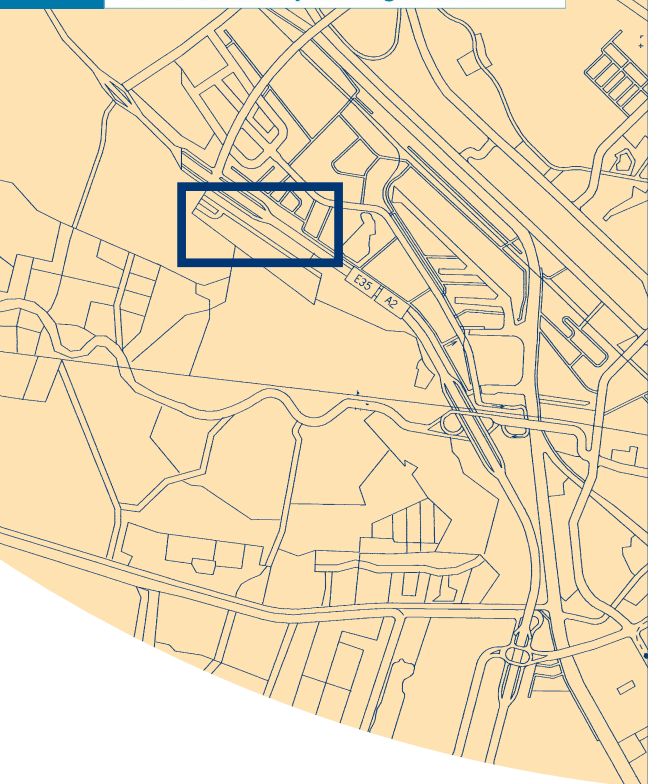


# De Wetering-Noord

**Leidsche Rijn Utrecht**

Waar mensen plezierig wonen



**Gemeente Utrecht**  
Dienst Stadsontwikkeling



**Uitwerkingsplan  
De Wetering-Noord**  
april 2003

**UITWERKINGSPLAN**  
**DE WETERING-NOORD**

APRIL 2003



## INHOUDSOPGAVE

### TOELICHTING EN VOORSCHRIFTEN

|     |                                        |    |
|-----|----------------------------------------|----|
| 1.  | Inleiding .....                        | 4  |
| 1.1 | Algemeen .....                         | 4  |
| 2.  | Ruimtelijke opbouw .....               | 6  |
| 3.  | Programma .....                        | 7  |
| 3.1 | Doelgroepen .....                      | 7  |
| 3.2 | Voorzieningen .....                    | 7  |
| 4.  | Verkeer .....                          | 8  |
| 4.1 | Gemotoriseerd verkeer .....            | 8  |
| 4.2 | Openbaar vervoer .....                 | 8  |
| 4.3 | Langzaam verkeer .....                 | 8  |
| 4.4 | Parkeren .....                         | 8  |
| 5.  | Stedenbouw-kundige visie .....         | 10 |
| 5.1 | Ruimtelijke zonering .....             | 10 |
| 5.2 | Profielen .....                        | 10 |
| 5.3 | In- en uitritten .....                 | 10 |
| 5.4 | Inrichting kavels .....                | 10 |
| 5.5 | Bruggen en duikers .....               | 11 |
| 5.6 | Inrichtingselementen .....             | 11 |
| 6.  | Milieu en civiele techniek .....       | 12 |
| 6.1 | Milieu .....                           | 12 |
| 6.2 | Civiele techniek .....                 | 13 |
| 7.  | Kwaliteit en parkmanagement .....      | 14 |
| 8.  | Planning .....                         | 15 |
| 9.  | Financieel-economische paragraaf ..... | 16 |
| 10. | overleg met de bevolking .....         | 17 |

# 1. INLEIDING

Het uitwerkingsplan De Wetering-noord is een uitwerkingsplan ex artikel 11 Wet Ruimtelijke Ordening van het bestemmingsplan Leidsche Rijn Utrecht 1999.

Het uitwerkingsplan De Wetering-noord is direct gebaseerd op het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPVE) dat voor het gehele bedrijventerrein De Wetering is opgesteld en dat door de gemeenteraad op 8 januari 1998 vastgesteld is, en op het Stedenbouwkundig Plan (SP) voor De Wetering-noord, dat op 24 maart 1998 door de raadscommissie ROW is vastgesteld.

Op dit moment wordt samen met de bedrijven die hebben laten weten geïnteresseerd te zijn in vestiging op De Wetering, gewerkt aan de uitwerking van hun plannen.

## 1.1 ALGEMEEN

De Wetering is het eerste bedrijventerrein van Leidsche Rijn Utrecht dat in ontwikkeling wordt gebracht en ligt in de uiterste noordelijke hoek tegen Stroomweg De Tol aan, die aansluit op de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU). Aan de noordoostzijde wordt het gebied begrensd door de gemeentegrens tussen Utrecht en Maarssen en de A2, aan de zuidzijde door het toekomstige centrumgebied rondom een nieuw station Leidsche Rijn Centrum en aan de zuidwestzijde vormt de Liesveldse Wetering (voorheen "Grand Canal") de begrenzing.

De Wetering valt uiteen in twee delen: De Wetering-noord (deelgebied E1) en De Wetering-zuid (deelgebied E2). Het voorliggende uitwerkingsplan heeft betrekking op De Wetering-noord. De Wetering-zuid wordt in een later stadium ontwikkeld. Het totale bedrijventerrein De Wetering bestaat uit een strook van circa 2 km lang en maximaal 450 meter breed. Het gebied ligt in de binnenbocht van rijksweg A2. Er is sprake van één langgerekt gebied parallel aan de A2 met aan de overzijde van de A2 het bestaande industrieterrein Lage Weide. De totale oppervlakte van De Wetering bedraagt bruto 108 ha, netto 83 ha en uitgeefbaar 60 ha, waarvan 49,6 hectare C-bedrijventerrein, 3,2 hectare B-bedrijventerrein, 6 hectare zorgfunctie en 5.341 m<sup>2</sup> bvo kantoren gerealiseerd.

Het uitwerkingsplan De Wetering-noord beslaat ruim 46 hectare en ligt tussen de Stroomweg De Tol, de A2, het toekomstige bedrijventerrein De Wetering-zuid en de Liesveldse Wetering. Het uitgeefbare deel bedraagt 29 hectare C-terrein. In De Wetering-noord bevindt zich één te handhaven bestaand element, namelijk een monumentale boerderij.

### *Planning*

In september 1998 is gestart met de ophoging van het gebied en in augustus 1999 is gestart met het bouwrijpmaken van De Wetering-noord. Het terrein was vanaf eind 1999 uitgeefbaar.

### *Het juridisch-planologisch kader*

Voor het plangebied Leidsche Rijn Utrecht is een globaal bestemmingsplan opgesteld (Leidsche Rijn Utrecht 1999), dat voor het overgrote deel uitgewerkt moet worden ex art. 11 Wet Ruimtelijke Ordening. Dit bestemmingsplan is op 28 oktober 1999 vastgesteld door de gemeenteraad en op 6 juni 2000 gedeeltelijk door Gedeputeerde Staten goedgekeurd. Het bestemmingsplan is bij uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 27 februari 2002 voor het grootste deel onherroepelijk geworden.

Ten tijde van opstelling van dit uitwerkingsplan en tijdens de inspraakprocedure voor dit plan was het bestemmingsplan Leidsche Rijn 1997 van toepassing. Door een uitspraak van de Raad van State is echter het goedkeuringsbesluit van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht vernietigd en is aan dit bestemmingsplan alsnog goedkeuring onthouden.

Het bestemmingsplan Leidsche Rijn Utrecht 1999 is opgesteld op basis van de Ontwikkelingsvisie uit 1996.

Een Uitwerkingsplan is (net als een wijzigingsplan) geen zelfstandig plan. Na rechtskrachtverrijking maakt het deel uit van het moederplan. Dat betekent dat in de voorschriften van het Uitwerkingsplan geen herhaling nodig is (en ook niet toegestaan is) van de algemene voorschriften uit het moederplan. Daarmee wordt de mogelijkheid ontnomen om in een Uitwerkingsplan nogmaals gedetailleerder en anders bestemmingen te regelen.

Voorts is voor het Uitwerkingsplan ook de grens aangehouden van het moederplan aan de zijde van de A 2.

Omdat de bouw van de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) qua planning naar voren is gehaald (start voorjaar 1998) ten opzichte van de overige bouw (start najaar 1999), is de betreffende locatie gedetailleerd opgenomen in het bestemmingsplan Leidsche Rijn Utrecht 1999. Deze locatie is in het onderhavige uitwerkingsplan dan ook niet meegenomen.

De (hoofd)gasleiding welke zich in het Noordelijk deel van het plangebied bevindt, is met de bestemming Transportleidingen (art. 13) in het bestemmingsplan Leidsche Rijn Utrecht 1999 als een dubbelbestemming opgenomen. Op de kaart is door middel van een aanduiding aangegeven waar deze zone zich bevindt. Bij nameting in het veld is gebleken dat deze leiding iets verder naar het westen ligt dan oorspronkelijk verondersteld (maar nog net wel binnen de aangegeven zone).

## 2. RUIMTELIJKE OPBOUW

De ambities bij het ontwikkelen van het bedrijventerrein De Wetering zijn hoog. In het SPVE is vanuit een integrale aanpak een ruimtelijk concept gemaakt, dat het gebied een eigen identiteit en kwaliteit geeft. Hiermee is op dit schaalniveau de kwaliteit van het plan in hoofdlijnen vastgelegd. Deze kwaliteit wordt verder uitgewerkt in de vormgeving en inrichting van de gebouwde omgeving.

Het ruimtelijk-functioneel concept van De Wetering wordt in belangrijke mate bepaald door de verkeersstructuur. Uitgangspunt is een lineaire verkeersontsluiting, die goed past bij de langgerektheid van het terrein. Het terrein is onderverdeeld in drie stroken, waarbinnen de verkaveling plaats kan vinden. Daarnaast is een onderverdeling aangebracht in dwarsrichting, die het gebied overzichtelijk maakt. De zone langs de Liesveldse Wetering (het Grand Canal) is onderverdeeld in eilanden (omgeven door water) en tussenliggende gebieden (omgeven door ontsluitingslussen). In De Wetering-noord bevinden zich twee eilanden: het RWZI-eiland en het 'mini-eiland' met de te handhaven boerderij. De zone tussen de A2 en de Proostwetering is niet onderverdeeld, maar als één continue ruimte ontworpen.

In De Wetering-noord worden de volgende elementen/gebieden onderscheiden:

*a. de (geluids)wal langs de A2:* Langs de A2 komt een circa 6 meter hoog talud met gras dat dient als geluidswal om het woongebied aan de overzijde van de Liesveldse Wetering af te schermen van de A2. Gekozen is voor een zo flauw mogelijk talud aan de A2 en op de top van de wal vanwege geluidstechnische redenen een verticaal element van 6 à 7 meter hoog. Er is voor gekozen om in het traject tussen de viaducten een gebouw uit de wal te laten komen.

*b. de entree vanaf de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU):* De entree is van belang omdat hier een eerste indruk van De Wetering wordt gevormd vanaf de afslag Noordelijke Randweg Utrecht. Hier zullen specifieke functies een plaats vinden, zoals een tankstation met beperkte detailhandel. Daarnaast is circa 3,5 hectare beschikbaar voor autobedrijven (met showroom).

*c. de Proostwetering (bedrijvenstraat):* De lange, vrijwel rechte Proostwetering vormt de ruimtelijke drager van het gebied. Door een eenvoudig, doelmatig profiel met veel gras en mooie grote Amerikaanse eiken ontstaat het beeld van een ruime laan.

*d. de Krommewetering en Meijewetering (luswegen):* De luswegen takken op verschillende punten aan op de Proostwetering. Met name de zijde langs de Liesveldse Wetering is van belang, aangezien De Wetering hier grenst aan een nog te ontwikkelen woongebied. De noordelijke oever van de Liesveldse Wetering wordt voorzien van een rustig, strak grastalud en over de gehele lengte is een recreatieve wandelroute opgenomen.

*RWZI-eiland, Gasleidingstrook en Mini-eiland*  
De RWZI wordt aan alle zijden omringd met water. Om het eiland-effect te versterken is het water aan de noord-westzijde verbreed. De toegang van de RWZI wordt gevormd door een brug.

Ten noordwesten van het RWZI-eiland, ligt een gasleidingstrook. Dit gebied, waarin een aantal kabels en leidingen liggen, mag niet worden bebouwd. Deze strook is ook gereserveerd voor nieuwe nutsleidingen.

De te handhaven boerderij (gemeentelijk monument) krijgt als 'mini-eiland' een uitzonderlijke positie in het gebied. Rondom de boerderij wordt een strook weiland behouden. Boerderij plus weiland worden met een smalle sloot aan de noordwestzijde en een brede sloot aan de zuidoostzijde omringd met water. Deze boerderij zal wellicht een (algemene) publieksfunctie krijgen, met de mogelijkheid voor de vestiging van horeca uit type D van de lijst van horecainrichtingen (bijvoorbeeld een restaurant). De ontwikkeling van het eiland komt niet geheel bij de eigenaar te liggen. Ongeveer de helft van het eiland wordt ontwikkeld als groen-eiland (gras en bomen). Er wordt een brug aangelegd aan de zijde van de Proostwetering zodat het eiland vanaf twee zijden te bereiken is.

### 3. PROGRAMMA

De Wetering-noord wordt ontwikkeld als grotendeels extensief bedrijventerrein, gericht op overwegend grootschalige bedrijven die hoge eisen stellen aan de bereikbaarheid over de weg. De Nederlandse en internationale markt is uitstekend vanuit het terrein te bedienen en ook de overige vestigingsfactoren zijn bijzonder gunstig. Het terrein zal werkgelegenheid opleveren voor ruim 1500 werknemers.

#### 3.1 DOELGROEPEN

Voor De Wetering zijn de volgende doelgroepen als kansrijk voor vestiging geïdentificeerd:

1. logistiek en distributie;
2. kennisintensieve industrie: produktie van en (groot)handel in duurzame kapitaalgoederen- en gebruiksgoederen, assemblage en technische installatie;
3. creatieve diensten: multimedia, ontwerp, grafische industrie, uitgeverijen, groothandel;
4. medisch-farmaceutische bedrijven: fabricage van medische en orthopedische instrumenten en artikelen, groothandel in geneesmiddelen en medische en tandheelkundige instrumenten.

Voor De Wetering-noord zijn de grootschalige en extensieve bedrijven binnen deze doelgroepen (en met name binnen de eerstgenoemde doelgroep) relevant. Ook is er voor gekozen om een beperkt aantal autobedrijven op De Wetering-noord te vestigen in verband met de kwalitatieve uitstraling van deze bedrijven en de behoefte aan ruimte in deze sector. Daarnaast wordt in De Wetering-noord een bedrijfsverzamelgebouw gerealiseerd op een kavel van circa 1,5 hectare.

Een groot deel van de vraag naar bedrijventerrein zal afkomstig zijn vanuit in de directe omgeving gevestigde bedrijven. Perifere en grootschalige detailhandelsvoorzieningen zijn expliciet uitgesloten op De Wetering-noord.

#### 3.2 VOORZIENINGEN

In het bedrijfengebied worden enkele voorzieningen opgenomen die kwaliteit toevoegen aan het gebied en zorgen voor een zekere mate van

functiemenging. De voorzieningen zullen in veel gevallen een functie hebben voor een groter verzorgingsgebied dan uitsluitend het bedrijventerrein De Wetering.

De volgende voorzieningen zijn in De Wetering-noord gepland:

- Tankstation/wasstraat: bij de noordelijke entree van het gebied
- Detailhandel: kleinschalig tot 100 m<sup>2</sup>
- Vrachtwagenparkeerplaats: kleinschalig, in de uiterste noordoosthoek
- Restaurant(s): één in De Wetering-noord. Ook de te handhaven boerderij kan een restaurantfunctie krijgen.

## 4. VERKEER

### 4.1 GEMOTORISEERD VERKEER

Het deelgebied De Wetering-noord omvat een gedeelte van de rijksweg A2. Daarom zijn de maatregelen met betrekking tot de A2 in dit uitwerkingsplan opgenomen.

In 1995 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat een besluit genomen betreffende de infrastructuur in de Corridor Amsterdam-Utrecht. Deze beslissing is mede genomen op basis van uitgevoerde Milieu Effect Rapportage. Het besluit van de Minister is uitgewerkt en heeft geleid tot een configuratie van hoofd- en parallelbanen met een rijstrookindeling 2-3-3-2, aan de noordzijde van de NRU overgaand in 2x4 rijstroken.

De verbreding van de weg vindt plaats aan de westzijde van de huidige A2. De bestaande bocht in het tracé ter hoogte van bedrijventerrein Lage Weide zal enigszins naar het zuidwesten worden verlegd.

Voor de rijstroken van de A2 wordt uitgegaan van een breedte van 3,5 meter, de vluchtstroken hebben inclusief markering een breedte van 3,70 meter.

De afwatering van de weg vindt plaats door rechtstreekse afstroming over de bermen naar de berm-sloot. Tussen de hoofdrijbanen en parallelbanen zal een extra langsruiolering noodzakelijk zijn voor de afwatering. Het ontwerp is gebaseerd op het principe van Duurzaam Bouwen. Concreet houdt dit in dat er naar wordt gestreefd uitkomend asfalt, beton, zand en grond hoogwaardig her te gebruiken.

De Wetering krijgt twee aansluitingen op de A2: in het noorden via de NRU en zuidelijker via het nog aan te leggen viaduct ter hoogte van de huidige aansluiting Lage Weide. Beide sluiten aan op de Proostwetering. Twee lusverbindingen zorgen via drie aansluitingen op de Proostwetering voor de verdere ontsluiting van de bedrijfskavels tussen de Proostwetering en

de Liesveldse Wetering. Zo wordt voorkomen dat doodlopende eindten ontstaan waar de vrachtauto's moeten keren.

Als De Wetering-noord volledig operationeel is, worden op de Proostwetering circa 6500 motorvoertuigen per etmaal verwacht.

### 4.2 OPENBAAR VERVOER

De Wetering-noord ligt gezien de afstand tot de halte grotendeels buiten de invloedssfeer van het HOV. Er zal een normale buslijnverbinding worden gerealiseerd. Aanvullende vervoersmaatregelen worden uitgewerkt in het kader van het parkmanagement, o.a. carpooling en call-a-car.

### 4.3 LANGZAAM VERKEER

In De Wetering-noord loopt één hoofdfietsroute. Deze bestaat uit twee vrijliggende éénrichtingsfietspaden van 2 meter aan weerszijden van de Proostwetering. Voor voetgangers worden op de Proostwetering 1,2 meter brede trottoirs aangelegd naast de fietspaden. Op de luswegen komt een schelpenpad voor voetgangers aan de kant van het water te liggen. Dit schelpenpad loopt bij de eilanden door, zodat men over de volle lengte van de Liesveldse Wetering langs het water kan wandelen.

### 4.4 PARKEREN

Op De Wetering-noord worden geen openbare parkeerplaatsen aangelegd. Parkeren vindt op eigen terrein plaats, met uitzondering van een gebiedje in de noord-westhoek, dat bestemd is voor het tijdelijk parkeren van vrachtwagens, die arriveren na sluitingstijd of voor openings-tijd. Voor de bepaling van het aantal parkeerplaatsen dat op eigen terrein moet worden gerealiseerd, worden de normen gehanteerd zoals aangegeven in de onderstaande tabel.

| Profiel     | Minimum norm |           | Maximum norm |           | Tijdelijk maximum |           |
|-------------|--------------|-----------|--------------|-----------|-------------------|-----------|
|             | BVO          | Werknemer | BVO          | Werknemer | BVO               | Werknemer |
| B-bedrijven |              | 1 : 5     |              | 1 : 3,6   |                   | 1 : 2,4   |
| C-bedrijven | 1 : 90       | 1 : 3,6   | 1: 60        | 1 : 2,4   | n.v.t.            | n.v.t.    |

## 5. STEDENBOUWKUNDIGE VISIE

### 5.1 RUIMTELIJKE ZONERING

Uitgangspunt bij de stedenbouwkundige opzet van het bedrijventerrein De Wetering-noord is het scheppen van voorwaarden zodat de bedrijven die zich hier willen vestigen, optimaal kunnen functioneren (zowel economisch als logistiek). Het is daarbij van belang een grote verscheidenheid aan kavels aan te kunnen bieden (in functie, grootte, situering en representativiteit). Door het toepassen van een ruimtelijke zonering komt een logische ordening tot stand waardoor elk bedrijf de meest geschikte locatie kan worden aangeboden. Zo ontstaat voor het hele gebied tevens een meerwaarde doordat bedrijven en openbare ruimte elkaar ondersteunen.

Bij de uitgifte van het bedrijventerrein worden de kavels naar grootte gezoneerd, zodat kavels van gelijke grootte op elkaar aansluiten. Voor de zonering is gebruik gemaakt van 3 categorieën kavelgrootten (variërend van 0,2 hectare tot maximaal 3 hectare). Uitgangspunt bij de ruimtelijke zonering is dat de kavels een zo gunstig mogelijke breedte-diepte verhouding krijgen (1:1 of 2:3). Voor de kavels zijn globaal de volgende marges gehanteerd:

1

| zone                  | diepte        | breedte                |
|-----------------------|---------------|------------------------|
| • langs de A2:        | 80 tot 95 m   | tussen de 50 en 210 m  |
| • midden-zone         | 135 tot 145 m | tussen de 110 en 225 m |
| • Liesveldse Wetering | 65 meter      | tussen de 30 en 75 m.  |

### 5.2 PROFIELEN

#### *Profiel Proostwetering*

Het 10 meter brede profiel van de Proostwetering krijgt een overrijdbare middenberm c.q. "rammelstrook" (o.a. voor afremming van de snelheid) van 1,5 meter breed, bestaande uit basalten kasseien en daarnaast aan beide kanten een rammelstrook van 1 meter breed. Het langzaam verkeer loopt parallel aan de weg.

#### *Profiel Krommewetering en Meijewetering*

De kleinere kavels aan de Liesveldse Wetering worden door de 7 meter brede luswegen met de Proostwetering verbonden. De weg wordt uitgevoerd in asfalt; er komen geen aparte voorzieningen voor fietsers. Net als op de Proostwetering is parkeren niet toegestaan op de luswegen.

#### *Profiel Nieuwewetering*

Het profiel van de weg zal 8,5 meter breed worden, uitgaande van één rijstrook per rijrichting en een één meter brede middenberm.

### 5.3 IN- EN UITRITTEN

In- en uitritten hebben een grote invloed op het straatbeeld. Per bedrijf wordt in principe één inrit op de openbare weg aangelegd. Meer inritten zijn alleen mogelijk wanneer het straatbeeld en/of de verkeersveiligheid daardoor niet negatief beïnvloed wordt. Er mogen maximaal twee inritten worden aangelegd.

### 5.4 INRICHTING KAVELS

#### *Bouwgrenzen*

De bouwgrenzen liggen op 5 meter van de bestemmingsgrens met de naastgelegen bestemming. In de representatieve zone geldt deze bouwgrens van 5 meter tevens voor de zijkanalen. Voor de overige delen van het bouwvlak is de afstand tussen de bebouwing afhankelijk van de veiligheidseisen die door de brandweer worden gesteld (en die per bedrijf verschillen). Het is wenselijk dat het meest representatieve deel van het bedrijf in de bouwgrens aan de voorkant van het bouwperceel staat. Langs de Proostwetering en voor het gedeelte van de luswegen tussen de Proostwetering en de Liesveldse Wetering geldt dat minimaal 20% van de bouwgrens van het bouwperceel bebouwd dient te

worden. Voor de kavels langs de Liesveldse Wetering is dit minimaal 30%.

#### *Representatieve zone*

Op de bouwpercelen langs de Proostwetering wordt aan de straatkant een representatieve zone voorgeschreven van 20 meter vanaf de bestemmingsgrens; bij de luswegen bedraagt deze representatieve zone 10 meter. De volgende voorwaarden worden aan de inrichting van de representatieve zone gesteld:

- Minimaal 30% van het niet bebouwde deel van de representatieve zone is groen (gras, eventueel losse bomen).
- Laden en lossen vindt aan de zij- en/of achterzijde van de kavel plaats. Als vanuit efficiëntie van de specifieke bedrijfsvoering overtuigend kan worden aangetoond dat aan deze randvoorwaarde niet volledig kan worden voldaan, is het mogelijk aan de voorzijde van het gebouw maximaal één toegang te maken ten behoeve van laden en lossen onder de volgende randvoorwaarden:
  1. de toegang vormt een integraal onderdeel van de architectuur van de voorgevel en wordt zorgvuldig gedetailleerd;
  2. laden en lossen vindt binnen het gebouw plaats;
  3. het manouvreren van de vrachtwagen(s) naar deze toegang mag niet tot verkeers- onveilige situaties leiden op de Proost-Kromme- of Meijewetering. Bovendien mag op de Proostwetering het doorgaan- de verkeer niet gehinderd worden door het manouvreren.
- Maximaal 50% van het niet bebouwde deel van de zone mag voor parkeren gebruikt worden. Het parkeren dient afgeschermd te worden door hagen.

Voor de bouwpercelen langs de noordelijke entreeweg gelden andere eisen. Deze kavels zijn namelijk ook vanaf de verhoogd liggende Nieuwewetering zichtbaar, daarom moet ook het bovenaanzicht representatief zijn.

#### *Bebouwing bouwpercelen*

Voor alle bouwpercelen in De Wetering-noord geldt een minimum bebouwingspercentage van 30% en een maximum van 70%. Uitzondering hierop vormen bedrijven die grotere bouwpercelen willen kopen in verband met toekomstige uitbreidingen. In de representatieve zone langs de Proostwetering (20 meter) en de Kromme-en Meijewetering (10 meter) is alle bebouwing minimaal 6 meter hoog. De bebouwing buiten de representatieve zone is minimaal 3,5 meter

hoog. Voor fietsenstallingen en dergelijke kan hierop een uitzondering worden gemaakt (de ontwikkelaar dient hiervoor een verzoek in bij het Projectbureau Leidsche Rijn). Op de hoeken, waar ruimtelijke accenten wenselijk zijn, wordt gestreefd naar hogere bebouwing dan de bebouwing op de ernaast liggende bouwpercelen.

#### *Architectuureisen*

Bij de vormgeving van de gebouwen is het streven naar een hoge architectonische kwaliteit uitgangspunt. Om het ambitieniveau ten aanzien van de ruimtelijke en duurzame kwaliteit te waarborgen, is een overzicht opgesteld van criteria voor de architectonische vormgeving van de gebouwen.

## **5.5 BRUGGEN EN DUIKERS**

In De Wetering-noord zullen diverse kunstwerken worden gerealiseerd om met name de waterlopen rondom de eilanden te overbruggen. Om het bijzondere karakter van de verschillende eilanden te benadrukken krijgen de bruggen een eigen identiteit. Voor de kunstwerken langs de Liesveldse Wetering geldt daarentegen dat de continuïteit van het kanaal van een hogere orde is zodat deze meer 'familie' van elkaar zijn.

## **5.6 INRICHTINGSELEMENTEN**

Uitgangspunten bij de inrichting van de openbare ruimte zijn: eenvoudig te beheren, overzichtelijk, schoon, mooi, duurzaam en sociaal veilig. Dat betekent een inrichting met zo weinig mogelijk objecten. Die objecten die absoluut nodig zijn, zoals de verkeersborden, bedrijfsbewegwijzering, hekwerken en verlichting, dienen goed te worden vormgegeven en nauwkeurig te worden geplaatst. Vlaggenmasten worden toegestaan op basis van een gedetailleerde aanvraag waarin in ieder geval een goede situatie-tekening en inzicht in de uiterlijke verschijningsvorm wordt gegeven. Tevens dient aan een aantal voorwaarden te worden voldaan.

## 6. MILIEU EN CIVIELE TECHNIEK

Bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein wordt gestreefd naar duurzaamheid. Dit betekent dat natuurlijke voorraden (ruimte, natuur, energie, materialen) niet worden uitgeput en dat het milieu niet onnodig wordt belast. Economische groei, versterking van de concurrentiekracht en toename van de werkgelegenheid gaan hand in hand met een zorgvuldig beheer van ruimte en natuur en met een daling van de milieubelastende uitstoot van stoffen en afvalproducten.

### 6.1 MILIEU

#### *Energie*

De bedrijventerreinen in Leidsche Rijn zullen op elektra en, indien daar behoefte aan bestaat, op stadsverwarming dan wel op gas worden aangesloten. Voor bepaalde soorten bedrijfsruimten - o.a. kantoren en verzamelgebouwen - gelden energieprestatienormen (EPN). Deze normen zijn opgenomen in het Bouwbesluit en worden periodiek bijgesteld.

#### *Natuur*

Het plangebied bestaat grotendeels uit extensief beheerd grasland, overwegend in gebruik als agrarisch weidegebied. De bestaande polder Lage Weide maakt deel uit van de nationale ecologische hoofdstructuur. Vooral De Wetering-noord heeft hoge natuurwaarden. De vegetatie bestaat uit extensief beheerde vochtige graslanden, grienden, sloot- en moerasvegetaties.

Het is onmogelijk gebleken de ontwikkeling van het bedrijventerrein aan te laten sluiten bij de bestaande natuurwaarden en ecologische structuren. In het Masterplan Leidsche Rijn is daarom compensatie in het Centrale Park afgesproken.

#### *Bodem*

Op basis van oriënterend onderzoek blijkt de algemene bodemkwaliteit toereikend te zijn voor het realiseren van een bedrijventerrein, met uitzondering van de gedempte Proostwetering. De bodem van de Proostwetering is inmiddels gesaneerd.

#### *Lucht, geur en geluid*

De luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de inrichting en bestemming van het gebied.

Op het bedrijventerrein worden geen bedrijven toegestaan die geurhinder voor het naastgelegen woongebied veroorzaken.

Door de directe ligging langs de rijksweg A2 is het geluidsniveau in het plangebied erg hoog: het geluidsniveau overschrijdt de grens van 60 dB (A) (decibel). De Wet Geluidshinder legt echter geen beperkingen op aan de geluidsintensiteit voor een bedrijventerrein. In het Bouwbesluit is vastgelegd dat (gedeelten van) bedrijven die een kantoorfunctie vervullen, een minimale geluidswering moeten hebben. Gezorgd moet worden voor een binnengeluidniveau van 40 dB (A).

Voor het industrieterrein Lage Weide geldt een geluidzonering die gedeeltelijk over het plangebied De Wetering heen loopt.

Het woongebied Terwijde aan de overzijde van de watergang krijgt te maken met geluidsoverlast van het nieuwe tracé van de A2. Op basis van de meest recente prognoses (2015) is hiernaar akoestisch onderzoek verricht. In deze berekeningen is uitgegaan van geluidwerende maatregelen in de vorm van wal en scherm, die de geluidsoverlast voor Terwijde moeten beperken. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van ZOAB (zeer open asfaltbeton) als wegdekverharding.

#### *Categorie-indeling bedrijven*

In verband met de geplande woningbouw ten zuidwesten van de Liesveldse Wetering kent De Wetering-noord de volgende interne zonering voor bedrijven:

1. een strook bedrijven die bestemd is voor bedrijven tot en met categorie 3 van de bij dit plan behorende lijst van bedrijfsactiviteiten welke ten opzichte van de woonfunctie minimaal 40 meter bedraagt.
2. een strook bedrijven die bestemd is voor bedrijven tot en met categorie 4 van de bij dit plan behorende lijst van bedrijfsactiviteiten welke ten opzichte van de woonfunctie minimaal 100 meter bedraagt. Het verkoopspunt van motorbrandstoffen met LPG alsmede de horecabestemming hebben voldoende afstand tot de woningen.

### *Veiligheid*

De autosnelweg A2, de spoorlijn of het Amsterdam-Rijnkanaal leveren uit het oogpunt van externe veiligheid geen gevaar of beperkingen op voor het bedrijventerrein.

Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid zijn recreatieve fiets- en wandelpaden op bedrijventerreinen minder gewenst. Voor het voetpad langs de Liesveldse Wetering zijn sociaal veilige alternatieven voorhanden over de Proostwetering en door het aangrenzende woongebied.

## **6.2 CIVIELE TECHNIEK**

Het gebied De Wetering-noord is wat betreft civiele techniek onlosmakelijk verbonden met De Wetering-zuid.

### *Waterhuishouding*

Het ontwerp van de waterhuishouding is er in de eerste plaats op gericht een goede waterkwaliteit te waarborgen. In Leidsche Rijn wordt uitgegaan van een 'autonome' waterhuishouding, dat wil zeggen dat er zo weinig mogelijk water in of uit het gebied wordt gelaten.

In De Wetering wordt ongeveer 65% van het verharde oppervlak aangesloten op het riool, anders gezegd: het afkoppelingspercentage is 35%.

In De Wetering wordt alleen een drinkwaternet aangelegd en mogelijk een tweede net voor bluswater. Dit is nog in onderzoek.

## 7. KWALITEIT EN PARKMANAGEMENT

Om het gewenst hoge kwaliteitsniveau van Leidsche Rijn te bereiken en te behouden is door de gemeente Utrecht een systeem van kwaliteitsborging opgezet. Door dit systeem worden de gewenste kwaliteit van stedenbouwkundig ontwerp, landschapsontwerp, ontwerp voor de openbare ruimte en architectuur concreet vastgesteld en vervolgens in het ontwerp- en realisatieproces bewaakt.

Parkmanagement is een manier om voor De Wetering een duurzame ontwikkeling en een hoge kwaliteit te bereiken. Parkmanagement is in feite het 'managen' c.q. het sturing geven aan de inrichting, maar vooral het beheer van de ruimte op een bedrijventerrein. Uitgangspunt hierbij is een win-win situatie voor alle partijen inclusief de gemeente. Bedrijven moeten verplicht deelnemen en jaarlijks een financiële bijdrage leveren. Parkmanagement is juridisch vormgegeven door het oprichten van een vereniging.

De verschillende aspecten die bij parkmanagement voor De Wetering-noord zijn ondergebracht, zijn:

1. stedenbouwkundige/architectonische vormgeving
2. inrichting openbaar gebied
3. inrichting private kavel
4. terreinbeveiliging
5. afval- en milieumanagement
6. vervoermanagement; in overleg met het Regionaal Vervoermanagement Centrum Utrecht (niet verplicht)
7. beheer en onderhoud.

## 8. PLANNING

Vanaf september 1998 is gestart met het ophogen van De Wetering-noord. Vanaf augustus 1999 heeft het bouwrijp maken van het eerste terrein plaatsgevonden, gevolgd door de bouw van de eerste bedrijven vanaf eind 1999.

De RWZI is een apart project met een eigen, kortere tijdplanning; deze wordt in het najaar van 1999 in gebruik genomen. Vanaf september 1999 is gestart met het ophogen van De Wetering-noord. Het bouwrijp maken van het terrein is gestart in 1999, gevolgd door de bouw van de eerste bedrijven vanaf eind 1999.

## 9. FINANCIËEL- ECONOMISCHE PARAGRAAF

Het deelplan De Wetering-noord maakt onderdeel uit van de overall-exploitatie Leidsche Rijn, vanuit deze overall-exploitatie zijn een aantal kosten en opbrengsten afgesplitst t.b.v. de ontwikkeling van dit deelplan. Niet afgesplitst naar dit deelplan zijn de kosten die verband houden met de verwerving, de sloop en het tijdelijk beheer. De relatie met de overall-exploitatie wordt gelegd door de bij de start van het deelplan afgesproken resultaatverplichting (budgetexploitatie).

Het resultaat van dit plan is  
(nominaal) € 12.832.622,-.

Uitgedrukt in de contante waarde  
(in euro's) per 1-1-2002 betekent dit:

Grondexploitatie Stedenbouwkundig Plan  
De Wetering-noord € 12.451.003,-.

Hiermee is het saldo van De Wetering-noord gelijk aan het in de Bestuursrapportage van 1 juli 2002 opgenomen saldo.

## 10. OVERLEG MET DE BEVOLKING

### 10.1 INSPRAAK

Op 17 februari 1999 is een inspraakavond georganiseerd. Tijdens deze avond waren met name toekomstige bedrijven van De Wetering-noord aanwezig, daarnaast enkele bewoners en andere belanghebbenden. Het verslag van deze avond is als bijlage 1 achter de toelichting gevoegd. Zoals in het verslag te lezen is, zijn er gedurende deze avond vooral vragen gesteld over de toekomstige ontsluiting van het bedrijventerrein en daarnaast enkele over de procedure van het uitwerkingsplan en over parkmanagement. De antwoorden op de vragen zijn in het verslag opgenomen.

Vervolgens heeft het voorontwerp uitwerkingsplan, na publicatie in de plaatselijke krant, in februari 1999 gedurende een periode van 2 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn kon een ieder schriftelijk zijn inspraakreactie over het voorontwerp uitwerkingsplan geven. Ook hier zijn geen inspraakreacties op binnengekomen.

Omdat er zowel tijdens de inspraakavond als gedurende de terinzagetermijn geen inspraakreacties zijn ontvangen, is er geen reden om het voorontwerp uitwerkingsplan naar aanleiding hiervan aan te passen.

### 10.2 AMBTSHALVE WIJZIGINGEN

Er zijn een aantal ambtshalve wijzingen doorgevoerd. Hieronder volgt een overzicht van de belangrijkste wijzigingen:

#### Voorschriften

##### 1. Nieuwe lijst van bedrijfsactiviteiten

In het bestemmingsplan Leidsche Rijn 1999 wordt gebruik gemaakt van een nieuwe lijst van bedrijfsactiviteiten. Deze wijkt af van de lijst van bedrijfsactiviteiten behorende bij het bestemmingsplan Leidsche Rijn 1997. Ook worden andere zones en andere categoriedefinities gehanteerd. In de toelichting bij de lijst van bedrijfsactiviteiten in het bestemmingsplan Leidsche Rijn 1999 wordt hier uitgebreid op ingegaan. Het voorontwerp uitwerkingsplan De Wetering-noord, dat in eerste instantie geba-

seerd was op het plan uit 1997 is nu hierop aangepast. Hiertoe zijn in de voorschriften artikel 2 (begripsbepalingen) en artikel 3 voor wat betreft de doeleindenomschrijving aangepast. Ook de toelichting is hierop aangepast.

##### 2. Vervallen milieucategorie 1 en 2

Het voorontwerp uitwerkingsplan De Wetering-noord, gebaseerd op het bestemmingsplan Leidsche Rijn uit 1997, strekte zich tevens uit over een gebied waarvoor de bestemming GD (gemengde doeleinden) uit het "moederplan" gold. In deze bestemming GD zijn slechts bedrijfsdoeleinden t/m categorie 2 toegelaten. Het was niet mogelijk om in het gebied waar deze bestemming gold categorie 3 toe te laten. In het voorontwerp wordt in deze strook dan ook bedrijven t/m categorie 2 toegelaten.

In het bestemmingsplan Leidsche Rijn 1999 is dit gewijzigd. De betreffende strook heeft de bestemming "Bedrijven" gekregen waardoor hier nu ook bedrijven in een hogere categorie zijn toegestaan. Het uitwerkingsplan is op dit punt aangepast in die zin dat in deze strook nu ook bedrijven in een hogere categorie zijn toegestaan. De toelichting is ook op dit punt aangepast.

3. **De Lijst van Horeca-inrichtingen** is toegevoegd aan het bestemmingsplan Leidsche Rijn 1999. In artikel 3 sub A lid 4 van de voorschriften wordt nu één horecavestiging uit type D van de Lijst van horeca-inrichtingen mogelijk gemaakt.

4. **Aan artikel 3 lid B sub 1** (Uitvoering en afstemming) is punt e toegevoegd dat bepaalt dat parkeren uit het zicht dient plaats te vinden. Voor de Kromme Wetering en de Meijewetering geldt bovendien dat er in de eerste 5 meter van de representatieve zone niet geparkeerd mag worden. In het SP is reeds opgenomen dat parkeren uit het zicht moet plaatsvinden. In eerste instantie is deze bepaling abusievelijk niet opgenomen in het uitwerkingsplan.

5. **Artikel 3 lid C sub 1 h:** de hoogte van het gebouw wordt maximaal 22 meter in plaats van 16 meter. Het betreft hier het gebouw dat in de geluidswal gerealiseerd wordt. De geluidswal wordt hoger dan oorspronkelijk gepland. Het gebouw moet uitsteken boven de geluidswal. Met het hoger worden van de geluidswal is dus ook het gebouw hoger geworden.

**6. Artikel 3 lid C sub 2:** de hoogte van vlaggenmasten mag meer bedragen dan 3 meter onder de genoemde voorwaarden.

**7. Artikel 3 lid E:** vrijstelling van de bebouwingsbepalingen door burgemeester en wethouders. Dit artikel is aangevuld met een aantal bepalingen. Hierdoor wordt een flexibelere regeling gecreëerd.

**8. Artikel 3 lid H:** vrijstelling van de gebruiksbepalingen is aangevuld met een bepaling (sub 2) waarin wordt geregeld dat burgemeester en wethouders vrijstelling kunnen verlenen voor het laden en lossen aan de voorzijde van het gebouw.

**9. Art. 5 lid B, sub 3** wordt gewijzigd: de hoogte van de geluidswallen en -schermen mag niet meer bedragen dan 16 meter in plaats van 10 meter. De geluidswal wordt namelijk hoger dan gepland.

**10. Art. 5 lid B sub 7 en 8** wordt gewijzigd: de maximale hoogte van het gebouw wordt 22 meter in plaats van 16. De geluidswal wordt hoger dan gepland. Het gebouw dat in de wal gerealiseerd wordt moet uitsteken boven de geluidswal. Met een hoger worden van de geluidswal is dus ook het gebouw hoger geworden. Hiermee is het b.v.o. van het gebouw gewijzigd van maximaal 5.000 m<sup>2</sup> in maximaal 8.000 m<sup>2</sup>.

**11. Art. 9 lid B sub 2** wordt gewijzigd: het hoofdgebouw op het perceel mag worden uitgebreid tot 370 m<sup>2</sup> bvo. De bijgebouwen op het perceel mogen worden uitgebreid tot 250 m<sup>2</sup> bvo. Deze bepaling heeft betrekking op de boerderij binnen de bestemming "gemengde bebouwing". De mogelijkheid tot uitbreiden is privaatrechtelijk geregeld met de eigenaar van de boerderij.

## **Toelichting**

1. De toelichting is in zijn totaliteit geactualiseerd, ook de financieel-economische paragraaf.

2. Pag 6 linkerkolom onder a: gekozen is voor een zo flauw mogelijk talud aan de A2 en op de top van de wal vanwege geluidstechnische redenen een verticaal element van circa 6 à 7 meter (in plaats van 75 cm hoog). De totale geluidswal zal ongeveer 13 meter hoog worden, 6 à 7 meter geluidswal met een 6 à 7 meter hoog geluidsscherm.

## **Plankaart**

De plangrens aan de zuidzijde van het plangebied is aangepast. Het plangebied loopt nu tot het talud (aan de zijde De Wetering-noord) en niet tot halverwege de Liesveldse Wetering. In het SP De Wetering-noord wordt de grens ook gelegd aan de Liesveldse Wetering. Ook aan de noordzijde is de plangrens in geringe mate aangepast. Een klein deel van de A2 wordt aan het plangebied toegevoegd. Hiermee wordt de grens van het moederplan aan de noordzijde aangehouden.

## **BIJLAGEN**

1. verslag inspraakavond 17 februari 1999

### **Verslag inspraakavond Uitwerkingsplan**

## **De Wetering-noord**

### **Mobilion, 17 februari 1999**

Aanwezig namens de gemeente:

- Nora Hugenholtz (projectmanager De Wetering)
- Babine Ringeling (juriste)
- Esther van Bladel (assistent projectleider)
- Arienne de Muynck (assistent projectleider)

Nora Hugenholtz heet alle aanwezigen van harte welkom. Vervolgens geeft ze een **(inhoudelijke) toelichting** op het voorontwerp-uitwerkingsplan.

Daarna volgt een toelichting van Babine Ringeling op de **procedure van het uitwerkingsplan**, die hieronder nog eens wordt herhaald:

Het voorontwerp-uitwerkingsplan is gebaseerd op het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPVE) dat voor het gehele bedrijventerrein De Wetering is opgesteld en op het Stedenbouwkundig Plan (SP) voor De Wetering-noord.

Tijdens deze avond kan men vragen stellen over het voorontwerp-uitwerkingsplan en kan men inspreken. Vervolgens ligt het voorontwerp-uitwerkingsplan nog 2 weken ter inzage, gedurende welke termijn men schriftelijke reacties kan indienen. Na afloop van de inspraaktermijn worden deze reacties verwerkt. Daarna wordt het plan met inspraakreacties en commentaar aan Burgemeester en Wethouders (B&W) voorgelegd, waarna behandeling in de Commissie voor Ruimtelijke Ordening en Wonen volgt (ROW). Diegenen die op de inspraakavond aanwezig zijn of schriftelijk hebben gereageerd, krijgen een uitnodiging voor de vergadering van deze raadscommissie. Tijdens die Commissievergadering kunnen zij gebruik maken van het spreekrecht om de aanwezige raadsleden hun mening over het plan te geven.

Na verwerking van de inspraakreacties en eventuele aanpassingen start de officiële procedure tot vaststelling van het uitwerkingsplan. Daartoe wordt het concept-uitwerkingsplan 14 dagen formeel ter inzage gelegd, gedurende welke termijn de mogelijkheid tot indienen van bedenkingen bestaat. Over de eventueel ingediende bedenkingen wordt door B&W een besluit genomen en vervolgens stelt B&W het uitwerkingsplan vast. Indien er bedenkingen zijn ingediend, bestaat weer de mogelijkheid om deze mondeling toe te lichten voor de Commissie ROW. Tenslotte wordt het uitwerkingsplan - in geval er bedenkingen zijn ingediend - toegezonden aan Gedeputeerde Staten ter goedkeuring.

#### **Vragen:**

##### **1. Hoe wordt het gebied ontsloten?**

De Wetering-noord wordt vanaf de A2 in het noorden ontsloten via de NRU (Noordelijke Randweg Utrecht) en de (nog aan te leggen) Stroomweg De Tol en in het zuiden via de (nog aan te leggen) Spoorlaan.

##### **2. Waar kan men op inspreken?**

Op de onderdelen van het uitwerkingsplan (dit houdt in dat men bijvoorbeeld niet een inspraakreactie kan geven op de bestemming bedrijfsdoeleinden, omdat deze bestemming al eerder in het globale bestemmingsplan ("moederplan") is vastgelegd).

##### **3. Kan er afgeweken worden van de hoogte, die in het uitwerkingsplan wordt vastgesteld?**

Nee.

##### **4. Hoe wordt er nu met bouwplannen omgegaan, zolang het uitwerkingsplan nog niet is vastgesteld? En zodra het uitwerkingsplan wel is vastgesteld?**

Eigenlijk is het meer van belang of het bestemmingsplan Leidsche Rijn Utrecht al in werking is getreden of niet (in februari 1999 is dat nog niet het geval). Er zijn (globaal) mogelijkheden:

1. Het bestemmingsplan Leidsche Rijn Utrecht is nog niet in werking getreden en het uitwerkingsplan De Wetering-noord is dus nog niet vastgesteld (want dat kan pas worden vastgesteld zodra het bestemmingsplan in werking is getreden): alle bouwvergunningen worden verleend met toepassing van artikel 19 WRO (Wet op de Ruimtelijke Ordening).
2. Het bestemmingsplan Leidsche Rijn Utrecht is wel al in werking getreden en het uitwerkingsplan De Wetering-noord is nog niet vastgesteld (maar ligt wel al ter inzage of heeft dat gelegen): de bouwvergunningen worden verleend met toepassing van artikel 15 WRO (bij bedenkingen is de procedure vergelijkbaar met art. 19 WRO).
3. Het globale bestemmingsplan Leidsche Rijn Utrecht is al in werking getreden en het uitwerkingsplan is ook vastgesteld: de bouwvergunning wordt verleend op grond van het uitwerkingsplan (dit houdt in dat het bouwplan rechtstreeks aan het uitwerkingsplan getoetst wordt). De proceduretijd is korter dan bij een art. 19-procedure.

**5. Is het mogelijk om in te spreken op alle eisen, die we aan bedrijven stellen? Volgens de vragsteller is het voor een bedrijf namelijk moeilijk om aan alle eisen te voldoen.**

Het merendeel van de eisen, staat in het Stedenbouwkundig Plan De Wetering-noord genoemd. Dit is begin 1998 vastgesteld door B&W. Dit neemt niet weg dat iemand formeel nu wel de mogelijkheid heeft om in te spreken op de eisen, die in het uitwerkingsplan zijn opgenomen, maar omdat B&W inhoudelijk de eisen al goedgekeurd hebben, zullen inspraakreacties op deze eisen naar alle waarschijnlijkheid geen aanleiding geven om het uitwerkingsplan aan te passen.

**6. Wat valt er onder parkmanagement?**

Binnenkort (15 maart) zal een informatiebijeenkomst over parkmanagement georganiseerd worden, waarop een toelichting op parkmanagement wordt gegeven, en de mogelijkheid bestaat voor het stellen van vragen. Alle bedrijven, die een intentieovereenkomst ontvangen hebben, worden hiervoor uitgenodigd.

**7. Waar komt de ontsluitingsweg van het centrum van Utrecht naar Leidsche Rijn?**

Er zijn twee hoofdverbindingen: de ene loopt vanuit het centrum via de (nog aan te leggen) Spoorlaan en het (nog aan te leggen) viaduct over de A2 naar De Wetering (zuidelijke ontsluiting). De andere loopt vanuit het centrum naar de Noordelijke Randweg Utrecht en vanaf deze weg de A2 over en via de Stroomweg De Tol naar De Wetering (noordelijke ontsluiting).

Daarnaast is er nog een derde mogelijkheid: via een van de "stedelijke ontsluitingswegen", in dit geval de noordelijke, die in oost-westrichting loopt vanuit het centrum van Utrecht langs de zuidkant van de spoorlijn (richting Den Haag/Rotterdam). Voordat men in Vleuten komt, kan men afslaan naar de Stroomweg De Tol, en via deze weg naar het bedrijventerrein rijden.

**8. In welk tijdsschema kan de wegenstructuur gerealiseerd worden?**

De interne wegenstructuur (op het terrein zelf) wordt in één keer in zijn geheel aangelegd tot aan het eiland waar de monumentale boerderij op komt te liggen. Op het moment dat de eerste bedrijven gaan bouwen, liggen er in ieder geval ruwe (bouw-)wegen. Op het moment dat de eerste bedrijven in gebruik worden genomen, is het gebied (tot aan het boerderij-eiland) woonrijp (de definitieve wegen liggen er dan inclusief de voet- en fietspaden, bermen, verlichting, etc.). Het boerderij-eiland en het gebiedje ten zuiden daarvan zullen later bouw- en woonrijp gemaakt worden.

Wat betreft de externe wegenstructuur (rondom het gebied) het volgende: op dit moment is er al een tijdelijke bouwweg vanaf de afslag NRU naar het gebied. Die kan de komende jaren ook gebruikt worden om het gebied in te rijden. Tegelijkertijd zal er gebouwd gaan worden aan de Stroomweg De Tol. Volgens de huidige planning is de Stroomweg De Tol medio 2001 gereed. Tot die tijd zal de tijdelijke weg gehandhaafd blijven.

Het viaduct van de Spoorlaan is volgens de huidige planning in 2002/2003 gereed. Zolang de Spoorlaan er niet is, moet het verkeer dus via de noordelijke ontsluiting het gebied in en uit.

**9. Is de ontsluiting van de eerste bedrijven goed geregeld?**

Ja, zodra de eerste bedrijven gaan bouwen, is er vanaf de A2 via de NRU een (tijdelijke) bouwweg naar het terrein. Zie verder ook de beantwoording van de vorige vraag.

**10. Kan er een clause in de uitgiftecontracten worden opgenomen dat de doorstroming van de wegen goed gaat op het moment dat de bouw van de Stroomweg De Tol (en later ook) de bouw van de Spoorlaan in uitvoering zijn? Dit is met name van belang tijdens de bouw van de Stroomweg De Tol, omdat dat de enige ontsluiting is.**

Een dergelijke formulering wordt niet in een uitgiftecontract opgenomen. Immers, de gemeente heeft vanuit haar publiekrechtelijke functie de taak heeft om te zorgen voor een voldoende bereikbaarheid van een terrein. Dit geldt dus ook voor de bereikbaarheid van De Wetering tijdens de bouw van de Stroomweg De Tol.

**11. Is de capaciteit van de wegen voldoende afgestemd op de functie van de wegen, ook gedurende de tijdelijke oplossingen?**

De capaciteit van de wegen is afgestemd op de eindsituatie in 2015. In principe zal de capaciteit van de wegen voor dat jaartal nog niet zijn maximum bereiken, omdat dan nog niet alle woongebieden en bedrijventerreinen maximaal in gebruik zijn. Wat betreft de tijdelijke wegen en extra verkeersstromen door bouwverkeer, zie beantwoording van de vraag hieronder.

**12. Zijn er gegevens over de planning van de wegencapaciteit tijdens de realisatiefase? Zo ja, kunnen die dan ingezien worden?**

Op dit moment wordt er gewerkt aan het goed in beeld brengen van de vervoersstromen van het bouwverkeer voor geheel Leidsche Rijn gedurende de komende jaren. Zodra dit er is, is er ook inzicht of de wegcapaciteit, waaronder ook de tijdelijke wegen, voldoende is. Mocht dat niet zo zijn, dan zal er bekeken worden of en zo ja, welke aanvullende maatregelen er genomen moeten worden om toch voor een voldoende afwikkeling van al het verkeer te kunnen zorgen.

