

## Bundel van de Gemeenteraad van 28 juni 2011

### Agenda bijlagen

#### Agenda raad 28 juni 2011

- 1 Agenda vaststellen en inventariseren  
Lijst van ingekomen stukken 28 juni 2011
- 2 Notulen van de openbare vergadering 12 mei 2011
- 3 Lijst van mededelingen  
Raadsvoorstel: Lijst van mededelingen raad 28 juni 2011
- 4 Vragenuurtje
- 5 Bekrachtiging Geheimhouding
- 6 Aansluiting bij Nationale ombudsman  
Presidiumvoorstel: Aansluiting bij Nationale ombudsman  
Bijlage 1 Raadsbrief aansluiting bij nationale ombudsman
- 7 Inpassing Fietsbrug over Amsterdam Rijnkanaal  
Raadsvoorstel: Inpassing Fietsbrug over Amsterdam Rijnkanaal  
Bijlage 1 Tweekolommenstuk Fietsbrug ARK (zonder namenlijst)  
Bijlage 2 Definitief doorstartdocument Fietsbrug Amsterdam Rijnkanaal  
Bijlage 3 Risicobeoordeling Fietsbrug ARK  
Bijlage 4 Fietsbrugnieuws mei 2011  
Bijlage 5 Financiële onderbouwing Fietsbrug Amsterdam Rijnkanaal
- 8 Projectbesluit tram Uithoflijn  
Raadsvoorstel: Projectbesluit tram Uithoflijn  
Bijlage 1 Business case Uithoflijn (openbaar gemaakt op 28 oktober 2019).pdf  
Bijlage 2 MKBA Uithoflijn  
Bijlage 3 HOV om de Zuid VO tram  
Bijlage 4 HOV om de Zuid inspraaknota VO Tram  
Bijlage 5 Aanvullend voorontwerp tram HOV Om de Zuid  
Bijlage 6 Inspraaknota aanvullend voorontwerp tram HOV Om de Zuid  
Bijlage 7 Review toetsing VO en Addendum Uithoflijn  
Bijlage 8 Risicodossier Uithoflijn 12 mei 2011  
Bijlage 9 Top 11 risico s Uithoflijn  
Bijlage 10 Integrale hoofdlijnenplanning Uithoflijn 12 mei 2011  
Bijlage 11 Financieel Plan Projectbesluit Uithoflijn (openbaar gemaakt op 28 oktober 2019).pdf
- 9 Vaststelling bestemmingsplan Uitbreiding Sportpark Leidsche Rijn Park Zuid  
Raadsvoorstel: Vaststelling bestemmingsplan Uitbreiding Sportpark Leidsche Rijn Park Zuid  
Bijlage 1 Bestemmingsplan Sportpark LRP Zuid  
Bijlage 2 Verbeelding LRP Zuid
- 10 Vaststelling bestemmingsplan Hoge Woerd  
Raadsvoorstel: Vaststelling bestemmingsplan Hoge Woerd  
Bijlage 1 Beantwoording vragen Castellum Hoge Woerd  
Bijlage 2 Bestemmingsplan Hoge Woerd  
Bijlage 3 BP Hoge Woerd, Bijlagenboek  
Bijlage 4 BP Hoge Woerd, Vaststellingsrapport  
Bijlage 5 BP Hoge Woerd, verbeelding

- 11 Vaststelling bestemmingsplan Maria van Hongarijereef  
Raadsvoorstel: Vaststelling bestemmingsplan Maria van Hongarijereef  
Bijlage 1 Bestemmingsplan Maria van Hongarijereef  
Bijlage 2 Verbeelding  
Bijlage 3 Link naar RoPubliceer MvH
- 12 Dynamisch Stedelijk Masterplan  
Raadsvoorstel: Dynamisch Stedelijk Masterplan  
Bijlage 1 Samenvatting Dynamisch Stedelijk Masterplan
- 13 Voorstel tot Opleggen van geheimhouding  
Raadsvoorstel: Opleggen van geheimhouding  
Bijlage 1 Verordening tot wijziging Verordening Opleggen van geheimhouding Gemeenteblad 2011
- 14 Voorstel tot Herbenoeming referendumcommissie 2011  
Raadsvoorstel: Herbenoeming referendumcommissie 2011
- 15 Digitale petitie c.a.  
Raadsvoorstel: Digitale petitie c.a.  
Bijlage 1 Geconsolideerde tekst Verordening Burgerinitiatieven  
Bijlage 2 Raadsvoorstel Digitale petitie c.a.  
Bijlage 3 Referendumverordening 2006  
Bijlage 4 Referendumverordening 2011  
Bijlage 5 Toelichting Referendumverordening  
Bijlage 6 Verordening op het burgerinitiatief 2004
- 16 Plan van scholen basisscholen 2012-2015  
Raadsvoorstel: Plan van scholen basisscholen 2012-2015  
Bijlage 1 2012-2015 Rapport schoolstichting openbaar LR Zuid  
Bijlage 2 2012-2015 Rapport schoolstichting VES Talitha  
Bijlage 3 2012-2015 aanvraag SPOU LR zuid
- 17 Procedure overleg onderwijshuisvesting gemeente Utrecht 2011  
Raadsvoorstel: Procedure overleg onderwijshuisvesting gemeente Utrecht 2011  
Bijlage 1 Procedure overleg onderwijshuisvesting gemeente Utrecht 2011
- 18 Verordening Wet Inburgering gemeente Utrecht 2011  
Raadsvoorstel: Verordening Wet Inburgering gemeente Utrecht 2011  
Bijlage 1 Concept Verordening Wet Inburgering gemeente Utrecht 2011
- 19 Evaluatie Wet Investeren in Jongeren  
Raadsvoorstel: Evaluatie Wet Investeren in Jongeren  
Bijlage 1 PMB evaluatie rapport WIJ  
Bijlage 2 Jongerenaanpak in het nieuwe dienstverleningsconcept



# Raadsagenda



## Gemeente Utrecht

De burgemeester van Utrecht roept de gemeenteraad bijeen op **dinsdag 28 juni 2011 om 14.00 uur en 20.00 uur** in de raadzaal van het Stadhuis, Korte Minrebroederstraat 2, ter behandeling van:

- 1 Agenda vaststellen en inventariseren.
- 2 Notulen van de openbare vergadering van [donderdag 12 mei 2011](#), avond.
- 3 Lijst van mededelingen raad 28 juni 2011  
(Jaargang 2011, nr. 70)
- 4 Vragenuurtje

### BEKRACHTIGING GEHEIMHOUDING

- 5 Hierbij verzoek ik u op grond van artikel 25, derde lid van de Gemeentewet de geheimhouding te bekrachtigen van de geheime bijlage(n) behorende bij de agendapunten 7, 8 en 14.

### PRESIDIUM

- 6 Voorstel om aan te sluiten bij de mw. S.M.L. B  
Nationale Ombudsman Bottse,  
(Jaargang 2011, nr. 71) voorzitter  
Presidium

### COMMISSIE STAD EN RUIMTE

- 7 Inpassing Fietsbrug over weth. Lintmeijer B  
Amsterdam Rijnkanaal  
(Jaargang 2011, nr. 72)
- 8 Projectbesluit tram Uithoflijn weth. Lintmeijer B  
(Jaargang 2011, nr. 74)
- 9 Vaststelling bestemmingsplan weth. Bosch A  
Uitbreiding Sportpark Leidsche Rijn  
Park Zuid  
(Jaargang 2011, nr. 76)
- 10 Vaststelling bestemmingsplan weth. Bosch B  
Hoge Woerd  
(Jaargang 2011, nr. 77)
- 11 Vaststelling bestemmingsplan weth. Bosch A

# Raadsagenda



## Gemeente Utrecht

Maria van Hongarijereef

(Jaargang 2011, nr. 78)

- 12 Dynamisch Stedelijk Masterplan      weth. Bosch      B  
(Jaargang 2011, nr. 79)

### COMMISSIE MENS EN SAMENLEVING

- 13 Voorstel inzake opleggen van      Burgemeester      B  
geheimhouding  
(Jaargang 2011, nr. 80)
- 14 Voorstel inzake de herbenoeming      Burgemeester      A  
van de Referendumcommissie  
(Jaargang 2011, nr. 81)
- 15 Voorstel inzake de invoering van      Burgemeester      B  
digitale petitie  
(Jaargang 2011, nr. 82)
- 16 Voorstel tot vaststelling van het      weth. Kreijkamp      A  
Plan van scholen basisonderwijs  
2012-2015  
(Jaargang 2011, nr. 83)
- 17 Voorstel tot vaststelling van de      weth. Kreijkamp      A  
Verordening Procedure overleg  
onderwijshuisvesting gemeente  
Utrecht 2011  
(Jaargang 2011, nr. 84)
- 18 Verordening Wet Inburgering      weth. mw. Den      A  
gemeente Utrecht 2011      Besten  
(Jaargang 2011, nr. 86)
- 19 Evaluatie Wet Investeren in      weth. mw. Den      B  
Jongeren      Besten  
(Jaargang 2011, nr. 87)

### BENOEMINGEN

- 20 Herbenoeming van de leden van de  
Referendumcommissie.

Utrecht, 17 juni 2011

De burgemeester voornoemd,

Mr. A. Wolfsen



**Gemeente Utrecht**

## Lijst van ingekomen stukken

1. Een de 31<sup>e</sup> mei 2011 ingekomen zienswijze van R.M. v V. en S.M., alhier inzake het ontwerpbestemmingsplan Watervogelbuurt, Hoograven en Tolsteeg ([64458](#)).

Voorgesteld wordt deze zienswijze te betrekken bij het te zijner tijd uit te brengen voorstel.

2. Een de 31<sup>e</sup> mei 2011 ingekomen zienswijze van Wijn & Stael advocaten namens cliënt inzake het ontwerpbestemmingsplan Watervogelbuurt, Hoograven en Tolsteeg ([64460](#)).

Voorgesteld wordt deze zienswijze te betrekken bij het te zijner tijd uit te brengen voorstel.

3. Een de 31<sup>e</sup> mei 2011 ingekomen brief van de gemeente Montfoort inzake het kappen van een groot aantal bomen langs de provinciale weg N228 ([64464](#)).

Voorgesteld wordt deze brief te stellen in handen van burgemeester en wethouders, ter afdoening.

4. Een de 31<sup>e</sup> mei 2011 ingekomen zienswijze van Advocatenkantoor Van der Linden namens cliënte J.W. d. Groot Vastgoed B.V. inzake het ontwerpbestemmingsplan Watervogelbuurt, Hoograven en Tolsteeg ([64465](#)) en ([64466](#)).

Voorgesteld wordt deze zienswijze te betrekken bij het te zijner tijd uit te brengen voorstel.

5. Een de 31<sup>e</sup> mei 2011 ingekomen zienswijze van R.H.E.M. G., alhier, inzake het ontwerpbestemmingsplan Watervogelbuurt, Hoograven en Tolsteeg ([64467](#)).

Voorgesteld wordt deze zienswijze te betrekken bij het te zijner tijd uit te brengen voorstel.

6. Een de 31<sup>e</sup> mei 2011 ingekomen brief van mevrouw C.M.Chr. C., alhier, inzake gladheidbestrijding van de gemeente Utrecht ([64468](#)).

Voorgesteld wordt deze brief te stellen in handen van burgemeester en wethouders, ter afdoening.

7. Een de 31<sup>e</sup> mei 2011 ingekomen zienswijze van K.H.M. W. en J.T.G. RdM, alhier, inzake het ontwerpbestemmingsplan Watervogelbuurt, Hoograven en Tolsteeg ([64469](#)).

Voorgesteld wordt deze zienswijze te betrekken bij het te zijner tijd uit te brengen voorstel.

8. Een de 31<sup>e</sup> mei 2011 ingekomen zienswijze van familie V. S.-v.d. G., alhier inzake het ontwerpbestemmingsplan Watervogelbuurt, Hoograven en Tolsteeg ([64470](#)).

Voorgesteld wordt deze zienswijze te betrekken bij het te zijner tijd uit te brengen voorstel.

9. Een de 31<sup>e</sup> mei 2011 ingekomen zienswijze van de heer E.J. D en J.C. vd M., alhier, inzake het ontwerpbestemmingsplan Watervogelbuurt, Hoograven en Tolsteeg ([64471](#)).

Voorgesteld wordt deze zienswijze te betrekken bij het te zijner tijd uit te brengen voorstel.

10. Een de 1<sup>e</sup> juni 2011 ingekomen zienswijze van J.M.G. M., alhier, inzake het ontwerpbestemmingsplan Watervogelbuurt, Hoograven en Tolsteeg ([64667](#)).

Voorgesteld wordt deze zienswijze te betrekken bij het te zijner tijd uit te brengen voorstel.

11. Een de 1<sup>e</sup> juni 2011 ingekomen zienswijze van S.R., alhier, inzake het ontwerpbestemmingsplan Watervogelbuurt, Hoograven en Tolsteeg ([64669](#)).

Voorgesteld wordt deze zienswijze te betrekken bij het te zijner tijd uit te brengen voorstel.

12. Een de 1<sup>e</sup> juni 2011 ingekomen brief van drs. L.W. V. te Wijk bij Duurstede inzake de jaarrekening 2010 van de gemeente Utrecht ([64713](#)).

Voorgesteld wordt deze brief te stellen in handen van burgemeester en wethouders, ter afdoening.

13. Een de 1<sup>e</sup> juni 2011 ingekomen zienswijze van Touchee Dance Company, alhier, inzake het ontwerpbestemmingsplan Veemarkt ([64716](#)).

Voorgesteld wordt deze zienswijze te betrekken bij het te zijner tijd uit te brengen voorstel.

14. Een de 1<sup>e</sup> juni 2011 ingekomen brief van de Utrechtse Bibliotheekraad, alhier, inzake enkele maatregelen in de Voorjaarsnota betreffende de bibliotheek ([64719](#)).

Voorgesteld wordt deze brief te stellen in handen van burgemeester en wethouders, ter afdoening.

15. Een de 6<sup>e</sup> juni 2011 ingekomen zienswijze van L.U., alhier, inzake het ontwerpbestemmingsplan Watervogelbuurt, Hoograven en Tolsteeg ([65131](#)).

Voorgesteld wordt deze zienswijze te betrekken bij het te zijner tijd uit te brengen voorstel.

16. Een de 30<sup>e</sup> mei 2011 ingekomen zienswijze van M. vd L en M.D., alhier, inzake ontwerpbestemmingsplan Watervogelbuurt, Hoograven en Tolsteeg ([10056](#)).

Voorgesteld wordt deze zienswijze te betrekken bij het te zijner tijd uit te brengen voorstel.

17. Een de 8<sup>e</sup> juni 2011 ingekomen brief van European Care Residences te Schalkwijk inzake de vermindering van het toekenning van een PGB ([65572](#)).

Voorgesteld wordt deze brief te stellen in handen van burgemeester en wethouders, ter afdoening, met informatie naar de commissie Mens en Samenleving.

18. Een de 6<sup>e</sup> juni 2011 ingekomen brief van de Utrechtse Bibliotheek, alhier, inzake enkele maatregelen in de voorjaarsnota betreffende de bibliotheek ([65132](#)).

Voorgesteld wordt deze brief te stellen in handen van burgemeester en wethouders, ter afdoening, met informatie naar de commissie Mens en Samenleving.

19. Een de 1<sup>e</sup> juni 2011 ingekomen zienswijze van A.N. en P.B., alhier, inzake het ontwerpbestemmingsplan Watervogelbuurt, Hoograven en Tolsteeg ([65865](#)).

Voorgesteld wordt deze zienswijze te betrekken bij het te zijner tijd uit te brengen voorstel.

20. Een de 14<sup>e</sup> juni 2011 ingekomen afschrift van van de uitspraak van de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak te Den Haag, inzake het raadsbesluit van 9 december 2010 tot vaststelling van bestemmingsplan Fietsbrug De Gagel, niet ontvankelijk worden verklaard ([65906](#)).

Voorgesteld wordt dit afschrift in handen te stellen van burgemeester en wethouders, ter afdoening.

21. Een de 10<sup>e</sup> juni 2011 ingekomen mail van de heer T. v. G., alhier, inzake het verdwijnen van parkeerplaatsen voor parkeervergunninghouders ([65713](#)).

Voorgesteld wordt deze brief te stellen in handen van burgemeester en wethouders, ter afdoening.

22. Een de 14<sup>e</sup> juni 2011 ingekomen brief van Buurtcomité A2, alhier, inzake bestemmingsplan Kanaleneiland-Zuid/Woonboulevard ([66251](#)).

Voorgesteld wordt deze brief te stellen in handen van burgemeester en wethouders, ter afdoening.

23. Een de 14<sup>e</sup> juni 2011 ingekomen brief van bewoners van en in de Breedstraat, alhier, inzake herinrichting Janskerkhof ([66032](#)).

Voorgesteld wordt deze brief te stellen in handen van burgemeester en wethouders, ter afdoening.

24. Een de 15<sup>e</sup> juni 2011 ingekomen brief van mevrouw M. v. S., alhier, inzake een aanvulling op de eerder ingediende zienswijze bij het ontwerp-bestemmingsplan ROC locatie MP Lindeostraat, Lombok ([66700](#)).

Voorgesteld wordt deze zienswijze toe te voegen bij de eerder ingediende zienswijze.

25. Een de 17<sup>e</sup> juni 2011 ingekomen zienswijze van het bestuur van VVE Lepelaarstraat, alhier, inzake het ontwerpbestemmingsplan Watervogelbuurt, Hoograven en Tolsteeg ([66523](#)).

Voorgesteld wordt deze zienswijze te betrekken bij het te zijner tijd uit te brengen voorstel.

26. Een de 17<sup>e</sup> juni 2011 ingekomen mail van Vereniging De Woerd, alhier, inzake de plannen om op de Hoge Woerd een Romeins Castellum te realiseren ([66988](#)).

Voorgesteld wordt deze brief te betrekken bij agendapunt 10 van de agenda.

# voorstel aan de raad

|                    |                     |
|--------------------|---------------------|
| Opgesteld door     | Dienst Raadsorganen |
| Kenmerk            | 11.064912           |
| Vergadering        | Raad                |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011        |
| Jaargang en nummer | 2011 – 70           |



## Lijst van mededelingen raad 28 juni 2011

Ter voldoening aan het gestelde in artikel 2, tweede lid sub B van het Reglement van Orde voor de vergadering van de Raad der gemeente Utrecht, delen wij u het volgende mede:

- 1 Op 1 juni 2011 hebben burgemeester en wethouders geantwoord op de schriftelijke vragen van mevrouw G.W. Nalis, inzake de actualiteit van website [www.utrecht.nl](http://www.utrecht.nl) (nr. 59).
- 2 Op 6 juni 2011 hebben burgemeester en wethouders geantwoord op de schriftelijke vragen van de heren drs. B.F.M. Beerlage en T.W. Schipper, inzake TNT post (nr. 70).
- 3 Op 6 juni 2011 hebben burgemeester en wethouders geantwoord op de schriftelijke vragen van mevrouw J. Hamid, inzake overtreding van de privacywet (nr. 73).
- 4 Op 6 juni 2011 hebben burgemeester en wethouders geantwoord op de schriftelijke vragen van de heer drs. N.J. Verschuure, inzake klant- en servicegerichtheid Politie Utrecht (nr. 75).
- 5 Op 6 juni 2011 hebben burgemeester en wethouders geantwoord op de schriftelijke vragen van de heer drs. R. Post, inzake mogelijke vertraging bij de Uithoftram (nr. 79).
- 6 Op 6 juni 2011 hebben burgemeester en wethouders geantwoord op de schriftelijke vragen van de dames P.G.E. Wijntuin en B. Dibi, inzake daklozen (nr. 81).
- 7 Op 6 juni 2011 hebben burgemeester en wethouders geantwoord op de schriftelijke van de heer dr. ir. W.W. Buunk, inzake betere bussen zolang reizigers op de tram wachten (nr. 82).
- 8 Op 6 juni 2011 zijn schriftelijke vragen ingekomen van mevrouw B. Dibi en de heer drs. R. Post, inzake verkeersveiligheid op het kruispunt Paranadreef–Kasaidreef–Carnegiedreef (nr. 85).
- 9 Op 14 juni 2011 hebben burgemeester en wethouders geantwoord op de schriftelijke vragen van de heer V. Oldenburg inzake Werkzaamheden Oudegracht, aanvullend nav beantwoording SV 2011 nr. 31. (nr. 72).

Het college van burgemeester en wethouders stelt de gemeenteraad voor deze mededelingen voor kennisgeving aan te nemen.

# *voorstel aan de raad*



|                    |                     |
|--------------------|---------------------|
| Opgesteld door     | Dienst Raadsorganen |
| Kenmerk            | 11.064912           |
| Vergadering        | Raad                |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011        |
| Jaargang en nummer | 2011 – 70           |

---

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris, De burgemeester,

Drs. M.R. Schurink

Mr. A. Wolfsen



# *raadsbesluit*



|                    |                     |
|--------------------|---------------------|
| Opgesteld door     | Dienst Raadsorganen |
| Kenmerk            | 11.064912           |
| Vergadering        | Raad                |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011        |
| Jaargang en nummer | 2011 – 70           |

---

## Lijst van mededelingen raad 28 juni 2011

### Besluit

1 de mededelingen voor kennisgeving aan te nemen.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 28 juni 2011.

De griffier,

De burgemeester,

# voorstel aan de raad



Opgesteld door            Dienst Raadsorganen  
Kenmerk                 11.057150  
Vergadering             Raad  
Vergaderdatum         28 juni 2011  
Jaargang en nummer    2011 – 71

---

## Aansluiting bij Nationale ombudsman

Het presidium stelt de gemeenteraad voor het volgende te besluiten:

- 1 de instelling van de gemeentelijke ombudsman te beëindigen met ingang van 1 januari 2012 en aldus aan te sluiten bij de Nationale ombudsman en
- 2 het college te verzoeken de juridische en de personele consequenties als gevolg van het opheffen van de gemeentelijke ombudsfunctie adequaat te regelen.

Het presidium,

,

voorzitter Presidium,

Drs. A.A.H. Smits

mw. S.L.M. Bottse

---

### Conclusie commissie Mens en Samenleving:

Gaat als B-punt naar de raad van 28 juni.

- De burgemeester neemt voortaan in het Burgerjaarverslag een hoofdstuk 'klachten ombudsman' op en verstrekt voor de raadsvergadering een overzicht van de kosten daarvan.
  - De voorzitter van het Presidium wordt verzocht het raadsvoorstel tijdens de raadsbehandeling te verdedigen.
  - GroenLinks bereidt een amendement t.a.v. een 'lokaal spreekuur' voor.
  - Via de griffie wordt ondersteuning geboden bij het samen met de Nationale Ombudsman in kaart brengen van de kosten van een 'lokaal spreekuur'.
  - De VVD bereidt een amendement voor om de opbrengsten van deze maatregel ook daadwerkelijk als een bezuiniging in te boeken.
  - Andere aangekondigde mogelijke amendementen zijn o.a.: de uitvoering van een evaluatie na één of twee jaar, het beter in kaart brengen van de frictiekosten.
- datum: 07 jun 2011
- 

status: B

---

## *samenvatting*

|                    |                     |
|--------------------|---------------------|
| Opgesteld door     | Dienst Raadsorganen |
| Kenmerk            | 11.057150           |
| Vergadering        | Raad                |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011        |
| Jaargang en nummer | 2011 – 71           |

---



# Aansluiting bij Nationale ombudsman

## Raadsvoorstel:

- 1 de instelling van de gemeentelijke ombudsman te beëindigen met ingang van 1 januari 2012 en aldus aan te sluiten bij de Nationale ombudsman en
  - 2 het college te verzoeken de juridische en de personele consequenties als gevolg van het opheffen van de gemeentelijke ombudsfunctie adequaat te regelen.
- 

## Argumenten

- 1.1 De nationale ombudsman heeft een goede reputatie.
- 1.2 Aansluiting bij dit instituut brengt aanzienlijke kostenbesparingen met zich.
- 2.1 Het personeel van de ombudsman valt krachtens de Gemeentewet onder het bevoegd gezag van het college.

## Kanttekeningen

- 1.1 Ombudsman op afstand.
- 1.2 Wat betekent keuze voor werven nieuwe gemeentelijke Ombudsman.
- 1.3 Alternatief: regionale ombudsvoorziening,

# toelichting



|                    |                     |
|--------------------|---------------------|
| Opgesteld door     | Dienst Raadsorganen |
| Kenmerk            | 11.057150           |
| Vergadering        | Raad                |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011        |
| Jaargang en nummer | 2011 – 71           |

---

## Aansluiting bij Nationale ombudsman

### Context

De benoemingsperiode van de gemeentelijke Ombudsman (mevrouw mr. M. Schellekens) loopt op 1 januari 2012 af. De Ombudsman heeft aangegeven niet in aanmerking te willen komen voor een herbenoeming per 1 januari 2012. In verband hiermee moet een besluit worden genomen of een selectieprocedure wordt gestart voor een nieuwe gemeentelijke Ombudsman, dan wel aansluiting gezocht wordt bij de Nationale ombudsman.

### Argumenten

#### 1.1 *De nationale ombudsman heeft een goede reputatie.*

In de Gemeentewet is geregeld dat de instelling van een ombudsman of ombudscommissie slechts per 1 januari van enig jaar kan worden beëindigd. Indien de raad hiertoe besluit, zendt hij het besluit tot beëindiging van de instelling aan de Nationale ombudsman vóór 1 juli van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin de instelling eindigt.

De Nationale ombudsman (Nom) behandelt klachten over de overheid. Naast klachten over de verschillende departementen van de rijksoverheid, behandelt de Nom ook klachten over de politie, enkele publiekrechtelijke bedrijfsorganisaties en decentrale overheden, waaronder provincies, waterschappen en gemeenten. In 2010 waren 271 gemeenten aangesloten bij de Nom en behandelde de Nom in totaal bijna 12.000 klachten, waarvan circa 1.900 klachten tegen gemeenten waren gericht.

Om te achterhalen wat de werkelijke klacht is waar iemand mee zit, wordt de indiener altijd eerst gevraagd om zijn klacht toe te lichten, telefonisch of in een persoonlijk gesprek. Afhankelijk van de aard van de klacht wordt een aanpak gekozen die naar verwachting het meest effectief is: een oplossing door interventie, een bemiddelingsgesprek of een onderzoek met behoorlijkheidsoordeel met een rapportage of met een brief. Veruit de meeste klachten worden opgelost door middel van een interventie.

#### 1.2 *Aansluiting bij dit instituut brengt aanzienlijke kostenbesparingen met zich.*

De begroting van de huidige gemeentelijke Ombudsman bedraagt, inclusief de baten (= EUR 80.000,00) die voortvloeien uit werkzaamheden die de Ombudsman voor andere gemeenten uitvoert, EUR 320.000,00; het totale budget is dus ca. EUR 400.000,00.

De Nationale Ombudsman rekent voor deelname een bedrag van 18,26 cent per inwoner. Dit bedrag wordt jaarlijks wel geïndexeerd. Voor de stad Utrecht

# toelichting



|                    |                     |
|--------------------|---------------------|
| Opgesteld door     | Dienst Raadsorganen |
| Kenmerk            | 11.057150           |
| Vergadering        | Raad                |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011        |
| Jaargang en nummer | 2011 – 71           |

---

zou dit voor het jaar 2011 neerkomen op een bedrag van ruim EUR 56.000,00. Door aan te sluiten bij de Nationale Ombudsman kan structureel een bedrag bespaard worden van circa EUR 264.000,00 per jaar. Er zullen wel incidentele kosten tegenover staan die te maken hebben met het opheffen van het bureau gemeentelijke ombudsman en de personele consequenties die daarmee gepaard gaan

## *2.1 Het personeel van de ombudsman valt krachtens de Gemeentewet onder het bevoegd gezag van het college.*

Het personeel van de ombudsman valt krachtens de gemeentewet onder het bevoegd gezag van het college.

Krachtens de Gemeentewet wordt de ombudsman door de gemeenteraad benoemd, maar vallen de medewerkers van een gemeentelijk ombudsmanbureau evenwel (vreemd genoeg) onder het bevoegd gezag van het college. Het college zal dan ook de personele en de rechtspositionele gevolgen van een opheffing van het bureau moeten regelen.

Voorts verricht de huidige ombudsman ombudswerkzaamheden voor een negental gemeenten uit de omgeving van Utrecht. Het betreft de gemeenten Amersfoort, Zeist, Houten, Bunnik, De Bilt, Wijk bij Duurstede, Montfoort, Abcoude en Rhenen. Zij is door de gemeenteraden van deze gemeenten als persoon benoemd tot Ombudsman. Als de ombudsman weg gaat, dan zou er een nieuwe ombudsman benoemd kunnen worden door die gemeenten of men sluit zich aan bij de Nationale ombudsman. De regiogemeenten zitten dus in dezelfde positie als Utrecht: voor hen ligt ook de vraag voor of zij weer een eigen ombudsman benoemen, dan wel aansluiting zoeken bij de Nom.

Van belang is wel dat alle klachten die tot en met 31 december 2011 binnenkomen door de zittende ombudsman afgehandeld moet worden. Daarnaast moet in 2012 het jaarverslag nog worden geschreven over 2011. De cijfers zijn pas bekend per 1 januari 2012. Dit betekent dat het bureau Ombudsman ook in 2012 nog enige tijd zal moeten kunnen door functioneren.

Voor alle aangesloten gemeenten, behalve voor Amersfoort expireert de benoeming ook aan het eind van dit jaar. Maar ook Amersfoort kan zich opnieuw beraden.

## Kanttekeningen

### *1.1 Ombudsman op afstand.*

Bij aansluiting bij de Nationale ombudsman ontstaat een situatie van een "Ombudsman op afstand".

# toelichting



|                    |                     |
|--------------------|---------------------|
| Opgesteld door     | Dienst Raadsorganen |
| Kenmerk            | 11.057150           |
| Vergadering        | Raad                |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011        |
| Jaargang en nummer | 2011 – 71           |

---

- a. de Nationale Ombudsman houdt in beginsel geen spreekuur in de gemeenten waarvoor hij de ombudsfunctie vervult. De contacten gaan telefonisch of per mail;
- b. ook de mediation- en intermediairsfunctie die de gemeentelijke Ombudsman vervult zal vermoedelijk aan belang en frequentie inboeten;
- c. de drempel naar de Nationale Ombudsman zal als hoger worden ervaren door de burger die zijn onvrede wil uiten en
- d. een specifieke focus op Utrecht vervalt.

## 1.2 *Wat betekent keuze voor werven nieuwe gemeentelijke Ombudsman.*

Indien gekozen wordt voor het werven van een nieuwe gemeentelijke Ombudsman zou zeker goed naar de inkomstenkant gekeken moeten worden, indien een nieuwe Ombudsman ook voor andere gemeenten werkzaamheden gaat verrichten.

Zoals gezegd verricht de Ombudsman, naast Utrecht, ombudswerkzaamheden voor een negental gemeenten in de omgeving van Utrecht. Als men de kosten van werkzaamheden die de Ombudsman voor de stad Utrecht verricht per inwoner berekent, komt dit grof gezegd neer op EUR 1,00 per inwoner (budget ruim EUR 300.000,00 op een inwoneraantal van ruim 300.000).

Als de kostentoerekeningsmethodiek voor de andere gemeenten op eenzelfde manier wordt benaderd zouden de negen andere gemeenten, die bij elkaar opgeteld een inwonertal hebben van ruim 400.000, tezamen EUR 400.000,00 moeten inbrengen. Dat is nu EUR 80.000,00, omdat een andere methodiek wordt gehanteerd (betaling per casus). Een voorlopige conclusie kan zijn dat de negen anderen relatief weinig betalen aan het instituut, maar daarvoor is het wel nodig een beter inzicht te krijgen in de werklust bij de andere gemeenten; mogelijk zijn er in kleine gemeenten relatief minder ombudszaken.

Als de ratio van het inwoneraantal zou worden gehanteerd voor alle deelnemende gemeenten (EUR 400.000,00 op ruim 700.000 inwoners), zou de stad Utrecht goedkoper uit zijn (ca. 57 cent per inwoner), maar de aangesloten gemeenten duurder. De vraag is of deze andere gemeenten zich dan ook niet liever aansluiten bij de Nationale Ombudsman.

## 1.3 *Alternatief: regionale ombudsvoorziening,*

Een alternatief is voorts het kiezen voor een regionale ombudsvoorziening, tezamen met alle gemeenten uit de provincie Utrecht. Dit is in feite een oprekking van het model dat we thans hebben, waarbij de Utrechtse ombudsman ook voor negen andere gemeenten werkt.

# *toelichting*

|                    |                     |
|--------------------|---------------------|
| Opgesteld door     | Dienst Raadsorganen |
| Kenmerk            | 11.057150           |
| Vergadering        | Raad                |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011        |
| Jaargang en nummer | 2011 – 71           |

---



## Bijlagen voor de raad en/of raadscommissie

- Jaarverslag Nationale ombudsman 2010 (samenvatting)(in de leeskamer ter inzage)

## *raadsbesluit*

|                    |                     |
|--------------------|---------------------|
| Opgesteld door     | Dienst Raadsorganen |
| Kenmerk            | 11.057150           |
| Vergadering        | Raad                |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011        |
| Jaargang en nummer | 2011 – 71           |

---



# Aansluiting bij Nationale ombudsman

## Besluit

- 1 de instelling van de gemeentelijke ombudsman te beëindigen met ingang van 1 januari 2012 en aldus aan te sluiten bij de Nationale ombudsman en
- 2 het college te verzoeken de juridische en de personele consequenties als gevolg van het opheffen van de gemeentelijke ombudsfunctie adequaat te regelen.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 28 juni 2011.

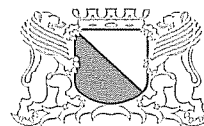
De griffier,

De burgemeester,



Burgemeester

Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht  
Telefoon 030 – 286 10 00 Fax 030 – 286 12 24  
www.utrecht.nl



Gemeente Utrecht

Gemeenteraad

Behandeld door Jan van der Valk  
Doorkiesnummer 2861589  
E-mail ja.van.der.valk@utrecht.nl  
Bijlage(n) Geen  
Uw kenmerk  
Uw brief van

Datum 17 juni 2011  
Ons kenmerk  
Onderwerp Ontwerpraadsvoorstel "Aansluiting  
bij nationale Ombudsman"  
Verzonden 17 juni 2011  
Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte dames en heren,

Tijdens de behandeling van het ontwerpraadsvoorstel "Aansluiting bij Nationale Ombudsman" heb ik u toegezegd voortaan in het Burgerjaarverslag een hoofdstuk "klachten Ombudsman" op te nemen en u voor de raadsvergadering een overzicht van de kosten daarvan te verstrekken.

Ter uitvoering van deze toezegging meld ik u allereerst dat rapporten van de Ombudsman altijd openbaar zijn.

Voortaan zal ik in het Burgerjaarverslag het rapport van de Ombudsman in één hoofdstuk samenvatten. De daarmee gepaard gaande kosten zijn moeilijk exact te begroten maar zijn verwaarloosbaar klein.

Hoogachtend,

mr. A. Wolfsen

# voorstel aan de raad



Opgesteld door StadsOntwikkeling  
Sector Programma's  
Bereikbaarheid

Kenmerk 11.049731

Vergadering Raad

Vergaderdatum 28 juni 2011

Jaargang en nummer 2011 – 72

---

## Inpassing Fietsbrug over Amsterdam Rijnkanaal

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

- 1 in te stemmen met de aanleg van een fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal tussen Leidsche Rijn en de bestaande stad met aanlanding in het Victor Hugoplantsoen volgens het scenario 'verplaatsen scholen' uit het 'doorstartdocument Fietsbrug Amsterdam-Rijnkanaal';
- 2 de EUR 6 miljoen, die hiervoor extra nodig is ten opzichte van de gereserveerde EUR 18,6 miljoen, te dekken uit het programma bereikbaarheid (EUR 3,5 miljoen), een lump-sum bijdrage uit het programma onderwijs (EUR 1,0 miljoen) en een bijdrage Leidsche Rijn (EUR 1,5 miljoen);
- 3 voor de verdere planvoorbereiding een budget van EUR 2 miljoen vrij te geven, te dekken uit de (reeds beschikbare) bedragen EUR 445.000,00 voorbereidingssubsidie VERDER en EUR 1.545.000,00 uit de programmareserve Bereikbaarheid (onderdeel Fietsbrug Amsterdam Rijnkanaal) en
- 4 de door het college opgelegde geheimhouding van bijlage 'Financiële onderbouwing fietsbrug Amsterdam Rijnkanaal' conform artikel 25, derde lid Gemeentewet te bekrachtigen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,

Drs. M.R. Schurink

Mr. A. Wolfsen

---

### Conclusie commissie Stad en Ruimte:

De wethouder zal bij het eerstvolgende raadsbesluit over de Fietsbrug (IPVE/FO) de uitwerking van de vervolgroutes voorleggen. \* Voorafgaand aan de raadsbehandeling geeft de wethouder een indicatief overzicht van de kosten van de vervolgroutes. \* De wethouder zal na de zomer aangeven of inpassing van de scholen op het Victor Hugoplantsoen mogelijk is.

# *voorstel aan de raad*



Opgesteld door      StadsOntwikkeling  
Sector Programma's  
Bereikbaarheid

Kenmerk              11.049731

Vergadering          Raad

Vergaderdatum      28 juni 2011

Jaargang en nummer   2011 – 72

---

datum: 14 jun 2011

---

status: B

---

## samenvatting



|                    |                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Programma's<br>Bereikbaarheid |
| Kenmerk            | 11.049731                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 72                                                 |

---

# Inpassing Fietsbrug over Amsterdam Rijnkanaal

### Raadsvoorstel:

- 1 in te stemmen met de aanleg van een fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal tussen Leidsche Rijn en de bestaande stad met aanlanding in het Victor Hugoplantsoen volgens het scenario 'verplaatsen scholen' uit het 'doorstartdocument Fietsbrug Amsterdam-Rijnkanaal';
  - 2 de EUR 6 miljoen, die hiervoor extra nodig is ten opzichte van de gereserveerde EUR 18,6 miljoen, te dekken uit het programma bereikbaarheid (EUR 3,5 miljoen), een lump-sum bijdrage uit het programma onderwijs (EUR 1,0 miljoen) en een bijdrage Leidsche Rijn (EUR 1,5 miljoen);
  - 3 voor de verdere planvoorbereiding een budget van EUR 2 miljoen vrij te geven, te dekken uit de (reeds beschikbare) bedragen EUR 445.000,00 voorbereidingssubsidie VERDER en EUR 1.545.000,00 uit de programmareserve Bereikbaarheid (onderdeel Fietsbrug Amsterdam Rijnkanaal) en
  - 4 de door het college opgelegde geheimhouding van bijlage 'Financiële onderbouwing fietsbrug Amsterdam Rijnkanaal' conform artikel 25, derde lid Gemeentewet te bekrachtigen.
- 

### Argumenten

- 1.1 Het inpassingsscenario 'verplaatsing scholen' kent een kwalitatief goede en toekomstbestendige inpassing, de keuze volgt uit de beoordeling van de diverse scenario's die op basis van de inspraakreacties is aangepast.
- 1.2 De 'viaductvariant' heeft een grotere impact op Oog in Al en kent een te gering planningsvoordeel.
- 2.1 Een kwalitatief optimale en toekomstbestendige oplossing met een goede ruimtelijke kwaliteit rechtvaardigt de extra investering.
- 2.2 In de Risicoanalyse wordt nader ingegaan op de belangrijkste onzekerheden en financiële risico's.
- 3.1 Een voorbereidingsbudget is nodig om de noodzakelijke financiële verplichtingen te kunnen aangaan voor de verdere planvoorbereiding tot en

# samenvatting



|                    |                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Programma's<br>Bereikbaarheid |
| Kenmerk            | 11.049731                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 72                                                 |

---

met de ontwerpfase.

- 4.1 Infrastructurale projecten kennen aanbestedingsrisico's.

## Kanttelingen

- 1.1 Voor goede inpassing van de fietsbrug worden technisch nog niet afgeschreven scholen afgebroken en verplaatst.
- 2.1 Er is sprake van een geprognosticeerde kostenopzet.
- 2.2 Voor de haalbaarheid van het project is het noodzakelijk om voor de woningbouwontwikkeling af te wijken van de reguliere verdeelsleutel in het kader van het Integraal Accommodatiebeleid.
- 2.3 Het bezuinigingsvoorstel de fietsbrug niet aan te leggen vormt onderdeel van de top tien U-aan-zet.

# toelichting



|                    |                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Programma's<br>Bereikbaarheid |
| Kenmerk            | 11.049731                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 72                                                 |

---

## Inpassing Fietsbrug over Amsterdam Rijnkanaal

### Context

Sinds 1995 (in het Masterplan van Leidsche Rijn) is er sprake van een extra fietsverbinding over het Amsterdam–Rijnkanaal van Leidsche Rijn naar de bestaande stad door Oog in Al. In de afgelopen jaren is er veel studie verricht naar de realisatiemogelijkheden van de fietsbrug over het kanaal. Ook is in de wijk Oog in Al, waar de consequenties van de aanleg van de fietsbrug het grootst zijn, uitvoerig gecommuniceerd en gediscussieerd over de fietsbrug. Dit in de volle breedte, namelijk over nut en noodzaak van de brug, eventuele alternatieven voor aanlanding in het Victor Hugoplantsoen, over de varianten voor aanlanding in het Victor Hugoplantsoen en de vervolgroute door Oog in Al. Over deze thema's zijn door de wijkraad Leidsche Rijn, de wijkraad West, de klankbordgroep en vele belanghebbenden adviezen gegeven.

In het Collegewerkprogramma "Groen, Open en Sociaal" is afgesproken dat Utrecht dé fietsstad van Nederland wordt en dat de fiets- en voetgangersverbinding tussen Leidsche Rijn en het centrum van de stad er in 2014 ligt. In januari 2011 hebben wij besloten, rekening houdend met voorgenoemde adviezen en reacties, een –goed fietsbare– fietsbrug aan te leggen over het Amsterdam–Rijnkanaal, die aan de oostzijde zal aanlanden in het Victor Hugoplantsoen. De aanlanding in Leidsche Rijn valt in het nog in ontwikkeling zijnde deelgebied Leeuwestein Noord. Tevens hebben wij het (door)startdocument Fietsbrug Amsterdam–Rijnkanaal vastgesteld en vrijgeven voor inspraak. In dit voorstel wordt een definitieve keuze voor de inpassing van de fietsbrug in het Victor Hugoplantsoen voorgelegd.

In het (door)startdocument wordt ingegaan op nut en noodzaak en aanlandingsalternatieven van de brug:

- de brug geeft invulling aan de gedachte van de compacte stad, één van de belangrijkste uitgangspunten van het Masterplan en Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn. De brug draagt bij aan het verder opheffen van de barrière die het Amsterdam–Rijnkanaal vormt tussen bestaande stad en Leidsche Rijn;
- de brug vormt een belangrijke schakel in de stedelijke hoofdfietsroute: Centrum Utrecht, Leidseweg, Oog in Al, fietsbrug, Groenedijk of Rijnkennemerlaan. Het verkleint de maaswijdte van het hoofdfietsnetwerk en levert voor de bewoners van

# toelichting



|                    |                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Programma's<br>Bereikbaarheid |
| Kenmerk            | 11.049731                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 72                                                 |

---

het midden- en zuidelijk deel van Leidsche Rijn een verkorting op van 1.080 meter, enkele reis;

c. de prognose van het gebruik loopt uiteen van 4.500 tot 10.000 fietsbewegingen per etmaal. Het werkelijk gebruik zal afhangen van de kwaliteit van de brug en de vervolgroutes. De fietsbrug wordt nu gerealiseerd met het oog op de lange termijn. Daarbij wordt geanticipeerd op de situatie waarin Leidsche Rijn volledig is gerealiseerd;

d. het college heeft de ambitie de groei van het autoverkeer –met name ook aan de westkant van de stad– te halveren. Het bevorderen van fietsen hoort daar nadrukkelijk bij;

e. voor Oog in Al en de nog te bouwen wijken aan de kant van Leidsche Rijn betekent het dat ze vice versa goed verbonden worden. Het Leidsche Rijn Centrum en bijvoorbeeld het Máximapark zullen hierdoor meer betekenis krijgen voor Oog in Al.

Het doorstartdocument bevat een viertal scenario's voor de inpassing in Oog in Al:

- behoud scholen: een definitieve aanlanding, ingepast in de huidige situatie;
- verplaatsen scholen: een definitieve aanlanding, waarbij voor een goede inpassing de scholen worden verplaatst;
- scholen gefaseerd: een definitieve aanlanding, waarbij de scholen gefaseerd worden verplaatst (eerst de Eben-Häezer basisschool en op langere termijn Montessorischool);
- tijdelijk: een tijdelijke aanlanding, ingepast in de huidige situatie; en later, als er een moment komt dat de scholen gesloopt/herbouwd kunnen/moeten worden wordt een definitieve aanlanding gerealiseerd.

Wij hebben bij de vrijgave voor inspraak aangegeven de voorkeur te hebben voor het scenario 'verplaatsen scholen'. Omwonenden en belanghebbenden zijn hierover geïnformeerd met een fietsbrugkrant, de website, twee bewonersavonden en een inloopavond. Het doorstartdocument en de vier inpassingsscenario's lagen van 12 januari t/m 23 februari 2011 ter inzage. Er zijn 64 inspraakreacties ingekomen, deze inspraakreacties zijn in het twekolommenstuk besproken en beantwoord (bijlage 1). De resultaten van de beoordeling van de inspraakreacties vallen uiteen in drie categorieën:

- een deel kan beantwoord worden in lijn met het doorstartdocument en leidt niet tot aanpassingen in het doorstartdocument;
- een deel vraagt om een specifiek antwoord en leidt tot een aantal aanpassingen van het doorstartdocument en

# toelichting



|                    |                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Programma's<br>Bereikbaarheid |
| Kenmerk            | 11.049731                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 72                                                 |

---

– een aantal suggesties is in dit stadium van planvoorbereidingen nog niet aan de orde. Deze worden als aandachtspunten bij de verdere uitwerking meegenomen en komen als bijlage bij het doorstartdocument terug.

Op basis van de inspraakreacties is het doorstartdocument op een aantal punten aangepast (bijlage 2). Onder andere is het verwachte gebruik geactualiseerd met nieuwe tellingen en wij hebben ervoor gekozen geen brommers en snorfietsen toe te staan op de fietsbrug. Ook heeft het een lijst opgeleverd met aandachtspunten voor de verdere uitwerking, zoals welke bomen weggaan of vragen over bouwwerkzaamheden.

Daarnaast is op een verzoek uit de commissie Stad en Ruimte de zogenoemde viaductvariant, waarbij de fietsbrug op hoogte blijft tot over de Lessinglaan en pas daarna daalt op maaiveld, meegewogen als onderdeel van de inspraakreacties. Deze viaductvariant is verder uitgewerkt, doorerekend en gevisualiseerd. De viaductvariant is als variant van het inpassingsscenario 'behoud scholen' toegevoegd aan het doorstartdocument.

In dit voorstel wordt een definitieve keuze voor de inpassing van de fietsbrug in het Victor Hugoplantsoen voorgelegd.

## Argumenten

*1.1 Het inpassingsscenario 'verplaatsing scholen' kent een kwalitatief goede en toekomstbestendige inpassing, de keuze volgt uit de beoordeling van de diverse scenario's die op basis van de inspraakreacties is aangepast.*

De inpassingsscenario's worden in het doorstartdocument met elkaar vergeleken op verschillende aspecten: fietskwaliteit, ruimtelijke en verkeerskundige impact, sociale veiligheid, financiën en planning. Dit levert het volgende beeld:

\* In het scenario 'behoud scholen' zijn beide varianten 'maaiveld' en 'viaductvariant' nagenoeg binnen het beschikbare budget te realiseren. Voor de maaiveldvariant is de kwaliteit voor zowel fietsers als voor de wijk niet optimaal. Deze variant doorsnijdt het Victor Hugoplantsoen en het fietsbrugverkeer leidt tot conflicten met het schoolverkeer. Ook voor de 'viaductvariant' is de ruimtelijke impact groot en strekt zich verder uit in de wijk. De kwaliteit van deze variant voor het doorgaande fietsverkeer is goed en de variant is toekomstbestendig. Beide subvarianten scoren positief op financiën en er worden geen tijdelijke oplossingen aangelegd, qua planning



# toelichting



|                    |                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Programma's<br>Bereikbaarheid |
| Kenmerk            | 11.049731                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 72                                                 |

---

scoren zij verschillend.

\* Het scenario 'verplaatsen scholen' biedt kwaliteit aan de fietser en heeft stedenbouwkundig en verkeerskundig voor de wijk de meeste toekomstwaarde. Dit scenario is toekomstbestendig omdat er geen tijdelijke oplossingen worden gemaakt en de brug in één keer goed wordt aangelegd. Maar om dit scenario te realiseren moet echter nu wel extra geïnvesteerd worden in middelen en tijd.

\* Het scenario 'gefaseerd' heeft in de definitieve situatie een goede inhoudelijke kwaliteit voor zowel fietsers als wijk, maar kent ook nadelen. Er is onzekerheid over het moment waarop de gewenste eindkwaliteit aanwezig is. Ook worden bij dit scenario's een deel van de investering naar de toekomst doorgeschoven. Hiermee komen de uiteindelijke kosten hoger uit dan het beschikbare budget.

\* Ook het scenario 'tijdelijk' kent in de definitieve situatie een goede inhoudelijke kwaliteit voor zowel fietsers als wijk, maar kent onzekerheid over het moment waarop de gewenste eindkwaliteit aanwezig is. Lange tijd kruist het fietsbrugverkeer het schoolverkeer en in die periode is de aanlanding ook niet fietsvriendelijk vanwege een haakse hoek in de aanlanding. Ook worden bij dit scenario investeringen naar de toekomst doorgeschoven.

Concluderend kan gesteld worden dat –wanneer inhoudelijke vergelijkingsfactoren als kwaliteit voor de fietser (fietsbaarheid en comfort) en kwaliteit voor de wijk (ruimtelijke inpassing) zwaar worden gewogen– het scenario 'verplaatsen scholen' kwalitatief de meest optimale en duurzame oplossing biedt. Daarbij is nadrukkelijk meegewogen dat bij het aanleggen van de fietsbrug in één keer een kwalitatief goede en toekomstbestendige voorziening moet worden getroffen, die lange tijd mee moet kunnen gaan. Vanwege de integrale aanpak worden de kosten voor de brug weliswaar nu hoger, maar er wordt door het verplaatsen van scholen letterlijk en figuurlijk ruimte gemaakt voor een goede en veilige inpassing van de aanlanding van de brug.

In het scenario 'verplaatsen scholen' kunnen fietsers ononderbroken (zonder afstappen) gebruik kan maken van de fietsverbinding. Het comfort van de brug kan bij dit scenario (worden geoptimaliseerd, doordat er via de lus maximaal gebruik kan worden gemaakt van extra lengte om het hellingspercentage zo laag mogelijk te maken. De meerwaarde voor de wijk in dit scenario zit met name in stedenbouwkundige en verkeerskundige

# toelichting



|                    |                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Programma's<br>Bereikbaarheid |
| Kenmerk            | 11.049731                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 72                                                 |

aspecten. Er wordt letterlijk en figuurlijk ruimte gemaakt voor een goede en veilige inpassing van aanlanding van de brug te maken, wat de wijk ten goede komt. Het scenario 'verplaatsing scholen' voorziet in de verplaatsing van de Eben Haëzerschool naar elders in Utrecht. De ruimte die zo ontstaat kan worden benut voor een goede aanlanding van de brug. De gymzaal en Montessorischool worden verplaatst en geïntegreerd in de aanlanding van de brug herbouwd. In dit scenario kan het plantsoen en de groene as langs het kanaal grotendeels worden gespaard. Daarnaast volgt de hoofd fietsverbinding via de brug een heldere lijn waarbij de brug van veraf zichtbaar is en waardoor een herkenbare route ontstaat. Het –hard dalende– doorgaande fietsverkeer kan ten zuiden van de school worden afgewikkeld, het halen en brengen van kinderen ten noorden van de aanlanding van de fietsbrug. Deze ontvlechting levert een goede verkeersveiligheid op, iets wat in sommige andere scenario's moeilijk vormgegeven kon worden. De sociale veiligheid is gediend bij het bouwen van een aantal woningen langs de aanlanding van de fietsbrug.

## 1.2 De 'viaductvariant' heeft een grotere impact op Oog in Al en kent een te gering planningsvoordeel.

Zowel het scenario 'verplaatsen scholen' als de 'viaductvariant' bieden een kwalitatief optimale fietsbare verbinding. In het scenario 'verplaatsen scholen' heeft inpassing van de fietsbrug met name impact in en direct rond het Victor Hugoplantsoen. Bij de 'viaductvariant' heeft de inpassing ook aan de oostkant van de Lessinglaan een grote impact op Oog in Al, dit is een doorslaggevende reden om niet te kiezen voor deze variant. De ruimtelijke invloed is zeer groot, omdat de brug op hoogte blijft tot aan de Lessinglaan en pas daarna afdaalt. Het wordt daarmee ook aan de oostkant van de Lessinglaan een opvallende constructie, die op hoogte langs een flink aantal woningen loopt. Op en rond de Everard Meijsterlaan is de verkeerskundige inpassing ingewikkeld omdat auto's en fietsers elkaar moeten kruisen. In de middenberm van deze straat zullen ook bomen moeten worden gekapt. Ook beïnvloedt de inpassing de verkeerscirculatie in omliggende straten, door 'barrièrewerking' van de dalende brug wanneer deze dicht bij maaiveld komt. Voor doorgaande fietsers is de viaductvariant comfortabel, maar fietsers uit de wijk moeten omrijden om op de brug te komen.

Dit alles weegt niet voldoende op tegen het voordeel van lagere kosten en de iets snellere realisatie dan de voorkeursvariant 'verplaatsing scholen'. Het planningsvoordeel is gering, de viaductvariant kan zonder rekening te houden met juridische procedures in het vierde kwartaal van 2015 gerealiseerd zijn.

# toelichting



|                    |                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Programma's<br>Bereikbaarheid |
| Kenmerk            | 11.049731                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 72                                                 |

---

Hierbij is meegewogen dat voor de viaductvariant een aanvullend inspraaktraject nodig, is omdat deze variant nog niet in aan de wijk is voorgelegd. Dit vraagt extra proceduretijd, de planvoorbereiding van de viaductvariant eist tijd en kan pas later worden opgestart. Daarmee kent deze variant niet voldoende planningsvoordeel ten opzichte van de variant 'verplaatsen scholen'.

## *2.1 Een kwalitatief optimale en toekomstbestendige oplossing met een goede ruimtelijke kwaliteit rechtvaardigt de extra investering.*

De aanleg van de fietsbrug past binnen de ambities van dit college, zoals verwoord in het Collegeprogramma. Het gekozen scenario is weliswaar duurder, maar is een kwalitatieve meerwaarde voor de fietser en de wijk, en is een toekomstbestendige en daarmee duurzame oplossing. Er worden geen kosten naar de toekomst doorgeschoven.

Financieel heeft de keuze om de brug goed in te passen in het Victor Hugoplantsoen, door hem in een keer goed aan te leggen, gevolgen. Zoals in januari 2011 aangegeven bedragen de totale uitgaven voor de aanleg van de fietsbrug bij het inpassingsscenario 'Verplaatsing scholen' naar verwachting EUR 24,6 miljoen. Om uitvoering mogelijk te maken is 6 miljoen euro extra dekking nodig. De kosten voor de aanlanding in Leidsche Rijn zijn, vanaf de pijler, opgenomen in de grondexploitatie Leidsche Rijn als gewoon fietspad.

De totale investeringskosten van het project uitgaande van realisatie van het scenario 'verplaatsen scholen' worden op dit moment geraamd op EUR 26,2 miljoen. In de programmabegroting 2010 is al EUR 18,6 miljoen voor dit project bestemd (projectcategorie B). De dekking van dit bedrag bestaat uit een bijdrage van het programma VERDER van EUR 15,0 miljoen voor de bouw van de brug inclusief de aanlanding. Bovenop dit bedrag is reeds EUR 3,6 miljoen, ten laste van de programmareserve bereikbaarheid, bestemd voor een goede gebiedsinpassing aan de zijde van Oog in Al. Daarnaast is sprake van geprognosticeerde dekking uit de opbrengsten woningbouw van EUR 1,6 miljoen. De sociale veiligheid is gediend bij het bouwen van woningen langs de aanlanding van de fietsbrug, het resultaat van deze woningbouwontwikkeling maakt integraal onderdeel uit van het scenario 'verplaatsing scholen' en vormt onderdeel van de financiële haalbaarheid van het project.

# toelichting



|                    |                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Programma's<br>Bereikbaarheid |
| Kenmerk            | 11.049731                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 72                                                 |

---

Voorgesteld wordt de aanvullende dekking van EUR 6 miljoen als volgt te dekken:

- a. EUR 3,5 miljoen uit het Programma Bereikbaarheid: bij de behandeling van de Voorjaarsnota 2011 worden hiervoor dekkingsvoorstellen aan de gemeenteraad voorgelegd;
- b. EUR 1,5 miljoen (eenmalig gefixeerd bedrag) uit de grondexploitatie Leidsche Rijn en
- c. uit het Programma Onderwijs wordt in 2014 een een lump-sump budget van EUR 1 miljoen beschikbaar gesteld: het betreft vrijvallend onderhoudsbudget van de bestaande scholen en budget voor de uitbreiding van lokalen welke in het onderwijsprogramma enkele jaren naar voren wordt geschoven. Dit project kan wordt meegenomen in het huisvestingprogramma voor 2014. Het betreft hier een reële dekking, dit bedrag is al gereserveerd en wordt sowieso uitgegeven.

## *2.2 In de Risicoanalyse wordt nader ingegaan op de belangrijkste onzekerheden en financiële risico's.*

Met de keuze voor het scenario 'verplaatsing scholen' is het project complexer geworden dan het sec aanleggen van een brug. In de Risicoanalyse (bijlage 3) wordt nader ingegaan op de belangrijkste onzekerheden en financiële risico's. Voor de komende projectfasen worden verschillende beheersmaatregelen genomen om deze risico's te voorkomen of te beperken.

## *3.1 Een voorbereidingsbudget is nodig om de noodzakelijke financiële verplichtingen te kunnen aangaan voor de verdere planvoorbereiding tot en met de ontwerpfase.*

Het voorbereidingsbudget is noodzakelijk om werkzaamheden in de planvoorbereidingswerkzaamheden te kunnen dekken en initieel noodzakelijke (uitvoerings)kosten te kunnen maken voor de verplaatsing van de scholen. Tot en met het opstellen van het Definitief Ontwerp moet worden gedacht aan de werkzaamheden voor het ontwerp, de planologische voorbereiding (bestemmingsplan en noodzakelijke onderzoeken), participatie en communicatie (traject met wijk en klankbordgroep). De voorbereidingskosten gerelateerd aan de scholen betreffen onder andere voorbereiding verplaatsing Eben Haëzerschool en de eventuele voorbereidende kosten voor huisvesting van de Montessorischool (waaronder advieskosten, kosten geschikt maken nieuwe locaties etc.).

# toelichting



|                    |                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Programma's<br>Bereikbaarheid |
| Kenmerk            | 11.049731                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 72                                                 |

## 4.1 *Infrastructurele projecten kennen aanbestedingsrisico's.*

Voor het opleggen van geheimhouding dient sprake te zijn van een situatie waarbij de belangen genoemd in artikel 10, eerste en tweede lid WOB voldoende grondslag geven om de informatie waaromtrent geheimhouding dient te worden opgelegd, niet openbaar te maken. In de voorliggende situatie zijn de uitzonderingsbepalingen in artikel 10, tweede lid sub b. en g. WOB van toepassing aangezien er sprake van is dat:

- het belang van openbaarheid niet opweegt tegen het economische en financiële belang van de gemeente Utrecht (vanuit aanbestedingspositie);
- het belang van openbaarheid niet opweegt tegen het voorkomen van onevenredige bevoordeling en/of benadeling van bij de aangelegenheid betrokken rechtspersonen en/of natuurlijke personen (vanuit aanbestedings- en concurrentiepositie).

Zodra de aanbestedingsprocedure voor de uitvoering van het project formeel is afgerond, kan de geheimhouding worden opgeheven.

## Kanttekeningen

### 1.1 *Voor goede inpassing van de fietsbrug worden technisch nog niet afgeschreven scholen afgebroken en verplaatst.*

Bij de inpassing van de fietsbrug volgens het scenario 'verplaatsen scholen' wordt voor een goede inpassing in het Victor Hugoplantsoen letterlijk ruimte gemaakt voor de brug door de gebouwen van de Eben-Haëzerschool en de Montessorischool –die technisch nog niet zijn afgeschreven– af te breken en te verplaatsen.

Voor het bestuur van de Montessorischool zijn alle andere inpassingsscenario's, met name vanwege de verkeersveiligheidsproblemen en het verbreken van de directe relatie van schoolplein met plantsoen, zeer moeilijk te accepteren. Hoewel het schoolbestuur liever helemaal geen brug ziet ter plekke van de school, staat zij alleen achter een geïntegreerde oplossing van aanlanding van de brug en de school. De argumenten van het schoolbestuur hiervoor zijn: ontvlechten van verkeersstromen, directe relatie schoolplein en plantsoen, school kan zich ook richten op Leeuwestein en het huidige gebouw is weliswaar bouwkundig in orde, maar onderwijskundig achterhaald. Ook voor de Eben-Haëzerschool moet een passende oplossing worden gevonden. De Eben-Haëzerschool heeft vooralsnog de voorkeur uitgesproken voor huisvesting op de huidige locatie in één gezamenlijk gebouw met de Montessorischool. Dit en enkele andere inspraakreacties geven aanleiding om

# toelichting



|                    |                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Programma's<br>Bereikbaarheid |
| Kenmerk            | 11.049731                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 72                                                 |

---

bij de verdere uitwerking van de voorkeursvariant het scenario 'verplaatsen scholen' nog een keer te kijken of en in hoeverre planoptimalisaties mogelijk zijn, waarbij mogelijk meer ruimte voor de scholen kan worden gerealiseerd. Daarbij zal uitdrukkelijk rekening worden gehouden met de ruimtelijk-kwalitatieve randvoorwaarden uit het doorstartdocument en met de beschikbare financiële kaders. Deze optimalisaties zullen moeten uitwijzen of een kwalitatief passend en financieel haalbaar alternatief mogelijk is. Daarnaast en tegelijkertijd wordt in overleg met het schoolbestuur gekeken naar mogelijke alternatieve locaties buiten het gebied. De positie van en afspraken met de twee schoolbesturen zullen in de volgende fase (stapsgewijs) in de vorm van overeenkomsten (samenwerkings/ontwikkelingsovereenkomst) worden vastgelegd.

## 2.1 *Er is sprake van een geprognosticeerde kostenopzet.*

Doordat in de berekeningen diverse marges zijn ingebouwd hebben de kostenramingen in dit stadium nog een zekere grofmazigheid. De ramingen zijn nu gebaseerd op een boogbrug. Nadat een definitief ontwerp voor het plangebied gereed is en de oplossing voor de Eben-Haëzerschool duidelijk is, kan aanscherping van de kostenopzet worden doorgevoerd.

## 2.2 *Voor de haalbaarheid van het project is het noodzakelijk om voor de woningbouwontwikkeling af te wijken van de reguliere verdeelsleutel in het kader van het Integraal Accommodatiebeleid.*

Het resultaat woningbouwontwikkeling maakt integraal onderdeel uit van het scenario 'verplaatsing scholen' en vormt hiermee onderdeel van de financiële haalbaarheid van het project. Om er voor dit project vanuit te kunnen gaan dat de volledige opbrengsten van de woningbouw kunnen worden ingezet dient, ten behoeve van de haalbaarheid van het project, incidenteel te worden afgezien van de afspraak in het kader van het integraal Accommodatiebeleid (IAB). Deze IAB-afpraak (de zogenoemd 70/30 regeling) zou namelijk inhouden dat het resultaat van de woningbouwontwikkeling niet automatisch en volledig kan worden beschouwd als dekking voor het project.

## 2.3 *Het bezuinigingsvoorstel de fietsbrug niet aan te leggen vormt onderdeel van de top tien U-aan-zet.*

Het voorstel af te zien van de brug opgenomen als bezuinigingsidee binnen de top tien van Utrecht aan Zet. Wij zijn ons ervan bewust dat in tijden van bezuinigingen het voorstel voor realisatie van de fietsbrug conform het

# toelichting



|                    |                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Programma's<br>Bereikbaarheid |
| Kenmerk            | 11.049731                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 72                                                 |

---

inpassingsscenario 'verplaatsen scholen' als een kostbare uitgave wordt ervaren. Een toekomstvaste en goed fietsbare brug die Leidsche Rijn voor langzaam verkeer blijvend met de rest van de stad verbindt en –omgekeerd– de bestaande stad met Leidsche Rijn, en die een goede stedenbouwkundige inpassing oplevert is het college de investering echter ruimschoots waard. Een aantrekkelijke fietsbrug is een onmisbare schakel in de ambitie om het gebruik van de fiets te bevorderen en de groei van het autoverkeer te beperken.

In het collegeprogramma is ingezet op realisatie van de fietsbrug in 2014. Zoals eerder aangegeven maakt de keuze de brug goed in te passen in het Victor Hugoplantsoen dat de planning iets opschuift. Zonder gerechtelijke procedures is start van de aanleg haalbaar in 2014 en is de oplevering – afhankelijk van de bouwwijze– voorzien rond 2015/2016. Wanneer op de besluitvorming over de Voorjaarsnota, waar de resultaten van U-aan-zet onderdeel van zijn, wordt gewacht zal de besluitvorming over dit raadsvoorstel pas na het zomerreces plaats kunnen vinden. Daarmee komt de planning verder onder druk te staan.

In het aangedragen besparingsvoorstel wordt aangegeven dat EUR 25 miljoen bespaard kan worden door af te zien van de aanleg van de fietsbrug. Voor gemeente Utrecht zal het besparingspotentieel lager zijn omdat de aanleg van de fietsbrug mede mogelijk is door EUR 15,0 miljoen externe subsidie vanuit het programma VERDER, dit bedrag kan niet worden ingezet als bijdrage aan de gemeentelijke bezuinigingstaakstelling. Overigens gaat het hier om een incidentele investering. Door wegvallen van de VERDER subsidie zou realisatie in financieel rooskleuriger tijden nagenoeg onmogelijk worden.

## Uitvoering

### Besluitvormingstraject en tijdpad

De keuze om de brug goed in te passen in het Victor Hugoplantsoen door hem in een keer goed aan te leggen maakt dat de planning opschuift. Zonder gerechtelijke procedures is start van de aanleg haalbaar in 2014 en is de oplevering in 2015/2016 voorzien. In de balkenplanningen wordt uitgegaan van 2016, afhankelijk van de bouwwijze en/of andere optimalisatiemogelijkheden kan de realisatie eerder gereed zijn.

- mei/juni 2011: raadsinformatieavond, raadscommissie en raadsbesluit
- 2011, 3e/4e kwartaal: opstellen randvoorwaarden (Integraal Programma van

# toelichting



|                    |                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Programma's<br>Bereikbaarheid |
| Kenmerk            | 11.049731                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 72                                                 |

---

Eisen voor brug, school, gymzaal en herinrichting Victor Hugoplantsoen)

- 2012/2013: aanbestedingsstrategie met spelregels
- 2012/2013: bestemmingsplan en aanbesteding
- 2014: start bouw
- 2016: oplevering

## Uitvoering

Voor een goede beheersing van het project is het opdrachtgeverschap bij 1 dienst (SO) belegd.

## Communicatie

Insprekers krijgen het tweekolommenstuk toegestuurd en wordt een persbericht verstuurd. Verder worden de belangrijkste punten uit het collegebesluit en conclusies uit de inspraakprocedure in een Fietsbrugnieuws (bijlage 4) verwoord. Deze krant wordt huis aan huis in Oog in Al verspreid en in Leidsche Rijn via de digitale nieuwsbrief. Op de website zijn alle basisdocumenten te downloaden. Belanghebbenden kunnen zich als inspreker aanmelden voor de Raadsinformatieavond. Insprekers hebben tevens de mogelijkheid om op het inloopspreekuur van wethouder Lintmeijer te komen.

## Bijlagen voor de raad en/of raadscommissie

- Bijlage 1: Aangepast definitief Doorstartdocument Fietsbrug Amsterdam Rijnkanaal
- Bijlage 2: Tweekolommenstuk
- Bijlage 3: Risicoanalyse fietsbrug Amsterdam Rijnkanaal
- Bijlage 4: Fietsbrugnieuws
- Geheime bijlage: Financiële onderbouwing fietsbrug Amsterdam Rijnkanaal

## Eerdere besluitvorming

Zie lijst in bijlage doorstartdocument.



# raadsbesluit



Opgesteld door        StadsOntwikkeling  
                              Sector Programma's  
                              Bereikbaarheid

Kenmerk                11.049731

Vergadering           Raad

Vergaderdatum        28 juni 2011

Jaargang en nummer   2011 – 72

---

## Inpassing Fietsbrug over Amsterdam Rijnkanaal

### Besluit

- 1 in te stemmen met de aanleg van een fietsbrug over het Amsterdam–Rijnkanaal tussen Leidsche Rijn en de bestaande stad met aanlanding in het Victor Hugoplantsoen volgens het scenario 'verplaatsen scholen' uit het 'doorstartdocument Fietsbrug Amsterdam–Rijnkanaal';
- 2 de EUR 6 miljoen, die hiervoor extra nodig is ten opzichte van de gereserveerde EUR 18,6 miljoen, te dekken uit het programma bereikbaarheid (EUR 3,5 miljoen), een lump–sum bijdrage uit het programma onderwijs (EUR 1,0 miljoen) en een bijdrage Leidsche Rijn (EUR 1,5 miljoen);
- 3 voor de verdere planvoorbereiding een budget van EUR 2 miljoen vrij te geven, te dekken uit de (reeds beschikbare) bedragen EUR 445.000,00 voorbereidingssubsidie VERDER en EUR 1.545.000,00 uit de programmareserve Bereikbaarheid (onderdeel Fietsbrug Amsterdam Rijnkanaal) en
- 4 de door het college opgelegde geheimhouding van bijlage 'Financiële onderbouwing fietsbrug Amsterdam Rijnkanaal' conform artikel 25, derde lid Gemeentewet te bekrachtigen.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 28 juni 2011.

De griffier,

De burgemeester,

**Tweekolommenstuk  
Inspraakreacties  
Doorstartdocument Fietsbrug ARK**

Datum: 17-05-2011  
Naam: Jennie Tissingh/ Leo Janssen

SO  
Projectmanagementbureau  
Postadres:

Telefoonnummer  
:  
Bezoekadres: Ravellaan 207, Utrecht

## **1. Inhoudsopgave**

|                                                         |           |
|---------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Inhoudsopgave</b>                                 | <b>2</b>  |
| <b>2. Samenvatting en conclusies</b>                    | <b>3</b>  |
| <b>3. Leeswijzer</b>                                    | <b>4</b>  |
| <b>4. Thematische beantwoording inspraakreacties</b>    | <b>5</b>  |
| 4.1 Nut en Noodzaak                                     | 5         |
| 4.2 Locatie van aanlanding                              | 8         |
| 4.3 Inpassingsscenario Victor Hugoplantsoen             | 9         |
| 4.4 Fiets- en vervolgroute                              | 14        |
| 4.5 Openbare ruimte en groen                            | 17        |
| 4.6 Overlast, wonen, veiligheid                         | 19        |
| 4.7 Participatieproces&communicatie                     | 21        |
| <b>5. Lijst aandachtspunten bij fase van uitwerking</b> | <b>23</b> |

## 2. Samenvatting en conclusies

Op 4 januari 2011 heeft het College besloten dat de fietsbrug over het Amsterdam Rijnkanaal in het Victor Hugoplantsoen zal aanlanden en daarbij in principe gekozen voor het scenario "verplaatsen scholen". Omwonenden en belanghebbenden zijn hierover geïnformeerd met een fietsbrugkrant, de website en een inloopavond. Het doorstartdocument en de vier inpassingsscenario's zijn vrijgegeven voor inspraak. Er zijn 64 inspraakreacties binnengekomen, deze inspraakreacties zijn in dit twekolommenstuk beantwoord.

Een groot deel van de inspraakreacties gaat over nut- en noodzaak van de fietsbrug, de investering die dit vergt, en het wijkbelang versus het stadsbelang. Over de ruimtelijke inpassing van de fietsbrug in het Victor Hugoplantsoen worden suggesties, aandachtspunten en subvarianten meegegeven. Wonen, veiligheid, overlast en groen zijn hierbij thema's die regelmatig terugkomen; wat is het effect van de fietsbrug op mijn woongenot en wat doet de gemeente er aan om overlast te voorkomen? Veel reacties ook, gaan over de mogelijke knelpunten op de vervolgroute. Een aantal reacties heeft betrekking op de locatie van de aanlanding en op communicatie en participatie.

De resultaten van de beoordeling van deze inspraakreacties vallen uiteen in drie categorieën:

- een deel kan beantwoord worden in lijn met het doorstartdocument en leidt niet tot aanpassingen in het doorstartdocument.
- een deel vraagt om een specifiek antwoord en leidt tot een aantal aanpassingen van het doorstartdocument.
- een aantal suggesties is in dit stadium van planvoorbereidingen nog niet aan de orde. Deze worden als aandachtspunten bij de verdere uitwerking meegenomen en komen als bijlage bij het doorstartdocument terug. Zie ook hoofdstuk 4 van dit document.

Het doorstartdocument is aangepast op de volgende punten:

- de gegevens van het verwachte gebruik zijn geactualiseerd, met recente fietstellingen in 2010 en de laatste inwonersprognoses van Leidsche Rijn.
- het College kiest er voor om geen brommers- en snorfietzen toe te staan op de fietsbrug. Bij de verdere uitwerking van de plannen zal worden gekeken op welke wijze de handhaving hiervan zo goed mogelijk kan worden gewaarborgd.
- de lijst in hoofdstuk 4 van dit document met aandachtspunten voor de volgende fase is toegevoegd als bijlage.
- op verzoek van de Raadscommissie Stad en Ruimte is de uitwerking van de viaductvariant, waarbij de fietsbrug op hoogte blijft tot over de Lessinglaan, toegevoegd als variant bij het scenario "behoud scholen" en meegewogen als onderdeel van de inspraakreacties
- een vergelijkingstabel van de vier inpassingsscenario's is toegevoegd om daarmee te verduidelijken hoe de voor- en nadelen zich tot elkaar verhouden.

Op basis van het aangepaste doorstartdocument heeft het college van Utrecht definitief besloten om de gemeenteraad voor te stellen twee basisscholen en de gymzaal in het Victor Hugoplantsoen te verplaatsen voor een goede aanlanding van de nieuwe fietsbrug van Leidsche Rijn naar de bestaande stad. De brug kan samen met de nieuwe schoolgebouwen in 2016 klaar zijn. Voor deze oplossing is 6 miljoen euro extra nodig en het college vraagt de raad deze beschikbaar te stellen. De extra investering, in tijd en geld, is nodig om in één keer – voor de wijk én voor de fietser – een goede en toekomstbestendige voorziening aan te leggen, die 50 tot 100 jaar meekan. Het is nu aan de gemeenteraad om hierover een definitief besluit te nemen.

### 3. Leeswijzer

De inspraakreacties worden per thema beschreven. Per thema is in een tabel een overzicht gegeven van de inspraakreacties. Daaronder staat de beantwoording.

De thema's zijn:

- nut- en noodzaak
- locatie van aanlanding
- inpassingsscenario Victor Hugoplantsoen
- fiets- en vervolgroute
- openbare ruimte en groen
- wonen, veiligheid en overlast
- participatie en communicatie

De inspraakreacties zijn genummerd. In de begeleidende brief wordt aangegeven welk nummer de betreffende inspreker heeft.

## 4. Thematische beantwoording inspraakreacties

### 4.1 Nut en Noodzaak

De inspraakreacties over de nut- en de noodzaak van de fietsbrug (is dit de investering waard?), zijn vanuit verschillende invalshoeken benaderd. Het gaat daarbij zowel om de inhoudelijke onderbouwing (onderzoek, verwacht gebruik, tijdswinst) als over het stedelijke belang versus de impact op de wijk.

#### Inspreekreacties bij 'nut en noodzaak'

| Onderwerp                                    | Inspreekreactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Inspreekreactie (nummer)                                                                                                         |
|----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>a. Uitgangspunt College</b>               | Er wordt suggestief naar de voordelen van de fietsbrug toe geredeneerd. De argumenten om de fietsbrug niet aan te leggen worden niet beantwoord of met tegenargumenten ontkracht.<br>"Uit welke hoed komt dit plan en waarom er is er blijkbaar geen weg terug?"<br>"Wat is de basis voor dit plan? Er zijn/liggen geen bestemmingsplannen vast voor Leidsche Rijn en het VHP!"                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 46, 58.                                                                                                                          |
| <b>b. Inhoudelijke onderbouwing</b>          | Het nut en de noodzaak van de fietsbrug is niet aangetoond en onvoldoende onderzocht. De gemeente beschikt niet over goed gedocumenteerde en redelijk recente informatie aangaande huidige fiets- en bromfietsbewegingen van en naar Leidsche Rijn / Utrecht over de huidige bestaande verbindingen. Er wordt niet aangetoond dat de huidige fietsroutes overvol zijn. Het zijn subjectieve veronderstellingen. Alle door de gemeente Utrecht gepubliceerde prognoses over te verwachten fietsbewegingen in de toekomst, evenals het te verwachten tijdswinst op basis van een kortere fietsroute zijn gebaseerd op aannames.<br>"Scholen slopen, verplaatsen en herbouwen voor maar 5- 7 minuten tijd winst?"                  | 10, 15, 16, 21, 22, 30, 31, 33, 36, 45, 48, 49, 54, 55, 57, 58, 59, 60.                                                          |
| <b>c. Stedelijk belang versus wijkbelang</b> | Groot stedelijk belang gaat voor de effecten op de wijk Oog in Al en zijn bewoners. Belang van de bewoners Leidsche Rijn lijkt bij de gemeente belangrijker ten opzicht van de negatieve gevolgen voor de bewoners van Oog in Al. Brug is voor 1930-wijk Oog in Al veel te grootschalig en veel te hoog.<br>"De te bouwen fietsbrug is al die ingrijpende gevolgen (scholen verplaatsen, vernieling groen, uitzicht weg, waardevermindering, teveel fiets en bromverkeer, criminaliteit) niet waard!"<br>"Wij vrezen dat met de aanleg van de fietsbrug een oost-west splitsing zal worden toegevoegd. Op deze manier leidt de bevordering van het fietsverkeer tot een onevenredige belasting voor de bewoners van Oog in Al." | 5, 10, 26, 36, 38, 41, 42, 47, 52.                                                                                               |
| <b>d. Planning en financiën</b>              | "We zijn blij dat het college eindelijk een beslissing heeft genomen, maar we zijn niet tevreden met de uitloop van de planning realisatie brug. Beloofd in 2014. Nu blijkt het in 2016 pas te zijn."<br>Een heldere kosten en batenanalyse, zeker in tijden van forse bezuinigingen voor de overheid, ontbreekt.<br>"Staat een investering van 25 miljoen in verhouding tot de verwachte tijdswinst en voordelen?"<br>Zonde van het geld nu een brug te bouwen voor mensen die er nog niet zijn (Leidsche Rijn).                                                                                                                                                                                                               | 12, 17.<br><br>1, 9, 10, 11, 14, 16, 19, 20, 21, 26, 27, 29, 32, 36, 33, 41, 42, 43, 44, 46, 47, 48, 49, 50, 52, 58, 59, 60, 61. |

| Onderwerp                   | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Inspraakreactie (nummer)                                                    |
|-----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| <b>e. Elders investeren</b> | <p>De Meernbrug en de Hogeweidebrug, die op 2 km. afstand van elkaar liggen, voldoen prima en bieden ook nog een veel logischere route richting binnenstad en zijn goede verbindingen naar Leidsche Rijn. Optimaliseer de huidige routes over de Gelebrug en de Meernbrug. Ik denk dat een fietsbeweging door Leidsche Rijn naar een van beide bruggen minder tijd zal kosten, dan het gehannes van Amsterdam/Rijnkanaal door Oog in Al naar Kanaalstraat of Leidscheweg. En wat is nu 1 km om fietsen? Dat is ook nog de maximale afwijking, dus de meeste mensen fietsen minder om.</p> <p>Ik zou graag zien dat het aanleggen van echte fietsroutes voorrang zou krijgen in de stad boven de aanleg van een fietsbrug die niet direct noodzakelijk is.</p> <p>Realisatie van de brug in het Victor Hugoplantsoen heeft een negatief effect op de verkeersveiligheid en sociale veiligheid op bestaande fietsverbinding.</p> <p>Er is geen knelpunt op de bruggen over het kanaal, het knelpunt ligt bijvoorbeeld op het Westplein en bij de Van Sijpesteijntunnel. Dat los je niet op met een fietsbrug over het kanaal: de stroom fietsers moet toch via de Leidsekade of de Vleutenseweg de stad in.</p> <p>Als u kiest voor het verbeteren van de luchtkwaliteit waarom kiest u dan voor de aanleg van een fietsbrug en niet voor het terug brengen van het aantal verkeersbewegingen op de Lessinglaan?</p> <p>Borden met verboden voor vrachtverkeer, met als onderbord uitgezonderd bestemmingsverkeer neerzetten. Nu vaak om- en om auto- vrachtverkeer op de P-H-L route.</p> | 1, 5, 9, 10, 11, 20, 32, 34, 38, 43, 46, 47, 52, 54, 56, 57 59, 61, 62, 64. |
| <b>f. Positief</b>          | <p>"Wij hebben nog twijfels over nut en noodzaak, maar zien een meerwaarde van de directe verbinding voor bewoners Leidsche Rijn en de stad." Er zal wel een optimale stedelijke inpassing van de inpassing en route moeten plaatsvinden voor Oog in Al en rekening gehouden moeten worden met de leefbaarheid van de bewoners.</p> <p>"Ben voor fietsen en steun het achterliggende doel van een fijnmazig fietsnetwerk. Mits goede inpassing in huidige infrastructuur en een goede vervolgroute."</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 40, 44.                                                                     |

## Beantwoording bij 'nut en noodzaak'

*(a) Uitgangspunt College:* Het uitgangspunt van dit College is het Collegeprogramma 2010–2014 "Groen, Open en Sociaal", waarin is opgenomen dat Utrecht de fietsstad van Nederland wordt en dat de fiets- en voetgangerverbinding tussen Leidsche Rijn en het centrum van de stad er in 2014 ligt. Het huidige College is van mening dat deze brug nodig is. Al in het Masterplan Leidsche Rijn (1995) is deze fietsverbinding vastgelegd. De brug draagt bij aan de gewenste aanhechting van Leidsche Rijn bij de bestaande stad, het opheffen van de barrière die het Amsterdam Rijnkanaal vormt en geeft daarmee invulling aan de gedachte van de compacte stad. De brug is een belangrijke schakel in het door het college beoogde hoofdfietsnetwerk en voorziet nadrukkelijk in een behoefte die valt af te leiden uit het verwachte gebruik. Het zal een belangrijke impuls geven aan de bevordering van het fietsgebruik. Dit past binnen het totaalpakket waarmee het College streeft naar een betere luchtkwaliteit en terugdringing van autoverkeer. Dit is voldoende motivatie om de brug te realiseren.

*(b) Inhoudelijke onderbouwing:* Gelet op de beschikbare informatie vindt het College dat er voldoende informatie is om nut- en noodzaak te onderbouwen. Wel zijn de gegevens van het verwachte gebruik geactualiseerd, met recente fietstellingen in 2010 en de laatste inwonersprognoses van Leidsche Rijn. Op basis van deze actualisatie mag worden verwacht dat het totaal aantal fietsbewegingen over het kanaal zal groeien naar ca. 14.000. in 2020. Dat is ca. 4.500 fietsbewegingen per etmaal per brug. De fietsbrug wordt nu gerealiseerd met het oog op de lange termijn. Daarbij wordt geanticipeerd op de situatie waarin Leidsche Rijn volledig is gerealiseerd.

*(c) Stedelijk belang vs wijkbelang:* Het College beseft dat de komst van de fietsbrug een ruimtelijke impact heeft op een deel van de wijk Oog in Al. Om die reden kiest het College nadrukkelijk voor het scenario waarbij zoveel mogelijk ruimte (letterlijk en figuurlijk) wordt gemaakt voor een goede inpassing van de aanlanding. Verder wordt ingezet op een optimale inpassing van de vervolgroute. Op deze wijze kunnen de nadelen voor de bewoners van Oog in Al tot een minimum worden beperkt en kunnen waar mogelijk zelf kansen ontstaan voor de wijk. Tegelijkertijd heeft de fietsbrug een lokale betekenis. Met de komst van een fietsbrug kan/zal er op wijkniveau een nieuw sociaal netwerk ontstaan. Er is meer directe uitwisseling mogelijk tussen Oog in Al en Leidsche Rijn, door bijvoorbeeld wandel-, fiets- en hardloophondjes en gebruik maken van elkaars faciliteiten (winkels, sportfaciliteiten etc.).

*(d) Planning en financiën:* Het college is zich er goed van bewust dat in tijden van bezuinigingen dit besluit ingrijpend is. De keuze om de brug goed in te passen in het Victor Hugoplantsoen door hem in één keer goed aan te leggen maakt dat de planning iets opschuift. Een kwalitatief optimale en toekomstbestendige oplossing staat in de visie van het College voorop, en rechtvaardigen de extra investeringen en de extra benodigde tijd. De totale kosten voor de fietbrug zijn 24,6 miljoen euro. Het grootste deel – namelijk 15 miljoen – komt van VERDER. Dat is een samenwerkingsverband op het gebied van mobiliteit van provincie, Rijk en gemeenten in Midden-Nederland.

*(e) Elders investeren:* Enkele reacties suggereren om het geld niet te investeren in een fietsbrug, maar in andere fietsstimulerende maatregelen en/of autoverkeer ontmoedigende maatregelen op bestaande routes. Het College zet in op beide: bevorderen van het fietsgebruik in de hele stad en het terugdringen van het autoverkeer. De aanleg van de fietsbrug is een onmisbare schakel in een totaalpakket van maatregelen dat hierop is gericht. De gemeente Utrecht heeft binnen het programma Bereikbaarheid en Luchtkwaliteit een specifiek fietsprogramma dat zich richt op maatregelen die het gebruik van de fiets stimuleren. Eén van de maatregelen hierbij is dat extra geïnvesteerd wordt in snelle, veilige en comfortabele fietsverbindingen (de top 5 routes). Meer informatie over het fietsprogramma kunt u lezen in het rapport "Op naar Utrecht fietsstad". Deze kunt u downloaden via [www.utrecht.nl/fietsbrug-ark](http://www.utrecht.nl/fietsbrug-ark).

*(f) Positief* Wij danken u voor uw steun.



#### 4.2 Locatie van aanlanding

Een aantal inspraakreacties heeft betrekking op de locatie van de aanlanding en eventuele alternatieven, met name ter hoogte van de Cervanteslaan.

##### Inspraakreacties bij 'locatie van aanlanding'

| Onderwerp                | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Inspraakreactie (nummer) |
|--------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| <b>a. Cervanteslaan</b>  | Wij adviseren de brug iets naar het noorden te verleggen. Dat kost minder, gaat gemakkelijker en levert minder verkeershinder en schade op. Scholen hoeven niet gesloopt te worden en fietsers kunnen langs een snelle en natuurlijke route naar de stad.<br>Beter aanleggen langs de wijken en niet door.<br>Aanlanding op de Cervanteslaan lijkt veel beter in te passen in de wensen/zorgen van de wijk, biedt een vanwege de langere aanlanding, een veel betere x-factor, en behoudt de gebouwen in de wijk en bespaart daarmee 6 miljoen euro. | 2, 18, 29, 34, 45.       |
| <b>b. Andere locatie</b> | Brug realiseren ter hoogte van de kruising ARK en Leidschekade lijkt me logischer.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 9.                       |

##### Beantwoording bij 'locatie van aanlanding'

*(a) Cervanteslaan:* Het College heeft de alternatieve locatie ter hoogte van de Cervanteslaan goed bestudeerd, maar blijft bij de conclusie dat de aanlanding in het Victor Hugoplantsoen de voorkeur verdient. De belangrijkste reden is dat de brug bij de Cervanteslaan te dicht bij de Hogeweidebrug (gele brug) ligt en daardoor te weinig bijdraagt aan de verkorting van de fietsafstanden.

*(b) Andere locatie:* Ook voor andere locaties die zijn onderzocht (zie doorstartdocument) geldt dat de brug te dicht bij een andere brug ligt (de Meernbrug) en daardoor te weinig bijdraagt aan de verkorting van de fietsafstanden.

## Inpassingsscenario Victor Hugoplantsoen

Een belangrijk deel van de inspraakreacties gaan specifiek in op de inpassing in het Victor Hugoplantsoen.

### Inspraakreacties bij 'inpassingsscenario'

| Onderwerp                                | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Inspraakreactie (nummer)               |
|------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|
| <b>a. Reactie op gekozen scenario</b>    | "Graag een betere studie en nieuwe afweging naar de verschillende aanlandingsscenario's."                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 11,55.                                 |
|                                          | "Mocht er toch een brug moeten komen, dan is de optie 'verplaatsing scholen' als de brug aanlandt op het VHP de "beste" oplossing."<br>Voorstanders van goede inpassing v.d. fietsbrug in de huidige infrastructuur. Daarbij moet de leefkwaliteit v.d. direct omwonenden en de sociale- en verkeersveiligheid voorop staan. Voorwaarde is dat de bestaande scholen en gymzaal verdwijnen en nieuwbouw goed wordt ingepast.                           | 3, 25, 26, 30, 36, 41, 42, 43, 44, 49. |
|                                          | Kiezen voor behoud scholen. Geen sloop school en gymzaal, scheelt miljoenen. Afbreken van de school is pure kapitaal vernietiging.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 47, 48, 60.                            |
|                                          | Waarom wordt de aanlanding van het scenario "tijdelijk" niet als definitieve oplossing beschouwd? Hiermee wordt het plantsoen en de scholen behouden.                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 18                                     |
|                                          | Nooit eerder is huidig gekozen scenario aan de orde geweest. Impact van dit scenario is aanzienlijk en de prijs- kwaliteit verhouding van dit scenario is zeer slecht.                                                                                                                                                                                                                                                                                | 55                                     |
| <b>b. Ontwerpeisen brug en inpassing</b> | We maken bezwaar tegen de gekozen voorkeursvariant in het voorlopig raadsbesluit en doorstartdocument. Het is een onvolledig scenario omdat er alleen een oplossing voor de inpassing van de brug voorgesteld wordt, en niet een oplossing voor de Eben-Haëzer school.                                                                                                                                                                                | 18                                     |
|                                          | Op welke hoogte komt de lus van de brug en wat zal de diameter van de lus worden?<br>Welke afstand tot het flatgebouw aan het Victor Hugoplantsoen (25-30) wordt minimaal aangehouden?<br>Kan d.m.v. een ruimere "kringloop" geen winst geboekt worden in het hellingspercentage?<br>Het Victor Hugoplantsoen verdient, als die brug er dan toch moet komen, wel een mooie brug.<br>Hoe ziet het beheer en onderhoud van de brug eruit? En de kosten? | 11, 23, 28, 32, 51, 54.                |
| <b>c. Tapis Roulant</b>                  | Ik wil de rolbaan/ rolhelling (tapis roulant) nog een keer voorstellen en vragen dit meenemen te nemen in overweging.<br>In deze uitvoerige reactie staan voor- en nadelen besproken. Belangrijkste voordelen zijn dat deze variant sneller en goedkoper kan worden uitgevoerd en minder ruimte nodig heeft. Genoemde nadelen zijn o.a. beheer en onderhoud, en de sociale veiligheid.                                                                | 37.                                    |

| Onderwerp | Inspraakreactie | Inspraakreactie |
|-----------|-----------------|-----------------|
|-----------|-----------------|-----------------|

|                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | (nummer)                   |
|---------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|
| <b>d. Viaductvariant</b>        | <p>In de raadscommissie Stad en Ruimte (10 feb 2011) heeft een deel van de commissie de wens uitgesproken de viaductvariant nader te onderzoeken, omdat deze goedkoper zou zijn en sneller te realiseren. Wokkel en hellingspercentage zijn niet in het belang van de inwoners Leidsche Rijn. Graag zien wij 1 alternatief voor het huidige plan verder uitgewerkt (alternatief fietsersbond).</p> <p>Ik ben nogal geschrokken van een mogelijke viaductvariant. Die zal betekenen dat voor mijn huis een brug zal komen. Ik vind dit absoluut onwenselijk, en vraag met klem om niet voor deze variant te kiezen. Bij de viaductvariant wordt het probleem opgeschoven naar de kruising met de Handelstraat.</p> <p>Wij zijn voor een veilige aanlanding aan de oostelijke oever van het kanaal. Volgens onze alternatieven (n.b. dit betreft de variant over de Lessinglaan en/of verplaatsen van kiss&amp;ride) is het verplaatsen van de scholen niet nodig.</p> <p>Het plan dat de fietsbrug over de Lessinglaan heen loopt en aanlandt in de Evert Meijsterlaan, past totaal niet in deze woonwijk.</p> | 12,17, 38, 39, 40, 46, 62. |
| <b>e. Scholen andere plek</b>   | <p>Tegen het principebesluit. Herbouw v.d. school op dezelfde locatie.</p> <p>Onderzoek varianten waarbij de nieuwe school op de plaats van de huizen gebouwd wordt en het uitzicht over het Victor Hugoplantsoen vrij blijft.</p> <p>Waarom is er wel ruimte voor nieuwe woningen en niet voor een school?</p> <p>De scholen kunnen vernieuwd worden, maar wel op de huidige plek.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 18, 21, 24, 29.            |
| <b>f. Langs kanaal</b>          | <p>Waarom is er niet gekozen voor fietsbrug die over de A2 ter hoogte van Maarsen gelegd? slingerend langs de oevers en geen steile hellingen?</p> <p>Het verplaatsen van beide scholen is een dure aangelegenheid die de kwaliteit van de verbinding niet ten goede komen. Veel goedkopere oplossingen zijn aangedragen waarbij de aanlanding aan de rand van het kanaal kan worden opgelost zonder de scholen te hoeven verplaatsen.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 48, 55, 60.                |
| <b>g. Overige voorzieningen</b> | <p>Peuterspeelzaal Dreumes Dribbel huurt van de EH. Als de Eben-Haëzer school. verdwijnt, graag een alternatieve ruimte, wellicht in de nieuwbouw van de Montessorischool?</p> <p>Is de nieuwbouw van het de BSO misschien uit meerder andere subsidiepotjes te financieren. Ontwikkelen van een ecologisch gebouwd schoolgebouw met een groenschoolplein en schooltuintjes volgens het permacultuur principe?</p> <p>Met de brug verdwijnt de gymzaal. Verzorgt u de tijdelijke huisvesting in de wijk voor de huidige gebruikers?</p> <p>"Verlies van speelruimte voor kinderen, ook van de buitenschoolse opvang."</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 7, 15, 38, 39, 53.         |

## Beantwoording bij 'inpassingsscenario'

*(a) Gekozen scenario:* Het College blijft bij haar keuze voor het scenario "verplaatsen scholen". De vier inpassingsscenario's zijn nauwkeurig behandeld en afgewogen. De inspraak levert geen nieuwe gezichtspunten op die een nader onderzoek of verdere studie naar de naar voorliggende vier scenario's noodzakelijk maken.

In het scenario "verplaatsen scholen" wordt voor een goede inpassing in het Victor Hugoplantsoen letterlijk ruimte gemaakt voor een aanlanding van de fietsbrug die optimaal kan worden geïntegreerd met de functie van de scholen op deze plek. Daardoor ontstaat een nieuwe stedenbouwkundige situatie waarin het mogelijk is om ruimtelijke kwaliteit aan de plek toe te voegen en knelpunten (zoals verkeersveiligheid van het halen- en brengen van schoolkinderen) zo goed mogelijk kunnen worden opgelost. Ook biedt dit scenario de beste kansen op een zo fietsvriendelijk mogelijke aanlanding en geeft het de beste mogelijkheid om de brug overzichtelijk en veilig op de vervolgroute aan te sluiten.

Bij de keuze voor het scenario "verplaatsing scholen", heeft het college nadrukkelijk meegewogen dat zij bij het aanleggen van de fietsbrug in één keer kwalitatief goede en toekomstbestendige voorziening wil treffen, die vijftig tot honderd jaar mee moet kunnen gaan. De andere scenario's hebben een minder duurzame oplossing. Een kwalitatief optimale en toekomstbestendige oplossing staat in de visie van het College voorop, en rechtvaardigen de extra investeringen en de extra benodigde tijd.

In het doorstartdocument is een vergelijkingstabel voor de inpassingsscenario's toegevoegd, met daarin alle aspecten (voor- en nadelen) van elk scenario. Voor de Eben-Haëzer is (nog) geen nieuwe locatie aangedragen. Na definitieve besluitvorming door de Raad, wordt parallel aan de verdere uitwerking van dit scenario gezocht naar een nieuwe, geschikte locatie voor de Eben-Haëzer. Uiteraard gebeurt dit in nauw overleg met de school.

*(b) Ontwerp-eisen:* Bij de inpassing van de fietsbrug in het Victor Hugoplantsoen moet rekening worden gehouden met verkeersveiligheid voor zowel fietsers als haal- en brengverkeer van de school/scholen, het comfort van een fietsbare aanlanding, positie en zichtbaarheid van de brug en route, sociale veiligheid voor de fietsers en omwonenden en voldoende ruimte voor de kwaliteit van de groenstructuur (de kanaalzone) en het openbaar groen en bestaande bomen. In de volgende fase worden deze randvoorwaarden voor de brug verder uitgewerkt. Deze randvoorwaarden gaan niet alleen over functionele eisen, maar ook over esthetische eisen. In het doorstartdocument staan enkele basis kenmerken van de brug, die in dit stadium wel kunnen worden bepaald. De ingebrachte aandachtspunten, suggesties en vragen zullen in de volgende fase, bij de daadwerkelijke uitwerking van het scenario aan de orde zijn. We nemen de aandachtspunten mee en voegen deze als bijlage toe aan het doorstartdocument.

De verantwoordelijkheid voor het beheer en onderhoud ligt bij de gemeente Utrecht. Bij de uitwerking van de ontwerpuitgangspunten en wordt nadrukkelijk stilgestaan bij de gevolgen voor beheer en onderhoud van de brug. Het planontwerp wordt uiteindelijk ook getoetst op beheersaspecten (zowel technisch als financieel).

Enkele inspraakreacties gaan specifiek in andere oplossingen of varianten op één van de inpassingsscenario's:

*(c) Tapis roulant:* Het doorslaggevend argument om niet te kiezen voor een mechanische oplossing zoals een tapis roulant, is dat dit geen fietsbare oplossing is waardoor het onvoldoende bijdraagt aan de hoofddoelstelling en betekenis van deze nieuwe fietsverbinding zoals het College beoogt. De fietser moet afstappen om van brughoogte op straatniveau te komen. Hierdoor wordt de gebruikswaarde en daarmee ook het gebruik door de fietser beperkt. Daarnaast is een dergelijke oplossing in de openbare ruimte zeer kwetsbaar en kostbaar ten aanzien van beheer en daarmee onvoldoende toekomstbestendig. De fietsers is hierdoor afhankelijk van het functioneren van een mechanische voorziening waarvan de werking niet gegarandeerd is. De helling van de aanlanding in het gekozen scenario – met een wokkel – wordt ontworpen met een dusdanige x-factor en hellingspercentage dat het fietscomfort optimaal is en fietsers niet af hoeven te stappen.

*(d) Viaductvariant:* In de raadscommissie Stad en Ruimte van 10 februari 2011 heeft een deel van de commissie de wens uitgesproken de viaductvariant, waarbij de brug op hoogte blijft tot over de Lessinglaan en pas daarna daalt naar straatniveau, nader te onderzoeken. Ook andere insprekers (fietsersbond, wijkraad) vragen om een uitwerking of toelichting van deze variant. In de raadsbrief van 16 februari 2011, geeft het College aan dat deze viaductvariant zal worden meegewogen als onderdeel van de inspraakreacties. Deze viaductvariant is verder uitgewerkt, doorgerekend en gevisualiseerd. Een uitwerking en visualisaties zijn toegevoegd aan het doorstartdocument, als subscenario bij het scenario "behoud scholen". Ook is deze opgenomen in de vergelijkingstabel met de andere inpassingsscenario's.

Deze viaductvariant heeft voor de doorgaande fietsers voordelen omdat de route kort, direct en duidelijk is. Bij deze subvariant blijft het contact tussen het groen van het plantsoen – waar de kinderen spelen – en het schoolplein behouden. Dit is ook verkeerskundig een voordeel: de verkeersstromen van fietsers en van halen&brenge van de kinderen mengt zich niet. Financieel en in de tijd is deze variant interessant – al is de winst niet substantieel. Echter, de ruimtelijke impact en verkeerskundige impact op de wijk is zeer fors. De brug blijft op hoogte tot aan de Lessinglaan en daalt pas daarna op de Everard Meijsterlaan naar maaiveld. Het wordt daarmee ook aan de oostkant van de Lessinglaan een opvallende constructie, die op hoogte langs een flink aantal woningen loopt. Op en rond de Everard Meijsterlaan is de verkeerskundige inpassing ingewikkeld omdat auto's en fietsers elkaar moeten kruisen. In de middenberm van deze straat zullen ook bomen moeten worden gekapt. Ook beïnvloedt de inpassing de verkeerscirculatie in omliggende straten, door 'barrière'werking van de dalende brug wanneer deze dicht bij maaiveld komt. Daarbij komt dat de betekenis voor de fietsers uit de wijk beperkt is. Zij moeten omrijden om op de brug te komen.

Dit alles weegt onvoldoende op tegen de lagere kosten t.o.v de voorkeursvariant verplaatsing scholen en een mogelijk snellere realisatie. Hierbij is meegewogen dat voor de viaductvariant een aanvullend inspraaktraject nodig, is omdat deze variant nog niet in aan de wijk is voorgelegd. Dit vraagt extra proceduretijd, de planvoorbereiding van de viaductvariant eist tijd en kan pas later worden opgestart.

Het College blijft dan ook bij haar keuze om aan de raad voor te stellen te kiezen voor het scenario "verplaatsen scholen".

*(e) Scholen andere plek:* Voor de verkeersveiligheid rondom de scholen is het van belang dat er geen kruising van het fietsverkeer plaatsvindt met het halen- en brengen van schoolgaande kinderen en met de uitloop van schoolplein naar park. Om die reden kiest het College voor om de entree en ontsluiting van een nieuwe school aan de noordzijde van de fietsroute te situeren. Met de komst van de brug en de wens om het bestaande park zo min mogelijk aan te tasten, is het College van mening dat een alternatieve locatie buiten het Victor Hugoplantsoen voor de Eben-Haëzerschool daarom de beste oplossing is om de aanlanding en scholen goed te integreren. Wel heeft het College besloten op basis van enkele inspraakreacties, om bij de uitwerking van de voorkeursvariant nadrukkelijk te kijken of en in hoeverre planoptimalisaties mogelijk zijn waarbij mogelijk meer ruimte voor scholen kan worden gerealiseerd, rekening houdend met de randvoorwaarden uit het doorstartdocument. Voorwaarde is daarbij wel dat de financiële haalbaarheid overeind blijft. Bij het volledig schrappen van de beoogde woningen uit het plan is dit zeer waarschijnlijk niet meer het geval.

*(f) Langs kanaal:* Sommige inspraakreacties gaan in op het alternatief van een hellingbaan van de brug parallel aan het kanaal, zoals bij de fietsbrug over de A2 bij Maarsse. Een dergelijke oplossing langs het kanaal is niet wenselijk, omdat dit ten koste zou gaan van de forse waardevolle bomen die daar staan. Daarbij komt dat de hellingbaan dan het uitzicht van de woningen belemmert. Ook ligt de brug en aanlanding dan niet in het verlengde van de doorgaande route naar het centrum.

*(g) Overige voorzieningen:* Er is (nog) geen keuze gemaakt over aanvullend programma bij de school. Over het onderbrengen van wijkfuncties in de nieuw te bouwen school, zoals een peuterspeelzaal of BSO, worden in een later stadium van het project nadere afspraken gemaakt. Factoren die hierbij meespelen zijn de beschikbare ruimte om te bouwen, in verhouding tot gewenste groen in het Victor Hugoplantsoen, wensen van de buurt en financiën. Het is van belang dat dergelijke voorzieningen in de wijk aanwezig zijn, de suggesties worden meegenomen in de volgende fase.

De buitenruimte van de nieuw te bouwen Montessorischool zal conform de norm zijn die hiervoor geldt in de onderwijsverordening. Dit betekent dat er 1200 m<sup>2</sup> buitenruimte wordt gerealiseerd. Verder streeft het College ernaar om deze buitenruimte openbaar toegankelijk te maken/houden, waarbij zoveel mogelijk relatie is tussen het schoolplein en de rest van het plantsoen.

De suggestie van een ecologisch schoolgebouw zal worden meegenomen naar de volgende fase. Hierbij past de kanttekening dat de keuze voor een ecologisch schoolgebouw aan de uiteindelijke bouwheer/eigenaar is waarbij de beschikbare financiën mede bepalend zullen zijn.

Voor de gymzaal moeten een tijdelijke oplossing worden geregeld.

### 4.3 Fiets- en vervolgroute

Een groot deel van inspraakreacties heeft betrekking op de vervolgroute. Voor diverse plekken op deze vervolgroute zijn mogelijke knelpunten aangedragen.

#### Inspraakreacties bij 'vervolgroute'

| Onderwerp                      | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Inspraakreactie (nummer)                                                 |
|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| <b>a. Algemeen</b>             | <p>Graag invulling geven aan de begrippen "de vervolgroute via Evert Meijsterlaan zal logisch, veilig en comfortabel zijn. "</p> <p>Het nut van een brug valt of staat met de kwaliteit van de rest van de route, en tot mijn zorg is de route van de aanlanding tot de (binnen)stad nog niet uitgewerkt en is er ook geen budget voor gereserveerd. De voorgestelde fietsroute is onrealistisch, fietsers zullen een eigen verkorte route door de wijk kiezen; dit betekent druk op veiligheid op straat.</p> <p>Grote bezwaren tegen het voornemen de vervolgroute pas uit te werken na de definitieve besluitvorming. We hebben immers al een brug zonder vervolgroute in de wijk (Hogeweidebrug).</p>                                                                                                                                                                                                                    | 4, 9, 16, , 20, 21, 32, 38, 39, 40, 50, 57.                              |
| <b>b. Lessinglaan</b>          | <p>Hoe gaat u de veiligheid en oversteek plaats op het kruispunt Lessinglaan/Victor Hugo plantsoen waarborgen voor overstekende kinderen/ouders van de school?</p> <p>Voorstander van een gelijkvloerse kruising v.d. fietsroute met Lessing- en Joseph Haydnlaan. Dat is stedenbouwkundig de beste oplossing en maakt de noodzaak voor verkeersremmende maatregelen voor doorgaand verkeer groter.</p> <p>Extra verkeerslichten, fietsvriendelijke instelling van de stoplichten.</p> <p>Aandachtspunten zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- verkeersveiligheid voor schoolgaande kinderen</li> <li>- verkeersveiligheid in relatie tot de brug afkomen met een behoorlijk vaartje</li> <li>- relatie met mogelijke 'knip' Haydnlaan/Lessinglaan</li> <li>- huidige en toekomstige drukte op het kruispunt</li> </ul>                                                                                        | 1, 6, 9, 11, 14, 21, 26, 33, 34, 35, 36, 41, 42, 40, 43, 44, 49, 50, 57. |
| <b>c. Everard Meijsterlaan</b> | <p>Tegen fietsroute dwars door Oog in Al en Welgelegen. Ouderen lopen daar naar het winkelcentrum met rollator en stok. Hoe moeten wij de fietsstroom kruisen?</p> <p>De Mozartlaan en E. Meijsterlaan echt alleen voor bestemmingsverkeer laten gebruiken.</p> <p>De stoepen inclusief de bomen moeten intact blijven.</p> <p>Verkeersremmende maatregelen vervolgroute. Vooral de E. Meijsterlaan, kruising met winkelgebied Wandelstraat, en het nieuw te ontwikkelen Meijsters Buiten vragen om extra aandacht.</p> <p>Aandachtspunten zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• verkeersveiligheid voor winkelend publiek</li> <li>• verkeersveiligheid voor schoolgaande kinderen</li> <li>• verkeersveiligheid voor gebruikers van het gezondheidscentrum.</li> <li>• het profiel van de Meijsterlaan (vrijliggend fietspad of 30 km/uur)</li> <li>• - behoud van parkeergelegenheid in de straat</li> </ul> | 6, 26, 35, 36, 40, 41, 42, 44.                                           |

| Onderwerp                            | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Inspraakreactie (nummer)                 |
|--------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|
| <b>d. Park Oog in Al</b>             | <p>Hoe vaak wordt er gebruik gemaakt van de fietsroute door het park? Niet het bestaande wandelpad openstellen voor de vervolgroute.</p> <p>Oplossing voor het park is een non-probleem. Gewoon langs het park fietsen. Als de E. Meijsterlaan een duidelijke fietsstrook krijgt richting Kanaalweg maakt iedereen gewoon dat bochtje extra.</p> <p>Wij zijn blij met de keuze van het College om geen fietspad door Park Oog in Al aan te leggen. Graag garantie.</p> <p>Aandachtspunten voor de route langs of door het park Oog in Al:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• niet wenselijk om de fietsroute van een bouwproject van een projectontwikkelaar af te laten hangen.</li> <li>• vooralsnog zullen veel fietsers geneigd zijn voor de kortste weg te kiezen en die loopt door het park over het voetpad.</li> </ul> <p>Graag een duidelijke visie van de gemeente en zich niet schuilen achter de steeds wijzigende plannen van Meijsters Buiten.</p> | 4, 6, 26, 36, 38, 41,42, 40, 44, 48, 60. |
| <b>e. Muntbrug en andere bruggen</b> | <p>Hoe denkt met de extra stroom fietsers veilig over de Muntbrug te leiden? Nu al chaos bij de Munt.</p> <p>De kruising met het Merwedekanaal / de Leidsche Rijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De sluis in het Merwedekanaal met vervolgroute door Lombok. Breed genoeg, maar twee haakse bochten en bij regen, sneeuw of ijzel is het spekglad.</li> <li>- De twee bruggetjes over de Leidsche Rijn in het verlengde van de Kanaalweg. De eerste hiervan is oud en gammel, de tweede in redelijke staat.</li> <li>- De krappe haakse hoek naar de brug bij de Munt over het Merwedekanaal.</li> <li>- De brug over de Leidsche Rijn in het verlengde van de Mozartlaan. Deze brug is zonder meer geschikt maar mensen zijn van nature niet geneigd om af te slaan van de Meijsterlaan richting de Mozartlaan. Dit zal dan op een of andere manier verkeerstechnisch gestimuleerd moeten worden.</li> </ul>                                               | 4, 9, 16, 20, 21, 40, 60.                |
| <b>f. Andere fietsroutes</b>         | <p>Kanaalstraat is voor fietsers te kleinschalig en daardoor levensgevaarlijk.</p> <p>Leidscheweg en Muntbrug zijn ook te kleinschalig om een fietsroute langs te maken.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 10, 34, 48, 60.                          |



*(a) Algemeen:* Omdat de fietsbrug onderdeel is van het fietsnetwerk in Utrecht, zijn ook de vervolgroutes en de eventuele herinrichting van het fietsnetwerk belangrijk. Daarom is de vervolgroute onderdeel van het project. Het College zal daarbij kijken naar de route vanaf aanlanding van de brug op straatniveau tot en met de Muntbrug. De route moet logisch, veilig en comfortabel zijn en moet passen bij de uitstraling en ruimtelijke opzet van de wijk Oog in Al. Na de definitieve besluitvorming door de raad, wordt over de vervolgroute een apart overleg gestart met omwonenden. In het kader van het project zullen alle knelpunten langs de route inventariseren en alle mogelijkheden en wensen in onderlinge samenhang worden beoordeeld. De resultaten van inspraak zullen hierbij nadrukkelijk worden meegenomen. De nu al geuite wensen worden met dit doel in een aparte lijst opgenomen die als bijlage aan het doorstartdocument wordt toegevoegd. De noodzakelijke aanpassingen zullen moeten worden gedekt uit de gemeentelijke gelden voor verbetering hoofd fietsroutes.

Voor de verdere planuitwerking gelden in ieder geval de volgende aandachtspunten:

*(b) Lessinglaan:* De Lessinglaan is een drukke weg door Oog in Al. Over het kruispunt Lessinglaan / Everard Meijsterlaan komen dagelijks schoolgaande kinderen en hun ouders. Op dit moment is de oversteek geregeld met verkeerslichten. Hier zal, om medegebruik van de nieuwe stroom fietsers te leiden, een aantal aanpassingen aan het huidige profiel moeten worden gedaan. Het is daarbij de bedoeling het straatbeeld niet drastisch te wijzigen. De kruising blijft gelijkvloers.

*(c) Everard Meijsterlaan:* Door de toename aan fietsers zal de gebruiksintensiteit van de Everard Meijsterlaan toenemen. Een aantal aanpassingen aan het wegprofiel zal nodig zijn. Bij het smalle deel van de Everard Meijsterlaan zou een oplossingsrichting bijvoorbeeld kunnen inhouden dat de rijbaan versmald wordt en de auto zo het gevoel krijgt te gast te zijn. Een aanpassing van de toegestane snelheid naar 30 km per uur is één van de maatregelen die hier denkbaar zijn. Bij de mogelijke aanpassingen wordt rekening gehouden met de middenberm met bomen en parkeergelegenheid.

*(d) Park Oog in Al:* De route over de Everard Meijsterlaan komt aan bij het Park Oog in Al. Door dit park loopt vanaf de Meijsterlaan een wandelroute, welke soms door fietsers wordt gebruikt. We hebben geen exacte getallen over hoe vaak dit gebeurt. We weten dat het gebeurt, omdat buurtbewoners, wijkraad, klankbordgroep en verschillende sprekers dit ons melden. Ook bij het wijkbureau komen klachten binnen en regelmatig worden controles gehouden om fietsers te beboeten.

Hoe de vervolgroute bij het Park Oog in Al eruit komt te zien, hangt sterk af van de planvorming van Meijsters Buiten en moet in samenhang met de hele vervolgroute vanaf fietsbrug tot Muntbrug worden bekeken. Het College heeft (dus) nog geen besluit genomen over een route wel of niet door Park Oog in Al.

*(e) Muntburg:* De Muntbrug is het laatste onderdeel in de vervolgroute. Grootste knelpunt is de haakse bocht om van de Kanaalweg de Leidscheweg/Muntbrug op te komen. Er zijn nog geen concrete ideeën voor oplossingen.

*(f) Andere fietsroutes:* De kwaliteit van overige fietsroutes buiten de aangegeven vervolgroute is geen onderdeel van het project fietsbrug. De gemeente Utrecht heeft binnen het programma Bereikbaarheid en Luchtkwaliteit een specifiek fietsprogramma dat zich richt op maatregelen die het gebruik van de fiets stimuleren. Eén van de maatregelen hierbij is dat extra geïnvesteerd wordt in snelle, veilige en comfortabele fietsverbindingen (de top 5 fietsroutes).. Meer informatie over het fietsprogramma kunt u lezen in het rapport "Op naar Utrecht fietsstad". Dit rapport kunt u downloaden via [www.utrecht.nl/fietsbrug-ark](http://www.utrecht.nl/fietsbrug-ark).

#### 4.4 Openbare ruimte en groen

Een aantal insprekers maakt zich zorgen over het mogelijk verdwijnen van het groene karakter van de wijk. Dit gaat over zowel het Victor Hugoplantsoen, de oever langs het kanaal, de groene stroken en bomen langs de vervolgroute en het Park Oog in Al.

##### Inspraakreacties bij 'openbare ruimte en groen'

| Onderwerp                                | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Inspraakreactie (nummer)                                |
|------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| a. Groen in de wijk                      | Hoe gaat u het huidige groene karakter van onze wijk beschermen? Wordt dit behouden? De stoepen inclusief bomen moeten intact blijven. "Groen moet blijven! De wijk levert al veel in."                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 1, 3, 5, 11, 15, 25, 29, 31, 37, 38, 52, 55, 56, 63,64. |
| b. Groen in en rond Victor Hugoplantsoen | Nieuwe inrichting van VHP graag rustig inrichten. VHP is een vogelrijkgebied, behouden voor de natuur. De komst van een brug gaat ten koste van het uitzicht en de groene uitstraling van het VH-plantsoen. De (flat)bewoners maken gebruik van het plantsoen om van de zon te genieten. Met de komst van de brug is dat niet mogelijk.<br>Bij deze maak ik ernstig bezwaar tegen de plannen voor de bouw van de fietsbrug bij het Victor Hugoplantsoen in Oog in Al omdat het vredige plantsoen ernstig wordt verstoord.<br>Welke bomen rond het schoolplein, de Johan Wagenaarkade en het VH plantsoen blijven gespaard en welke verdwijnen?<br>De aanleg van de fietsbrug zorgt voor aantasting van het open en ruime karakter van de veelgebruikte recreatiestrook langs het Amsterdam Rijnkanaal. | 11, 20, 28, 31, 29, 33, 51, 52, 55, 56, 64.             |
| c. Everard Meijsterlaan                  | Het uitzicht op de mooie oude bomen in de middenberm van de Everard Meijsterlaan is één van de eigenschappen die ons huis aantrekkelijk maken om in te wonen. Ik zou graag de garantie hebben dat de bomen blijven.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 40.                                                     |
| d. Park Oog in Al                        | Geen aantasting van het park Oog en Al. Fietzers zullen een verkorte route door het park kiezen; dit heeft een verwoestende werking op een van de weinige rustige groene plekken van Utrecht West.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 5, 6, 29, 31, 38, 57.                                   |

### **Beantwoording bij 'openbare ruimte en groen'**

*(a) Groen in de wijk:* Ook het College is van mening dat het groene karakter- en identiteit van de wijk zoveel mogelijk behouden moeten worden. Dit wordt onderstreept in de keuze voor het scenario "verplaatsing scholen", waar ruimte voor behoud van deze kwaliteit een essentieel criterium is. In de volgende fase worden de randvoorwaarden voor de brug en de vervolgroute verder uitgewerkt. Dat is het moment waarbij wordt aangegeven welke groen- elementen in ieder geval behouden moeten blijven en/of wat de wensen of eisen zijn t.a.v. groen. Veel van de ingebrachte aandachtspunten, suggesties en vragen komen in deze volgende fase aan de orde. Deze worden daar meegenomen en voegen we toe aan het doorstartdocument dat hiervoor als basis zal dienen.

*(b) Groen in en rond Victor Hugoplantsoen:* Als onderdeel van het project wordt ook het Victor Hugoplantsoen heringericht. De herinrichting biedt wat ons betreft kansen om het huidige groen nog beter te benutten of zichtbaar te maken. Hierbij kan het Victor Hugoplantsoen bijvoorbeeld een directere relatie met het Amsterdam Rijnkanaal en de groene oever daarvan krijgen.

*(b) (c) Bomen:* Eén van de standaard onderzoeken bij een Stedenbouwkundig Programma van Eisen en een bestemmingsplan is een bomeninventarisatie. Hierbij worden alle bomen in de omgeving geïnventariseerd. Op basis daarvan wordt bepaald hoe we omgaan met behoud, kappen en/of vervangen van bomen. Het College streeft ernaar om zoveel mogelijk bomen te behouden.

*(d) Park Oog in Al:* Het park is een belangrijk groen element in de wijk. Hoe de vervolgroute bij het Park Oog in Al eruit komt te zien, hangt sterk af van de planvorming van Meijsters Buiten en moet in samenhang met de hele vervolgroute vanaf fietsbrug tot Muntbrug worden bekeken. Daarbij wordt zeker rekening gehouden met de betekenis van het park voor de wijk.

#### 4.5 Overlast, wonen, veiligheid

Enkele inspraak reacties hebben betrekking op de leefbaarheideffecten van de brug.

##### Inspraakreacties bij 'overlast, wonen, veiligheid'

| Onderwerp                                | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Inspraakreactie (nummer)                                                 |
|------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| <b>a. Woonomgeving, privacy</b>          | De fietsbrug en sloop- en nieuwbouw van de scholen zorgt voor (verkeers) overlast in de wijk, vermindert uitzicht, privacy en de rust neemt af. Welke maatregelen worden er genomen?<br>110 bewoners, direct wonend aan het VHP, vragen zich af waarom juist op het VHP de aanlanding plaats moet vinden omdat juist daar de bevolkingsdichtheid het grootst is? En geluidsoverlast tussen flatgebouwen meer overlast geeft dan op open plekken. De flatgebouwen zijn een soort “omgekeerde” geluidswallen waar tussen het geluid heen en weer kaatst.<br>Hoe wordt inkijk in de woningen aan het Victor Hugoplantsoen 30 t/m 30 III (flatgebouw grenzend aan het kanaal) voorkomen? | 5, 8, 11, 16, 19, 21, 27, 28, 31, 33, 37, 45, 54.                        |
| <b>b. Sociale veiligheid</b>             | Ik verwacht door de brug toenemende overlast, criminaliteit (wooninbraken) en invloed op sociale veiligheid. Hoe gaat de veiligheid gehandhaafd?                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 8, 10, 11, 14, 15, 30, 33, 43, 45, 47, 52, 61.                           |
| <b>c. (Geluids)overlast van brommers</b> | Geen bromfietzers toelaten over de brug i.v.m. geluidsoverlast, vervuiling, criminaliteit. Hoe gaat dit gehandhaafd worden en zorgen dat het alleen een fietsbrug is?                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 3, 8, 9, 11, 14, 20, 21, 27, 28, 31, 32, 33, 38, 39, 40, 43, 51, 52, 63. |
| <b>d. Overlast bouwwerkzaamheden</b>     | Ik verzoek u om in plaats van heien, het schroeven van palen (of andere minder trillingsgevoelige bouwmethoden) te overwegen bij de aanleg van de brug en de school, zodat er minder schade aan mijn woning ontstaat.<br>Bij deze maak ik ernstig bezwaar tegen de plannen voor de bouw van de fietsbrug bij het Victor Hugoplantsoen in Oog in Al vanwege de overlast doordat het een tijd lang een bouwput wordt                                                                                                                                                                                                                                                                   | 9, 19, 21, 25, 28, 31, 33, 43, 45.                                       |
| <b>e. Waardedaling woning</b>            | Ik ben bang voor eventuele waardedaling van mijn woning. Wat houdt de planschade procedure in? En wie kan ik hier verantwoordelijk voor houden?                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 3, 19, 21, 28, 31, 43, 45, 52, 55, 63.                                   |

## Beantwoording bij 'overlast, wonen, veiligheid'

*(a) Woonomgeving, privacy:* Het College beseft dat de komst van de fietsbrug een impact heeft op de wijk Oog in Al en in het bijzonder de direct omwonenden van het Victor Hugoplantsoen. Daarom is een goede inpassing van de aanlanding en vervolgroute erg belangrijk, om de nadelen voor de bewoners van Oog in Al tot het minimum te beperken en daar waar het kan om te zetten in kansen. Om die reden ook, kiest het College voor het scenario waarbij zowel letterlijk als figuurlijk ruimte wordt gemaakt voor een goede inpassing van de aanlanding. In de volgende fase worden de randvoorwaarden verder uitgewerkt. Daarin zullen we uw specifieke aandachtspunten meenemen t.a.v. geluidsoverlast, privacy en sociale veiligheid.

*(b) Sociale veiligheid:* De sociale veiligheid op en rond de brug zelf is een belangrijk aandachtspunt. Hiervoor zullen in de volgende fase eisen worden gesteld voor het ontwerp. Dit kan bijvoorbeeld gaan over verlichting, verstopte hoekjes, of hekwerken. Verkeersveiligheid en sociale veiligheid zijn belangrijke onderwerpen geweest om te kiezen voor het verplaatsen van scholen. Door verplaatsing van de scholen worden onoverzichtelijke plekken voorkomen wat de sociale veiligheid juist ten goede komt. Of de komst van de fietsbrug enig invloed zal hebben op de veiligheid in de hele wijk Oog in Al, zoals woninginbraak, is moeilijk te voorspellen. Er is geen reden om aan te nemen dat er toename van criminaliteit te verwachten is als gevolg van de fietsbrug. Veel andere factoren spelen namelijk een rol hierbij.

*(c) Brommers:* De brug is primair bedoeld voor langzaam verkeer, dus fietsers en voetgangers. Het heeft de voorkeur om brom- en snorfietzen niet toe staan, maar tot op heden was daar geen definitief besluit over genomen. Het verbieden van brom- en snorfietzen kan op verschillende manieren, maar bij alle methoden valt of staat het resultaat met handhaving. De diverse handhavingsmogelijkheden wilden we eerst nog verder onderzoeken. Op basis van de inspraakreacties, heeft het College besloten om geen brommers- en snorfietzen toe te staan op de fietsbrug. Bij de verdere uitwerking van de plannen zal worden gekeken op welke wijze de handhaving hiervan zo goed mogelijk kan worden gewaarborgd.

*(d) Bouwwerkzaamheden:* Het klopt dat er gedurende lange tijd bouwwerkzaamheden zijn. Het is onvermijdelijk dat u daar hinder van ondervindt. Hoeveel overlast dit daadwerkelijk geeft voor de buurt is nu niet te zeggen. Met de aannemer worden afspraken gemaakt over werktijden, geluidsoverlast, verkeer etc. met als doel om de hinder voor u tot het minimum te beperken. Schade aan woningen, bijvoorbeeld scheuren in stucwerk, of verzakkingen, proberen wij uiteraard te voorkomen. Hiervoor zijn standaard procedures in de uitvoering, bijvoorbeeld als onderdeel van de bouwverzekering. Bij de voorbereidende fase voor de uitvoering zal gekeken worden in hoeverre we met trillingsvrije bouwmethoden moeten en zullen werken, daarbij rekening houdend met de ervaringen uit het verleden, die u ons meldt in de inspraakreacties.

*(e) Waardedaling woning:* Voor eventuele waardevermindering van de woningen verwijzen wij u naar de procedure voor planschade die hiervoor bestaat. U hebt de mogelijkheid om een verzoek tot vergoeding van planschade in te dienen conform artikel 6.1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de gemeentelijke planschadeverordening. Dergelijke verzoeken kunnen pas worden ingediend nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

#### 4.6 Participatieproces&communicatie

Een aantal insprekers zijn ontevreden over de communicatie en participatie of hebben hierover vragen of suggesties.

##### Inspraakreacties bij 'participatieproces&communicatie'

| Onderwerp                              | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Inspraakreactie (nummer)                              |
|----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <b>a. Communicatie in het verleden</b> | <p>Uw reactie na bijna een jaar geeft mij geen goed gevoel en de brief schept voor mij een grotere onduidelijkheid en typerend voor de wijze waarop een gemeente zoiets afhandelt.</p> <p>Belofte (massaal tegen, geen brug) Wethouder De Bondt in een wijkbijeenkomst in 2010 aan de bewoners moet bij het nieuwe college vanzelfsprekend van kracht blijven.</p> <p>Januari was er een bijeenkomst voor omwonenden. Over deze bijeenkomst werden wij op de dag zelf geïnformeerd. Dat geeft geen pas. Te kort tijd tijdens de presentatie voor vragen. Ik voelde me als omwonende weinig serieus genomen.</p> <p>Wij zijn teleurgesteld dat we vooraf niet geïnformeerd zijn over de afweging van de alternatieven. Wij vertegenwoordigen een grote groep belanghebbenden, waarop de besluiten van de gemeente een grote impact hebben.</p> <p>Kiezen voor een scenario dat nooit eerder ter sprake is gekomen in inspraakrondes vind ik misleiding van de inwoners en maakt duidelijk dat ze niet serieus worden genomen.</p> <p>De gemeente geeft de inwoners van Utrecht het gevoel mee te beslissen over de besluitvorming maar dit is een illusie. De klankbordgroep voor de fietsbrug is totaal genegeerd. Hoe kunnen we er zeker van zijn dat geluisterd wordt naar de burgers?</p> <p>Naar onze mening is te weinig met het advies van de klankbordgroep gedaan. Wijk heeft geen enkel voordeel bij het plan. Meedenken over een prettige aanlanding zou slechts een compensatie zijn voor de komst van de brug.</p> | 3, 4, 10, 11, 15, 18, 21, 29, 37, 38, 39, 46, 55, 58. |
| <b>b. Participatie in de toekomst</b>  | <p>We verwachten dat de wijk uitvoerig geconsulteerd wordt om haar visie te geven op de aanlanding op het VH-plantsoen en route door Oog in Al. Harde garanties omtrent de inspraakmogelijkheden.</p> <p>Graag duidelijkheid over met welke bewoners er binnenkort overleg zal plaatsvinden.</p> <p>Ik wil graag deelnemen in het vervolgproces, klankbordgroep.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 26, 36, 41, 42.<br><br>4, 11, 40.                     |
| <b>c. Coördinatie</b>                  | Wie gaat de coördinatie op zich nemen van al de projecten die op stapel staan in de wijk Oog In Al? Grote chaos de komende jaren in de wijk.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 46.                                                   |

## Beantwoording bij 'participatieproces&communicatie'

*(a) Communicatie in het verleden:* Het huidige College is bij haar aantreden in maart 2010 voortvarend aan de slag gegaan om haar voornemen over de fietsbrug in het Collegeprogramma gestalte te geven. Het College heeft daarbij zorgvuldig alle argumenten, adviezen en feiten op een rij gezet in het doorstartdocument alvorens een besluit te nemen. Dit 'huiswerk' kost tijd, maar was nodig om een integrale en zorgvuldige afweging te maken. De adviezen van de wijkraden West en Leidsche Rijn, het advies van de klankbordgroep Oog in Al en opmerkingen van omwonenden zijn daarbij uitdrukkelijk meegenomen. Daarbij heeft het College op onderdelen echter andere keuzes gemaakt.

Het klopt dat het gekozen scenario niet eerder uitgebreid ter sprake is gekomen. Omwonenden hadden veel knelpunten aangegeven aangaande de scenario's waar tot dan toe mee werd gewerkt. Mede op basis daarvan is het scenario "verplaatsing scholen" in beeld gekomen. Juist omdat dit een 'nieuw' scenario is, is ervoor gekozen om dit collegebesluit vrij te geven voor inspraak, voordat het College een definitief besluit neemt.

Rondom de bekendmaking van het concept-collegebesluit hebben wij zorgvuldig proberen te communiceren met belanghebbenden en omwonenden. Hierbij hebben we keuzes gemaakt over wie we wanneer en op welke wijze zouden informeren. Helaas is niet iedereen tevreden geweest met die keuzes.

*(b) Participatie in de toekomst:* Na definitieve besluitvorming in de raad, wordt verder gewerkt aan de inpassing van de aanlanding en de vervolgroute. Er zal een nieuwe klankbordgroep komen die over zowel de inpassing als de vervolgroute met ons meedenkt. Zodra het raadsbesluit is genomen informeren wij u over het vervolg. De verwachting is dat we net voor de zomer, of direct erna, een oproep doen voor de nieuwe klankbordgroep. Drie insprekers hebben zich aangemeld voor de klankbordgroep. Hartelijk dank voor uw aanmelding. We nemen rond de zomer rechtstreeks contact met u op.

*(c) Coördinatie:* Het wijkbureau heeft het overzicht van alle ontwikkelingen die zich in de wijk afspelen. Hierover heeft het wijkbureau regelmatig overleg met de afzonderlijke afdelingen binnen de gemeente.

## 5. Lijst aandachtspunten bij fase van uitwerking

### Inpassing Victor Hugoplantsoen

- leefkwaliteit v.d. direct omwonenden
- sociale- en verkeersveiligheid
- inpasbaarheid van een zeven meter brede slingerende brug over het plantsoen
- hoogte van de lus van de brug
- diameter van de lus
- minimale afstand tot het flatgebouw Victor Hugoplantsoen (25–30).
- inkijk woningen Victor Hugoplantsoen 30 t/m 30 III
- optimaliseren helling van 3,5 %: een ruimere "kringloop"
- beheer en onderhoud, hoe en kosten
- VHP verdient een mooie brug
- genoeg speelruimte voor kinderen
- VHP rustig inrichten. VHP is een vogelrijksgebied, behouden voor de natuur
- uitzicht en de groene uitstraling VHP, (flat)bewoners maken gebruik van het plantsoen om van de zon te genieten.
- welke bomen blijven behouden
- open en ruime karakter strook langs kanaal
- ruimte voor peuterspeelzaal
- ruimte voor BSO
- school in plaats van woningen?



### **Vervolgroute**

- Lessinglaan
  - o Gelijkvloers
  - o Fietsvriendelijke instelling verkeerslichten
  - o Verkeersveiligheid voor schoolgaande kinderen
  - o Verkeersveiligheid in relatie tot de brug afkomen met een behoorlijk vaartje
  - o Relatie met mogelijke 'knip' Haydnlaan/Lessinglaan
  - o Huidige en toekomstige drukte op het kruispunt
- Everard Meijsterlaan
  - o Verkeersveiligheid schoolgaande kinderen
  - o Verkeersveiligheid bij kruising winkelgebied Handelstraat
  - o 30 km/uur?
  - o Bestemmingsverkeer?
  - o (Behoud van) parkeergelegenheid
  - o Middenberm met bomen / stoepen inclusief de bomen moeten intact blijven.
- Park Oog in Al
  - o Keuze: wel of niet door Park
  - o Suggestie: een duidelijke fietsstrook richting kanaal weg maken zodat een route door het park niet sneller en aantrekkelijk is
- Bruggen
  - o Strooien bij vorst?
  - o Haakse bocht Kanaalweg/Muntbrug
  - o Kwaliteit bruggen voldoende?

(door)startdocument  
Fietsbrug Amsterdam–Rijnkanaal  
*mei 2011*

Michaela du Pon, opdrachtgever programma fiets  
Mintske Sijsma, ontwerper openbare ruimte  
Eric Rossen, stedenbouwkundige  
Leon Peeters, verkeerskundige  
Simon Baars, civiel ingenieur  
Marijn van Est, communicatieadviseur  
Hylke van de Veen, planeconoom  
Veronique Hulsebosch, onderwijs  
Sjaak Pieterse, planner  
Jennie Tissingh, projectleider  
**Leo Janssen**, projectleider  
Annemijn Oversier, ondersteuner



# Inhoudsopgave

|          |                                                                        |           |
|----------|------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Aanleiding</b>                                                      | <b>1</b>  |
| 1.1      | Inleiding                                                              | 1         |
| 1.2      | Leeswijzer                                                             | 2         |
| <b>2</b> | <b>Basisuitgangspunten fietsbrug</b>                                   | <b>3</b>  |
| 2.1      | Een verbinding tussen stad en Leidsche Rijn: over nut- en noodzaak     | 3         |
| 2.1.1    | <i>Compacte stad en stedelijk fietsnetwerk</i>                         | 3         |
| 2.1.2    | <i>Stedelijk fietsnetwerk</i>                                          | 4         |
| 2.1.3    | <i>Verwacht gebruik</i>                                                | 5         |
| 2.1.4    | <i>Terugdringing groei autoverkeer</i>                                 | 6         |
| 2.1.5    | <i>Betekenis brug op lokaal niveau</i>                                 | 6         |
| 2.1.6    | <i>Conclusie nut- en noodzaak</i>                                      | 7         |
| 2.2      | Locatie van de aanlanding                                              | 8         |
| 2.2.1    | <i>Victor Hugoplantsoen</i>                                            | 8         |
| 2.2.2    | <i>Alternatieve locatie Cervanteslaan</i>                              | 9         |
| 2.2.3    | <i>Conclusie locatie</i>                                               | 11        |
| 2.3      | Fietsvriendelijke oplossing                                            | 12        |
| 2.3.1    | <i>Hoogteverschil</i>                                                  | 12        |
| 2.3.2    | <i>De helling</i>                                                      | 12        |
| 2.3.3    | <i>De boogstraal</i>                                                   | 14        |
| 2.3.4    | <i>Alternatieve oplossingen</i>                                        | 15        |
| 2.3.5    | <i>Brom- en snorfietsen</i>                                            | 15        |
| 2.3.6    | <i>Conclusie fietsvriendelijke oplossing</i>                           | 16        |
| 2.4      | Kwaliteit van de brug en aanlanding                                    | 17        |
| 2.5      | Conclusie basisuitgangspunten                                          | 17        |
| <b>3</b> | <b>Projectdefinitie Fietsbrug Amsterdam Rijn Kanaal</b>                | <b>19</b> |
| 3.1      | Plangrenzen                                                            | 19        |
| 3.2      | Stedenbouwkundige kwaliteit: inpassingsscenario's Victor Hugoplantsoen | 25        |
| 3.2.1    | <i>Uitgangspunten</i>                                                  | 25        |
| 3.2.2    | <i>Scenario's</i>                                                      | 26        |
| 3.2.3    | <i>Scenario 'behoud scholen'</i>                                       | 27        |
| 3.2.3.1  | subscenario viaductvariant                                             | 29        |
| 3.2.4    | <i>Scenario 'verplaatsing scholen'</i>                                 | 30        |
| 3.2.5    | <i>scenario 'scholen gefaseerd'</i>                                    | 34        |
| 3.2.6    | <i>scenario 'tijdelijk'</i>                                            | 36        |
| 3.3      | Financiën                                                              | 38        |
| 3.3.1    | <i>Beschikbare budget</i>                                              | 38        |
| 3.3.2    | <i>Kostenraming van de vier scenario's</i>                             | 38        |

|          |                                                                                         |           |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 3.3.3    | <i>Financiële risico's</i> .....                                                        | 39        |
| 3.3.4    | <i>Conclusies ten aanzien van financiën</i> .....                                       | 39        |
| 3.4      | Planning.....                                                                           | 39        |
| 3.4.1    | <i>Planning</i> .....                                                                   | 39        |
| 3.4.2    | <i>Planningsrisico's</i> .....                                                          | 40        |
| 3.5      | Planologische juridische verankering.....                                               | 40        |
| 3.6      | Conclusie.....                                                                          | 41        |
| <b>4</b> | <b>Vervolgproces</b> .....                                                              | <b>43</b> |
| 4.1      | Besluitvorming.....                                                                     | 43        |
| 4.2      | Communicatie en participatie.....                                                       | 44        |
|          | <b>Bijlagen</b> .....                                                                   | <b>45</b> |
|          | <b>Bijlage A. Overzicht eerdere besluiten en geformuleerd beleid</b> .....              | <b>46</b> |
|          | <b>Bijlage B. Luchtfoto een straatnamenplattegrond Oog in Al</b> .....                  | <b>48</b> |
|          | <b>Bijlage C. Functiekaart Centrale Zone Leidsche Rijn</b> .....                        | <b>50</b> |
|          | <b>Bijlage D. Studies alternatief Marco van Basten sportpark</b> .....                  | <b>51</b> |
|          | <b>Bijlage E. Berekeningen x-factor, hellingbaan en hellingspercentage</b> .....        | <b>52</b> |
|          | <b>Bijlage F. Oplossingsvarianten scenario behoud scholen</b> .....                     | <b>53</b> |
|          | <b>Bijlage G. Visualisaties viaductvariant</b> .....                                    | <b>54</b> |
|          | <b>Bijlage H. Oplossingsvarianten scenario verplaatsing scholen</b> .....               | <b>56</b> |
|          | <b>Bijlage I. Aandachtspunten voor vervolgfase afkomstig uit inspraakreacties</b> ..... | <b>57</b> |
|          | <b>Bijlage J. Planning</b> .....                                                        | <b>59</b> |

# 1 Aanleiding

## 1.1 Inleiding

In het huidige Collegeprogramma 2010–2014 "Groen, Open en Sociaal" staat dat Utrecht dé fietsstad van Nederland wordt en dat de fiets- en voetgangerverbinding tussen Leidsche Rijn en het centrum van de stad er in 2014 ligt. Ook wel 'de fietsbrug' genoemd.

Sinds 1995 is er in diverse besluit- en beleidsdocumenten sprake van deze fietsbrug, bijvoorbeeld in het Masterplan Leidsche Rijn (1995) en het Actieplan Luchtkwaliteit (2009). In bijlage A staat een overzicht van de meest relevante besluiten en beleidsuitgangspunten.

Met name de afgelopen drie jaren is er veel onderzoek verricht naar de fietsbrug, waarbij vooral de inpassing in Oog in Al ter hoogte van het Victor Hugoplantsoen een ruimtelijke breinbreker is gebleken. Door de gemeente en een tweetal externe bureaus zijn allerlei studies verricht.

In 2009 en 2010 is er in de wijk Oog in Al uitvoerig gediscussieerd over de gewenste inpassing, de consequenties voor de vervolgroute en een eventueel andere locatie bij de Cervanteslaan. Ook de nut- en noodzaak discussie is geagendeerd. Er zijn twee zeer druk bezochte informatieavonden geweest, en er zijn een vijftal klankbordgroepbijeenkomsten gehouden waar open is gesproken over alle ins- en outs. De Klankbordgroep Fietsbrug Oog in Al heeft begin dit jaar haar advies uitgebracht. Ook het comité "Pas Op Fietsbrug", de Fietzersbond en de wijkraden West en Leidsche Rijn volgen alles op de voet, hetgeen heeft geleid tot een aantal adviezen. De inhoud van deze adviezen varieert van verzoek tot vlotte realisatie van de brug, tot verzoek om een integrale afweging tussen locaties van aanlanding en wijze van inpassing.

Gezien de ambitie van dit College om de brug deze periode (2014) te realiseren en gezien de adviezen (en de variëteit daarin) zoals hierboven genoemd, is het nodig om de uitgangspunten voor de realisatie van de fietsbrug voor iedereen (opnieuw) helder vast te stellen. Dit is nodig, om de volgende fase, namelijk het opstellen van een Integraal Programma van Eisen (IPVE) en een ontwikkelingsstrategie, in te kunnen gaan.

Dit startdocument is daarvoor het middel. Gezien alles wat al is onderzocht en bediscussieerd heet dit document een "door"startdocument, wat recht doet aan het verrichtte werk. Het "door"startdocument is een ankerpunt voor de volgende planfase.

Naar aanleiding van de inspraakperiode in januari en februari op het concept-collegebesluit en dit doorstartdocument, is een aantal aanpassingen gedaan. Het doorstartdocument is hiermee definitief. De aanpassingen zijn in het rood weergegeven.

Regelmatig spreken we voor de leesbaarheid over een fietsbrug. De brug is echter ook bedoeld voor voetgangers, en dus een brug voor langzaam verkeer.

## 1.2 Leeswijzer

Dit doorstartdocument is een bijlage bij het ~~concept~~ Collegebesluit over de fietsbrug.

Hoofdstuk 2 bestaat uit een beschrijving van alle discussies die in de afgelopen jaren zijn gevoerd over de fietsbrug. Er wordt een advies geformuleerd over de basisuitgangspunten die nodig zijn voor de volgende fase van het project kan starten. Het gaat hier met name om nut- en noodzaak van de nieuwe brug, de locatie van de brug en mogelijkheden voor een fietsvriendelijke oplossing.

In hoofdstuk 3 worden deze uitgangspunten nader gedetailleerd. Centraal hierbij staat de principiële keuze die moet worden gemaakt over de aanlanding van de fietsbrug in Oog in Al, en de mogelijke aanpak van de vervolgroute.

In hoofdstuk 4 wordt kort ingegaan op het te volgen vervolgproces.

Alle verdere achtergrondinformatie die een rol heeft gespeeld bij het tot stand komen van dit document is voor iedereen te vinden op [www.utrecht.nl/fietsbrug-ark](http://www.utrecht.nl/fietsbrug-ark). Indien relevant, wordt hiernaar verwezen. In bijlage B is de luchtfoto en de straatnamen plattegrond van Oog in Al opgenomen.

## 2 Basisuitgangspunten fietsbrug

In onderstaande hoofdstukken staat met name informatie die de afgelopen jaren is verzameld, onderzocht en besproken. Aan het eind van het hoofdstuk wordt een aantal basisuitgangspunten geformuleerd.

### 2.1 Een verbinding tussen stad en Leidsche Rijn: over nut- en noodzaak

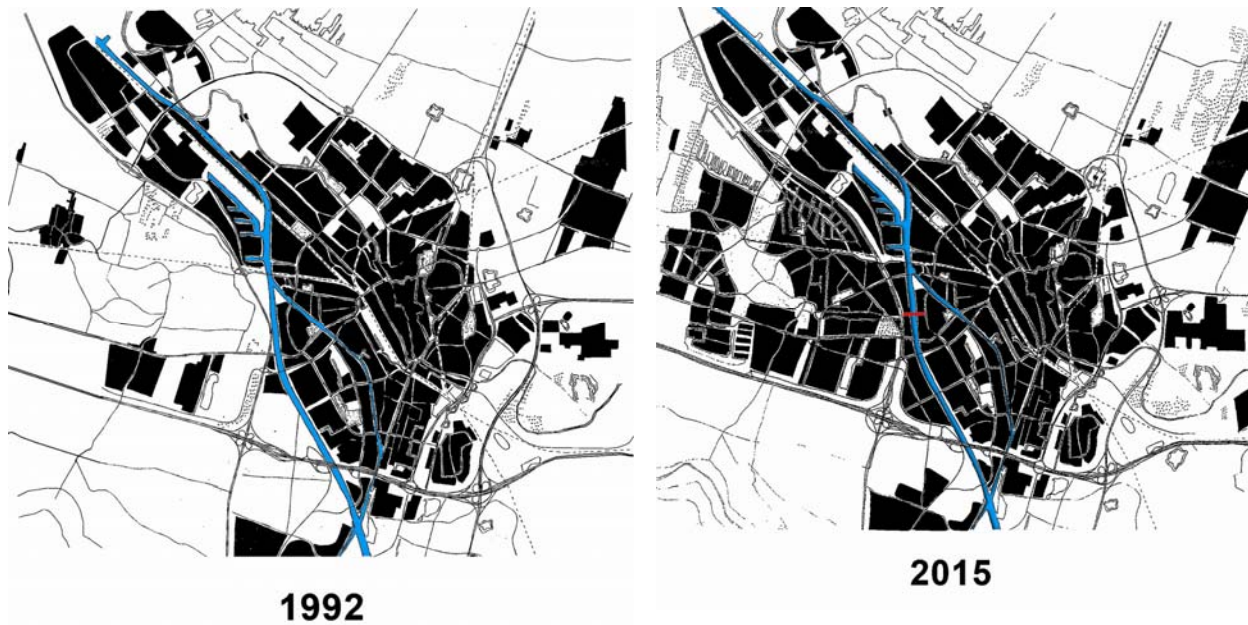
In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de nut- en noodzaak van de fietsbrug. Het bepalen van nut- en noodzaak is een maatschappelijk politieke afweging. Maar daaronder ligt beleid, onderzoek en visies ten grondslag. Deze worden in onderstaande tekst besproken.

#### 2.1.1 Compacte stad en stedelijk fietsnetwerk

In het Masterplan Leidsche Rijn (1995) is uitgegaan van de 'compacte stad'-gedachte, waarbij termen als bereikbaarheid en verbondenheid tussen bestaande stad en Leidsche Rijn centraal staan.

*'De kracht van de nabijheid van Utrecht en van een hechte verbondenheid met deze stad is bepalend voor het karakter van Leidsche Rijn. Om een samenhang in het stedelijk weefsel te bewerkstelligen is het noodzakelijk barrières tussen Leidsche Rijn en bestaande stad weg te nemen'.*

Als grootste barrières worden de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal genoemd. De A2 barrière is voor een groot gedeelte geslecht door de overkapping, het kanaal door de Prins Clausbrug, de Hogeweidebrug (gele brug) en de nieuw aan te leggen fietsbrug.



Kaart 1: veranderde positie van het Amsterdam Rijnkanaal en Oog in Al in de stad



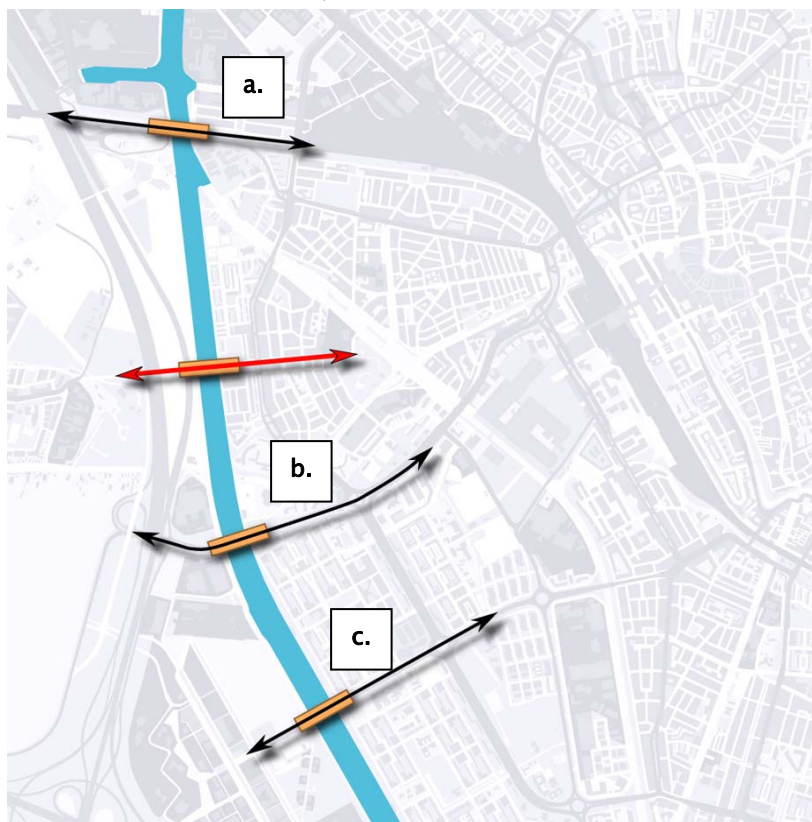
### 2.1.2 Stedelijk fietsnetwerk

Een goede bereikbaarheid vanuit deze gedachte van de 'compacte stad' vertaalt zich t.a.v. fietsverbindingen, in een voldoende compact hoofdfietsnetwerk. In de stad Utrecht wordt voor het hoofdfietsnetwerk uitgegaan van een maaswijdte van 500 meter<sup>1</sup>.

Leidsche Rijn en de bestaande stad zijn in de huidige situatie op drie plaatsen met elkaar verbonden (zie kaart 2):

- a. *Hogeweidebrug*: Verlengde Vleutenseweg (toekomstig Centrum Leidsche Rijn) – Hogeweidebrug (gele brug)– Vleutenseweg – Utrecht CS/centrum;
- b. *De Meernbrug*: Rijksstraatweg (Langerak) – de Meernbrug – Leidseweg – Utrecht CS/centrum;
- c. *Prins Clausbrug*: Bevrijdingslaan (Papendorp) – Prins Clausbrug – Churchillaan.

De afstand tussen de Hogeweidebrug en de Meernbrug bedraagt ca. 2150 meter. Dit past niet in de gewenste maaswijdte van 500 meter. Dit heeft op regionaal en stedelijk niveau (Regionaal Kernnet en GVVP) geleid tot programmering van een nieuwe 'groene fietsas', in het verlengde van de Groenedijk met aanlanding ter hoogte van het Victor Hugoplantsoen in Oog in Al (zie rode pijl op kaart 2 en fietsnetwerk kaart 3).



Kaart 2: oversteekbaarheid Amsterdam Rijnkanaal en positie nieuwe fietsbrug

<sup>1</sup> een uitgangspunt dat in o.a. het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) is bevestigd en ook door o.m. het Bestuur Regio Utrecht wordt gehanteerd

## Beleid fietsnetwerk



Regionaal Kernnet (BRU)



Hoofd fietsnetwerk

*Kaart 3: Regionaal Kernnet (BRU) en Hoofd fietsnetwerk uit het Gemeentelijke Vervoer Plan*

### 2.1.3 Verwacht gebruik

Er zijn geen verkeersmodellen beschikbaar die fietsstromen in kaart kunnen brengen. Tellingen in 2005, 2006, 2008 en 2010 (uitgevoerd in opdracht van de gemeente) wijzen uit dat het gebruik van de twee bestaande bruggen (Meernbrug en Hogeweidebrug) in die jaren is toegenomen tot gemiddeld 4.200 fietsers per brug per etmaal.

De wijken direct naast het kanaal – Leeuwensteijn-Noord en Rijnvliet – moeten nog worden ontwikkeld. Op basis van de inwonersprognoses van Leidsche Rijn, kan aangenomen worden dat dit nog ongeveer 4.500 extra fietsbewegingen genereert. Hiermee komt het totaal aantal fietsbewegingen op 14.000 (voor drie bruggen). Dit betekent dat er circa 4.600 ( $= 14.000 / 3$ ) fietsers per etmaal over de nieuw aan te leggen fietsbrug zullen fietsen.

Bovenstaande berekening is voorzichtig. Zo heeft het UVVB (Utrechts Verkeer en Vervoer Beraad) van de werkgroep BOEI (Beoordelingskader en Onderzoek Effecten Infrastructuur) in november 2008 een advies aangenomen waarin voor de nieuwe verbinding uit wordt gegaan 7.500 tot 10.000 fietsers per etmaal. Volgens de werkgroep BOEI levert een nieuwe brug een verkorting van 1.300 meter op, met een reistijdwinst van 5 minuten<sup>2</sup>.

Volgens berekeningen van de fietsersbond boeken fietsers op het traject Van Sijpesteijnkade (stationsgebied) – hoek Klifrakplantsoen/Groenedijk (Parkwijk Leidsche Rijn) zo'n 800 meter omrij- winst (3,9 fietskilometers in plaats van 4,7) en tijdswinsten van ongeveer 2 à 3,5 minuut (bij snelheden van respectievelijk 25 en 15 kilometer per uur). De fietsersbond berekent 8.000–10.000 fietsbewegingen per etmaal.

Uit de wijkraadpleging in 2009 onder bewoners van Leidsche Rijn blijkt dat 88% van de ondervraagden van mening is dat de aanleg van de fietsbrug de bereikbaarheid van Leidsche

<sup>2</sup> Bron: Beoordeling Basis- en plusmaatregelen Pakketstudies Ring en Driehoek, Programmabureau verder, werkgroep BOEI, 3 november 2008, pag. 69 en 70.

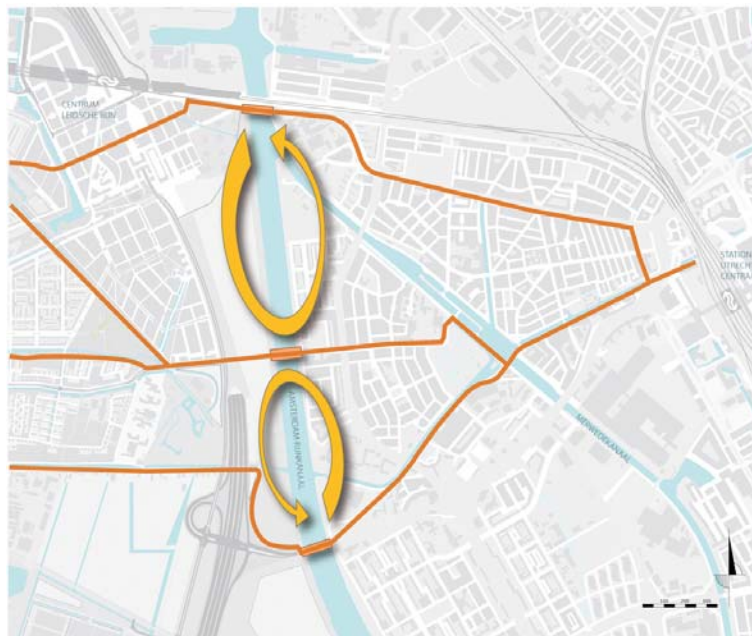
Rijn met de fiets zal verbeteren. Een kwart (25 %) denkt dagelijks tot meerdere keren per week gebruik te gaan maken van deze fietsbrug en eenderde (33 %) tenminste een keer per maand. In ruim een kwart van de gevallen geven inwoners aan minder vaak de nieuwe brug te gaan gebruiken. Een op de zeven (14 %) denkt dit nooit te gaan doen.

#### 2.1.4 Terugdringing groei autoverkeer

In het Collegeprogramma is de ambitie opgenomen om de groei van het autoverkeer, met name aan de westkant van de stad, te halveren ten opzichte van de berekende toekomstige verkeersstromen. Dit vanwege de slechte luchtkwaliteit langs een aantal inval- en verbindingswegen. Dit moet met name plaatsvinden door bevordering van het fietsen en het gebruik van het openbaar vervoer. Voor de verbinding tussen Leidsche Rijn en de bestaande stad is de nieuwe fietsbrug over het Amsterdam Rijnkanaal daarin een essentiële schakel.

#### 2.1.5 Betekenis brug op lokaal niveau

Een fietsbrug verbindt de wijk Oog in Al met de Centrale Zone in Leidsche Rijn (zie functiekaart in bijlage C). De 'Centrale Zone' is het gebied langs het Amsterdam Rijnkanaal aan de Leidsche Rijn kant, die moet zorgen voor de aansluiting met de bestaande stad. Het gebied zal een stads karakter hebben, met veel voorzieningen. Er komen 6.800 woningen, het Leidsche Rijn Centrum, bedrijven, parken, wegen en een sportpark. Met de komst van de fietsbrug zal er ook op wijkniveau een nieuw sociaal netwerk ontstaan. Er is meer directe uitwisseling tussen Oog in Al en Leidsche Rijn, door bijvoorbeeld wandel-, fiets- en hardloopprondjes en gebruik maken van elkaars faciliteiten (winkels, sportfaciliteiten etc.).



Kaart 4: Lokale ontsluiting, wandel-, fiets- en hardloopprondjes

### 2.1.6 Conclusie nut- en noodzaak

Samengevat zijn de argumenten vóór deze fietsbrug:

- De brug geeft invulling aan de gedachte van de compacte stad, en draagt bij aan het verder opheffen van de barrière die het Amsterdam Rijnkanaal vormt tussen bestaande stad en Leidsche Rijn.
- De brug vormt een belangrijke schakel in het stedelijk hoofdfietsnetwerk en het verkleint diens maaswijdte.
- De prognoses van het gebruik lopen uiteen van 4.600 fietsbewegingen tot 10.000 fietsbewegingen per dag.
- Het bevorderen van fietsen draagt bij aan de ambitie van het College om het autoverkeer terug te dringen.
- Voor Oog in Al en de nog te bouwen wijken aan de kant van Leidsche Rijn betekent het deze goed verbonden worden. Het Leidsche Rijn Centrum en bijvoorbeeld het Leidsche Rijn Park zal hierdoor meer betekenis krijgen voor Oog in Al.

Bovendien heeft het College in haar Collegeprogramma de ambitie verwoord de fietsbrug in 2014 operationeel te hebben: uiteindelijk is het bepalen van nut- en noodzaak een maatschappelijk politieke afweging.

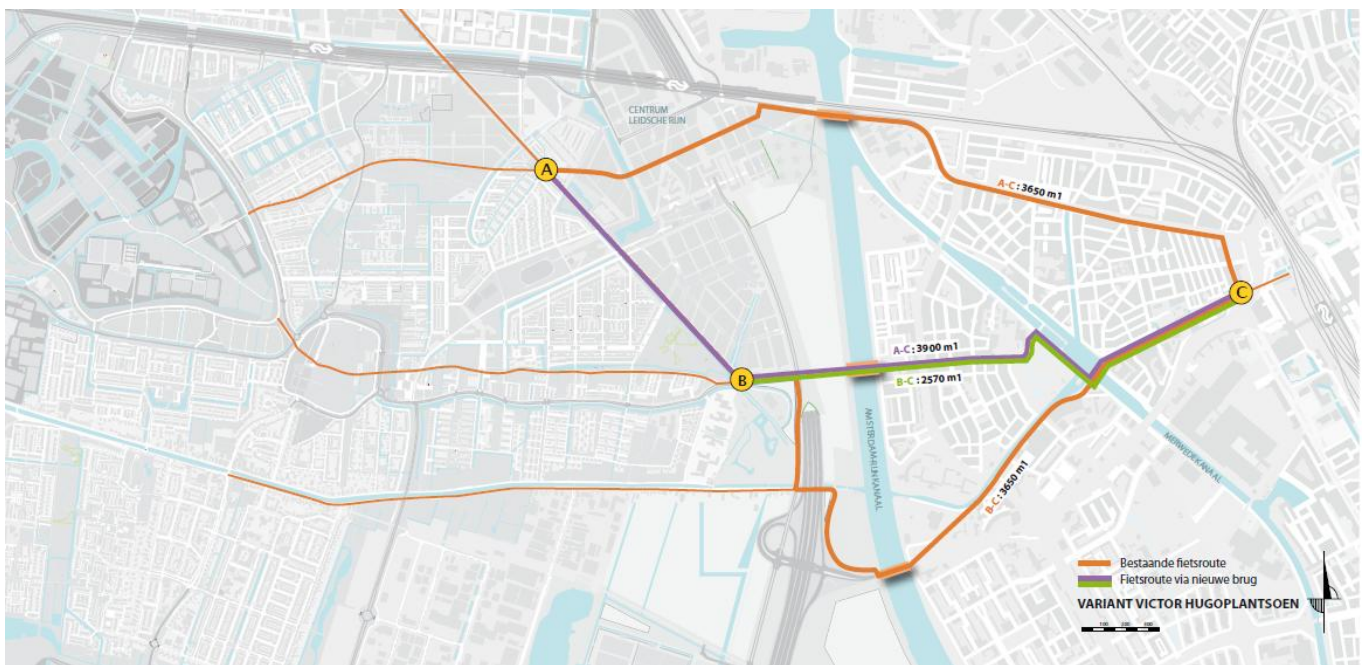


## 2.2 Locatie van de aanlanding

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de exacte locatie van de aanlanding. Deze was lange tijd voorzien ter hoogte van het Victor Hugoplantsoen in Oog in Al. De klankbordgroep heeft een alternatieve locatie ingebracht: ter hoogte van de Cervanteslaan. Beide locaties worden hieronder besproken.

### 2.2.1 Victor Hugoplantsoen

In het masterplan Leidsche Rijn uit 1995, is de brug ingetekend ter hoogte van het Victor Hugoplantsoen in Oog in Al. De nieuwe brug ligt daar hemelsbreed op ongeveer 1000 meter van de bestaande bruggen (Hoge Weidebrug en De Meernbrug). De brug sluit op deze plek aan bij het reeds aangelegde hoofdfietsnetwerk van Leidsche Rijn (o.a. Groenedijk/Langerakbaan en de Rijnkennemerlaan) en de route door Oog in Al via de Everard Meijsterlaan naar Utrecht-centrum.



*Kaart 5: fietsbrug locatie Victor Hugoplantsoen*

Afhankelijk van het vertrekpunt cq bestemming heeft de nieuwe verbinding in meer of mindere mate een toegevoegde waarde ten opzichte van de bestaande verbindingen (zie tabel).

| Route                        | Afstand    |
|------------------------------|------------|
| A-C, via Hogeweidebrug       | 3650 meter |
| A-C, via nieuwe fietsbrug    | 3900 meter |
| B-C, via de Meernbrug        | 3650 meter |
| B-C, via de nieuwe fietsbrug | 2570 meter |

Punt A is de kruising van de fietsboulevard en de Rijnkennemerlaan, iets westelijk van het Leidsche Rijn Centrum. Punt B is het kruispunt Rijnkennemerlaan/Groenedijk. Punt C is Utrecht Centrum / NS station.

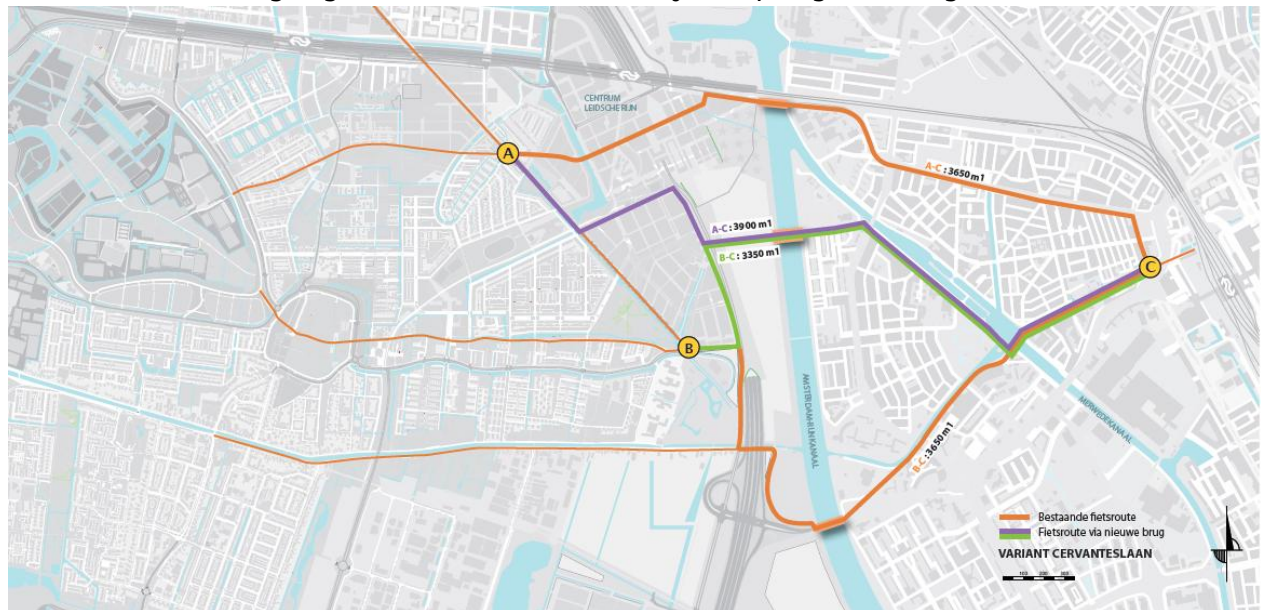
Uit de tabel is op te maken dat voor fietsers komende vanaf het zuidelijk deel en het midden van Leidsche Rijn (locatie B) de nieuwe brug een verkorting van 1080 meter betekent, t.o.v. de Meernbrug.

### 2.2.2 Alternatieve locatie Cervanteslaan

De klankbordgroep heeft een alternatieve ligging voor de brug voorgesteld: ter hoogte van het sportpark Marco van Basten. In de klankbordgroep zijn drie subvarianten besproken:

1. Een aanlanding ter hoogte van de Cervanteslaan.
2. Een aanlanding ter noorden van het Marco van Basten sportterrein.
3. Een aanlanding tussen de sportvelden in.

De vervolgroute loopt aan de stadszijde via de Kanaalweg naar de Rijksmunt en vervolgens naar Utrecht-centrum. In Leidsche Rijn splitst de route zich via de stadsweg in zuidelijke richting naar de aansluiting met de Groenedijk/Langerakbaan en in noordelijke richting naar de Weg naar Parkwijk. Een route 'rechtdoor' is niet mogelijk i.v.m. het aanwezige hoogteverschil van 7 à 8 meter en de hier gelegen monumentale boerderijen in plangebied Hoge Weide.



*Kaart 6: locatie Cervanteslaan*

In het voorjaar van 2010 heeft de ambtelijke projectgroep dit alternatief met subvarianten bestudeerd en met de klankbordgroep besproken. De ruimtelijke verkenningen die zijn gedaan, zijn in bijlage D opgenomen. Geconcludeerd werd dat de 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> subvariant te veel nadelen heeft, namelijk de eigendomssituatie en resp. de sociale veiligheid.

Wat betreft de Cervanteslaan (1<sup>e</sup> optie) is gekeken hoe dit alternatief zich verhoudt t.o.v. het Victor Hugoplantsoen als het gaat over het stedelijk belang, het lokale belang, de inpassing ter plaatse en de vervolgroute.

### **Stedelijk belang**

De belangrijkste vraag is uiteraard of een nieuwe brug op deze locatie veel toevoegt aan de reeds bestaande verbindingen via de Hogeweidebrug en de Meernbrug. De afstanden staan in onderstaand tabel.

| <b>Route</b>                 | <b>Afstand</b> |
|------------------------------|----------------|
| A-C, via Hogeweidebrug       | 3650 meter     |
| A-C, via nieuwe fietsbrug    | 3900 meter     |
| B-C, via de Meernbrug        | 3650 meter     |
| B-C, via de nieuwe fietsbrug | 3350 meter     |

Gerekend vanaf het midden en het zuidelijk deel van Leidsche Rijn (locatie B) betekent de nieuwe brug een verkorting van 300 meter t.o.v. de Meernbrug. De toegevoegde waarde van de nieuwe brug voor het stedelijk fietsnetwerk is derhalve beperkt.

### **Lokaal belang**

De brug op deze locatie draagt wellicht minder bij aan de lokale verbinding en nieuw sociaal netwerk tussen Oog in Al en Leidsche Rijn, zoals genoemd in hoofdstuk 2.1.5, omdat een brug hier minder centraal ligt.

### **Aanlanding**

De aanlanding is zowel ter hoogte van de Cervanteslaan als bij het Victor Hugoplantsoen een complexe opgave. Op beide locaties is de ruimte beperkt en de afstemming met omliggende functies (scholen danwel sportvelden) vraagt om een integrale aanpak.

### **Vervolgroute beide zijden**

De route door Oog in Al loopt via de Kanaalweg en daarmee niet 'dwars door de wijk' zoals bij de Everard Meijsterlaan. Echter, daar staat tegenover dat de oversteek met de Lessinglaan ingewikkeld is. Deze gelijkvloerse kruising met de Lessinglaan is alleen verkeersveilig te maken met een nieuwe verkeersregelininstallatie. Verkeerstechnisch is een extra verkeersregelininstallatie op de binnenring niet wenselijk vanwege de beperking van de doorstroming. Een eventuele tunnel onder de Lessinglaan door naar de Kanaalweg is technisch mogelijk, maar niet wenselijk vanuit sociale veiligheid, duur en ruimtelijk moeilijk in te passen.

Aan de zijde van Leidsche Rijn zijn er twee (technische) problemen:

- Aan Leidsche Rijn-zijde ligt een radarinstallatie uit 2006. Bij realisatie van een nieuwe brug op deze locatie is vanwege veiligheid scheepvaart een extra radarinstallatie noodzakelijk.
- De afstand tussen het Amsterdam Rijnkanaal en het dak van de overkapte A2 is op deze locatie 110 meter langer dan een nieuwe brug ter hoogte van het Victor Hugoplantsoen. De uitvoeringskosten van de aanlanding aan Leidsche Rijn kant zijn daarom hoger.

### **2.2.3 Conclusie locatie**

Samengevat:

- Een brug ter hoogte van het Victor Hugoplantsoen geeft een aanzienlijke verkorting (1080 meter) van de zuidelijke route tussen Leidsche Rijn en Utrecht-centrum. Een brug ter hoogte van de Cervanteslaan geeft slechts een zeer beperkte verkorting (300 meter) ten opzichte van de bestaande verbindingen.
- De bijdrage op lokaal niveau / sociaal netwerk is voor het Victor Hugoplantsoen vanwege de centrale ligging groter.
- De aanlanding is zowel ter hoogte van de Cervanteslaan als bij het Victor Hugoplantsoen een complexe opgave.
- Op de vervolgroutes van beide locaties zijn knelpunten op te lossen. Gezien de veiligheid op de kruising met de Lessinglaan lijkt dit voor de route Cervanteslaan een moeilijke en dure oplossing te zijn.
- De route ter hoogte van de Cervanteslaan levert een aantal problemen op (radarinstallatie, overkapping A2) en sluit minder goed aan op het fietsnetwerk in Leidsche Rijn

Gezien bovengenoemde argumenten wordt geadviseerd om te kiezen voor een nieuwe brug in het verlengde van de Groenedijk/Langerakbaan met een aanlanding in het Victor Hugoplantsoen. De vervolgroute loopt via de Everard Meijsterlaan naar de Rijksmunt en Utrecht-centrum.

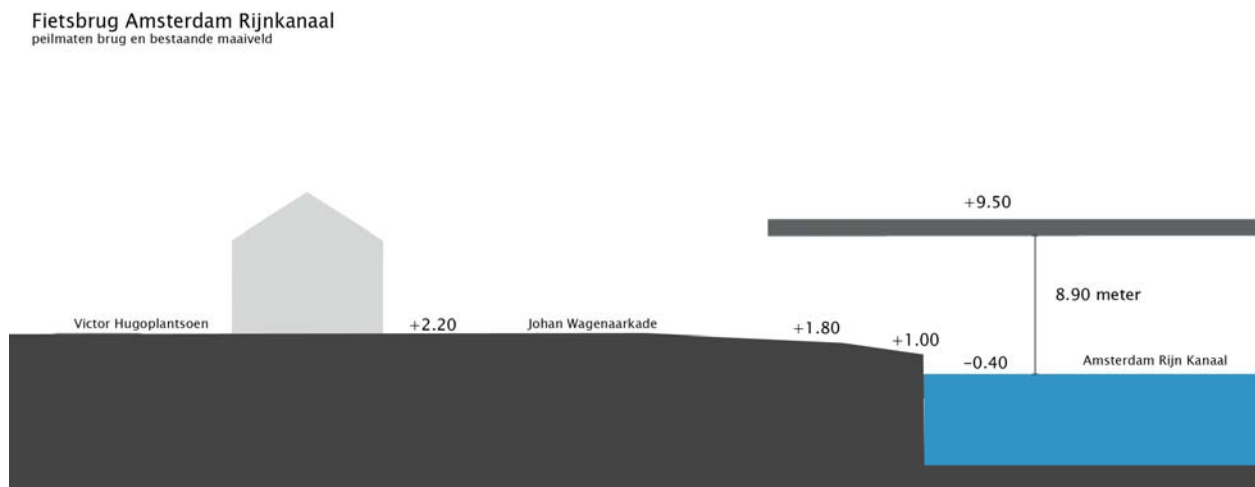


## 2.3 Fietsvriendelijke oplossing

De nieuwe verbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal moet vooral bijdragen aan een comfortabele fietsroute tussen Leidsche Rijn en Utrecht-centrum. In dit hoofdstuk wordt stilgestaan bij een aantal aspecten die de brug (en daarmee de route) comfortabel – en dus fietsvriendelijk – maakt.

### 2.3.1 Hoogteverschil

Het waterpeil van het Amsterdam Rijnkanaal is –0,40m NAP. Rijkswaterstaat stelt als eis dat de minimale doorvaarthoogte (obstakelvrij) voor het Amsterdam Rijnkanaal 8,90 meter bedraagt. Uitgaande van 1,0 meter constructie ligt de bovenkant van het dek op +9,50m NAP. Met een huidig maaiveldniveau van het Victor Hugoplantsoen van +2,20m NAP betekent dit dat voor fietsers en voetgangers een hoogteverschil van 7,3 meter overbrugd moet worden (zie kaart 7).



*Kaart 7: te overbruggen hoogteverschil*

### 2.3.2 De helling

In opdracht van het Fietsberaad is een onderzoek gedaan naar diverse hellingen bij fietsbruggen en tunnels. Naast het hoogteverschil is het gemiddelde- en maximale hellingspercentage van belang.

Daarnaast is met name de verhouding tussen lengte van de helling en het hoogteverschil van belang, de zogenaamde x-factor ( $x = \text{lengte} / \text{hoogte}^2$ ). Hoe hoger de x-factor hoe comfortabeler de route. Iedereen die wel eens de Alpe d'Huez heeft beklommen kan dit bevestigen. Het onderzoek heeft echter ook uitgewezen dat de waardering voor een bepaalde oplossing niet alleen is af te lezen uit de x-factor. Ook andere aspecten, zoals verkorting reistijd en kwaliteit van de route spelen een belangrijke rol.

Voor deze fietsbrug is voorsnag als uitgangspunt genomen dat de helling gemiddeld 3,5% moet zijn, met een uiterst maximum van 4%. Om een hoogteverschil van 7,3 meter te

overbruggen is een hellingbaan van 210 meter nodig. De x-factor komt dan uit op een waarde van:  $x = 210/7,3^2 = 3,9$ .

Vergeleken met andere bruggen in Nederland (bijlage E) en andere Utrechtse verbindingen over het Amsterdam–Rijnkanaal is het hellingspercentage aan de hoge kant en de x-factor aan de lage kant.

Het hellingspercentage en de x-factor van de andere Utrechtse verbindingen over het Amsterdam–Rijnkanaal zijn:

| Aanlanding       | Gemiddeld stijgingspercentage | Lengte | X-factor   |
|------------------|-------------------------------|--------|------------|
| Meernbrug        | 2,9                           | 280    | 4,38       |
| Prins Clausbrug  | 2,5                           | 330    | 4,73       |
| Hoge Weidebrug   | 2,2                           | 380    | 5,39       |
| Nieuwe fietsbrug | 3,5/3,1                       | 210    | 3,94 – 5,0 |



*Kaart 8: hellingbaan andere Utrechtse bruggen*

De afstand vanaf de oostelijke pijler van de brug (ca. 15 meter vanaf de oever) en het voetpad bij de Lessinglaan bedraagt ca. 180 meter. Een rechtstandige hellingbaan van 210 meter zou dan óver de Lessinglaan komen. Dit is niet wenselijk om de volgende redenen:

- de brug moet op hoogte blijven i.v.m. de doorrijhoogte van de Lessinglaan, pas daarna kan gedaald worden naar maaiveld
- de aanlanding van de brug komt dan in de middenberm van de Everard Meijsterlaan, in het zicht van de woningen die met hun voorkant naar deze straat zijn gericht
- de bomen in de middenberm van de Everard Meijsterlaan moeten worden gekapt
- de aansluiting is verkeerstechnisch ingewikkeld: fietsers moeten vanaf de middenberm het autoverkeer kruisen om hun route over de Everard Meijsterlaan te vervolgen.

Dit betekent dat een rechtstandige aanlanding op deze plek niet mogelijk is.

Een oplossing zou kunnen zijn om het hellingspercentage aan te passen, zodat de vereiste hellingbaan minder lang is. Maar hiermee komt je uit op een hellingspercentage van 5,6 %, met een maximum van 6,6%, en een x-factor van 2,4. Dit is niet wenselijk.

Conclusie is dat er een forse maar uitdagende ontwerpopgave ligt om een fietsbare brug met acceptabel comfort te realiseren op deze plek. Bij de verdere uitwerking van de aanlanding moet gezocht worden naar mogelijkheden om de x-factor, dus het comfort, te optimaliseren, bijvoorbeeld door een langere hellingbaan en/of het verkleinen van het hoogteverschil door het maaiveld op te hogen. Dit betekent dat de hellingbaan in het Victor Hugoplantsoen als slinger danwel als krul/wokkel vormgegeven moet worden en nog met maaiveldhoogtes gevarieerd moet worden. Eerdere studies hebben uitgewezen dat daarbij diverse oplossingsrichtingen mogelijk zijn (zie bijlage E). Globale analyses laten zien dat hiermee het gemiddelde hellingspercentage naar 3,1 kan worden verlaagd en de x-factor naar 5,0 kan worden verhoogd, waardoor het comfort van de fietsverbinding in de buurt komt van andere bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal.

### **2.3.3 De boogstraal**

Zoals gezegd, dient de hellingbaan als slinger danwel als krul/wokkel vormgegeven te worden. Voor het comfort van zo'n helling, is ook de straal van de bocht belangrijk. Deze moet ruim genoeg zijn om zonder snelheidsverlies (naar boven) of zonder fors remmen (naar beneden) de route te vervolgen. De straal (R) van een fietsvriendelijke oplossing is afhankelijk van de ontwerpsnelheid (V) volgens de formule<sup>3</sup>:  $R = 0,68 \times (V - 3,62)$ . Voor een snelheid van 35 km/uur (de snelheid van een dalende fietser) is een straal van ruim 20 meter nodig. Andersom: de absolute ondergrens voor boogstralen is 4 meter: bij kleinere waarden daalt de snelheid tot beneden de 12 km/uur en kost het de fietser te veel moeite om overeind te blijven.

Bij het ontwerp van de aanlanding moet dus naast de optimalisatie van de x-factor, ook gekeken worden naar de juiste straal, in relatie tot de beschikbare ruimte

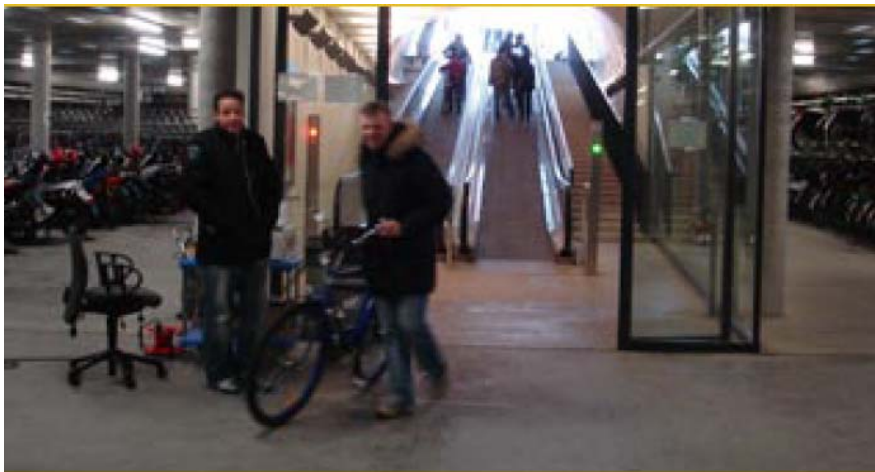
–

<sup>3</sup> Fietsnota 2005 / CROW, Ontwerpwijzer fietsverkeer

#### 2.3.4 Alternatieve oplossingen

Gezien bovenstaande problematiek is ook onderzocht of andere (fietsvriendelijke) oplossingen mogelijk zijn, zoals een tapis roulant, een pontje of een tunnel.

De toepassing van een mechanische oplossing zoals tapis roulant (een lopende band, zoals bijvoorbeeld op Schiphol) in de openbare ruimte is kwetsbaar ten aanzien van beheer, zowel technisch als financieel. In de gemeente Rotterdam worden momenteel alle roltrappen in de buitenruimte (bv. bij stations) overkapt vanwege de hoge beheerskosten. Een overkapte hellingbaan is vanuit sociale veiligheid op deze locatie niet gewenst. Om die reden is deze oplossing niet aanvaardbaar en dus niet verder uitgewerkt.



*Referentie: rolbaan in overdekte fietsenstalling Eindhoven*

Een pontje zal niet worden toegestaan door Rijkswaterstaat. Een pont is in strijd met het Binnenvaart Politie Reglement (artikel 1.06): een pont voldoet niet aan de karakteristiek die een vaartuig moeten hebben om deel te mogen nemen aan de hoofdtransportas Amsterdam–Rijnkanaal waar grote schepen met een snelheid van 18 km/uur in driestrooks verkeer over het kanaal varen. De enige pont die op het Amsterdam Rijnkanaal vaart (bij Breukelen), dient door Rijkswaterstaat in stand te worden gehouden vanwege historische verplichtingen.

Een tunnel moet minstens 3 meter onder de bodem van het kanaal liggen. De bovenzijde van de constructie komt dan op NAP –10 meter. Het gedeelte onder de A2 (verhoogd maaiveld) is dat dus 18 meter onder maaiveld. Dit is erg diep en daarmee kostentechnisch niet haalbaar. Daarnaast moet de tunnel de primaire waterkering aan de westzijde van het kanaal passeren en daar worden heel zware en dus kostenverhogende eisen aan gesteld. Tot slot is een tunnel uit het oogpunt van sociale veiligheid niet wenselijk.

#### 2.3.5 Brom- en snorfietzen

De brug is primair bedoeld voor langzaam verkeer, dus fietsers en voetgangers. Met het realiseren van een nieuwe, comfortabele, fietsvriendelijke fietsverbinding komt ook de vraag op

over het wel of niet toestaan van brom- en snorfietzers op de fietsbrug. Indien er binnen een acceptabele afstand een alternatieve route aanwezig is voor het brom- en snorfietzerverkeer zou kunnen worden overwogen of brom- en snorfietzers niet toe te staan op de nieuwe fietsbrug over het Amsterdam Rijkanaal. Deze alternatieve routes zou in dit geval over de Meernbrug en de Hoge Weidebrug lopen.

In het scenario waarbij brom- en snorfietzen worden toegestaan, wordt de fietsbrug geen solitaire fietsverbinding. Gevolg hiervan is dat er meer geluid en een groter snelheidsverschil optreedt op de fietsbrug en vervolgroutes. Dit heeft een negatief effect op de verkeersveiligheid.

Om het comfort voor de fietsers voor de brug te optimaliseren, ligt het aldus voor de hand om geen brommers- en snorfietzen toe te staan op de fietsbrug. Bij de verdere uitwerking van de plannen zal worden gekeken op welke wijze de handhaving hiervan zo goed mogelijk kan worden gewaarborgd.

Een verbod kan op verschillende manieren worden gefaciliteerd:

- verbod instellen door middel van bebording
- ontmoedigingsmaatregelen voor brommers, zoals hekken, drempels e.d. Deze fysieke maatregelen hebben een negatief effect op de doorstroming en comfort van de fietser op deze verbinding.

In beide gevallen van het verbieden van brom- en snorfietzers valt en staat het resultaat met handhaving. Er bestaat naast de fysieke handhaving (politiecontrole ter plaatse) ook mogelijkheden voor automatische handhavingmethoden (zoals geluiddetectie).

Aandachtspunt hierbij ook is hoe om te gaan met de elektrische fietsen in de toekomst. Bekend is dat de Fietzersbond en bewoners uit Oog in Al tegen het toestaan van brom- en snorfietzers zijn op de fietsbrug.

### 2.3.6 Conclusie fietsvriendelijke oplossing

Samengevat houdt een fietsvriendelijke oplossing voor deze fietsbrug het volgende in:

- het hellingspercentage is gemiddeld 3,5%, met een maximum van 4%.
- de hellingbaan in het Victor Hugoplantsoen wordt als slinger danwel als krul/wokkel vormgegeven
- bij de verdere uitwerking wordt gezocht naar mogelijkheden de x-factor te optimaliseren.
- Bij de verdere uitwerking wordt ook gekeken naar de juiste boogstraal, in relatie tot de beschikbare ruimte
- een pontje, tunnel of tapis roulant zijn geen alternatief
- de gemeente heeft een voorkeur voor het niet toe staan van brom- en snorfietzen. Definitieve keuze zal bij het Programma van Eisen worden gemaakt.

## 2.4 Kwaliteit van de brug en aanlanding

De brug zal doelmatig worden vormgegeven, waarbij een ranke uitstraling uitgangspunt zal zijn. Uitgangspunt is een boogbrug, aangezien dit aansluit bij de twee nabijgelegen bruggen.

De brug moet vooral zijn kwaliteit tonen als onopvallende, maar zeer comfortabele verbinding tussen bestaande stad en Leidsche Rijn. Binnen het budget zal zoveel mogelijk architectonische kwaliteit worden gerealiseerd. In het IPVE zal middels referentiebeelden de ambitie worden aangegeven.

De breedte van de brug is ca. 7 meter (ca. 4 meter fiets, ca. 2 meter voetpad en 1 meter constructie), zoveel mogelijk gelijkvloers vormgegeven.

## 2.5 Conclusie basisuitgangspunten

De hoofdstukken nut-en noodzaak (2.1), locatie van aanlanding (2.2), fietsbare oplossing (2.3) en kwaliteit (2.4), brengt ons bij de volgende basisuitgangspunten voor de projectdefinitie.

- De brug wordt aangelegd en alles wordt in het werk gesteld dit voor 2014 te realiseren.
- De brug landt aan in het Victor Hugoplantsoen en is vóór de Lessinglaan op maaiveld.
- Er wordt gekozen voor een fietsbare oplossing, met een hellingspercentage van gemiddeld 3,5% en maximaal 4%.
- De hellingbaan wordt als slinger danwel als krul/wokkel vormgegeven. Bij de verdere uitwerking wordt gezocht naar mogelijkheden om het hellingspercentage en de x-factor te optimaliseren. Ook wordt hierin gekeken naar de optimale boogstraal in relatie tot de beschikbare ruimte.
- De boogbrug zal een ranke uitstraling hebben.
- **Er worden geen brommers- en snorfietsen toegestaan op de fietsbrug**



*Referentie: Ceramique, Maastricht*



*Referentie: Nescio-brug in Amsterdam (Diemen/IJburg)*



### 3 Projectdefinitie Fietsbrug Amsterdam Rijn Kanaal

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de projectdefinitie. Vanuit de uitgangspunten geformuleerd in 2.5, is verder uitgewerkt wat dit betekent voor de uitwerking van de aanlanding, de vervolgroute, financiën, planning, communicatie en proces.

#### 3.1 Plangrenzen

Er zijn 3 deelprojecten (deelgebieden) te onderscheiden om tot een goed fietsbare oversteek te komen.



Kaart 9: deelgebieden fietsbrug Amsterdam Rijnkanaal



### Deelgebied 1: De aanlanding in Leidsche Rijn

De aanlanding in Leidsche Rijn ligt in het deelgebied Leeuwenstein-Noord (zie ook bijlage C), globaal tussen het dak van de overkluizing van de A2 en het eerste bruggenhoofd op de westelijke oever van het Amsterdam Rijnkanaal (ca. 25 meter uit de oever). De aanlanding wordt integraal mee-ontworpen bij de verdere uitwerking van Leeuwenstein-Noord. Tot en met het dak van de overkluizing van de A2 blijft de fietsroute op hoogte. In het deelgebied Hogeweide gaat de route terug naar beneden om aan te sluiten op de Groenedijk en Rijnkennemerlaan. Een gedeelte van dit fietspad ligt er al in tijdelijke vorm.

De kosten voor deze aanlanding, vanaf het bruggenhoofd, zijn opgenomen in de grondexploitatie Leidsche Rijn. Ook de aansturing vindt plaats vanuit Leidsche Rijn, inclusief de planologisch- juridische verankering. De planning hiervan zal worden afgestemd met het project fietsbrug. De vertraging in de oplevering van de A2 levert vooralsnog geen consequenties op voor de bouw van de brug.

### Deelgebied 2: De brug en aanlanding in Oog in Al

In deelgebied 2 gaat de brug over het kanaal en landt deze aan in het Victor Hugoplantsoen. Dit deelgebied wordt begrensd door het bruggenhoofd in Leidsche Rijn en de Lessinglaan in Oog in Al.



***Kaart 10: functiekaart Victor Hugoplantsoen***

Het gebied heeft meerdere functies (kaart 10): twee scholen, woningen, gymzaal en een plantsoen.

De Eben-Häezer basisschool is een school voor reformatorisch primair onderwijs en maakt deel uit van de stichting Educatis met 9 scholen in het midden van Nederland. De school heeft momenteel ruim 100 leerlingen afkomstig uit de regio Utrecht die zich uitstrekt van Breukelen tot Vianen. Slechts een klein deel van de leerlingen komt uit de wijk West. De meeste kinderen (90%) worden met taxibusjes gebracht en gehaald.

De andere school is de Montessori-locatie van de openbare basisschool Oog in Al en is een wijkgebonden school. Deze school bestaat uit 11 groepen, waarvan er 2 zijn ondergebracht in het gebouw van de Eben-Häezer school. 75% van de leerlingen van de Montessorischool komt uit Oog in Al en Welgelegen.

De scholen zijn in redelijke bouwtechnische staat, zijn zo'n 55 jaar oud en er zit nog een boekwaarde op.

Beide scholen hebben schoolpleinen en tussen de scholen en het kanaal ligt een gymzaal. Deze gymzaal wordt goed gebruikt: overdag door diverse basisscholen in Oog in Al en buiten schooltijd door verenigingen uit de wijk.

Het plantsoen bestaat vooral uit een grasveld (met aan de randen bomen), met daarin een trapveldje. Het Victor Hugoplantsoen wordt door de leerlingen gebruikt als uitloop van het schoolplein. Het halen en brengen van de kinderen van de Montessorischool gebeurt vooral vanaf de Lessinglaan. De openbare ruimte nabij de gymzaal is grotendeels verhard. Bij het halen en brengen van de kinderen van de Eben-Häezer school wordt deze ruimte gebruikt als parkeerplaats voor de busjes. Langs het Amsterdam Rijnkanaal ligt een brede groenzone met forse waardevolle bomen.

Het Victor Hugoplantsoen wordt omsloten door woningen.

### **Deelgebied 3: Route door Oog in Al van en naar de brug**

Omdat de fietsbrug onderdeel is van het toekomstige fietsnetwerk in Utrecht, zijn ook de vervolgroutes en de eventuele herinrichting van het fietsnetwerk belangrijk. Daarom omvat het plangebied van de fietsbrug ook een deelgebied wat gaat over de vervolgroute tot en met de Muntbrug. Deelgebied 3 loopt vanaf de Lessinglaan, via de Everard Meijsterlaan tot de Muntbrug of het sluizencomplex.

De fietsverbinding vanaf aanlanding Victor Hugoplantsoen tot de binnenstad is eigenlijk niet terug te brengen tot één route. Vanaf het kruispunt Lessinglaan/Everard Meijsterlaan kan voor verschillende routes gekozen worden, bijvoorbeeld via de de Lessinglaan naar de Leidseweg. Het grootste aandeel fietsers zal echter via de Everard Meijsterlaan richting stad fietsen en pas bij de Mozartlaan een keuze maken. Ter plekke van het Merwedekanaal zijn er twee logische opties: via de sluisjes of via de Muntbrug. De nieuwe verbinding moet logisch, veilig en comfortabel zijn en moet passen bij de uitstraling en ruimtelijke opzet van de wijk Oog in Al.

Over de vervolgroute start een apart overleg met omwonenden. We zullen alle knelpunten langs de route inventariseren en alle mogelijkheden en wensen in onderlinge samenhang beoordelen. De nu al geuite wensen zijn opgenomen in bijlage I. Na overleg met bewoners kan, afhankelijk van de te nemen maatregelen, een kostenraming worden gemaakt en wordt gekeken hoe de noodzakelijke aanpassingen te financieren zijn binnen de gemeentelijke gelden voor verbetering hoofdfietsroutes.

We onderscheiden in ieder geval de volgende aandachtspunten:

#### **Oversteek Lessinglaan en vervolg Everard Meijsterlaan**

De Joseph Haydnlaan / Lessinglaan is een drukke weg rondom Oog in Al. Over het kruispunt Lessinglaan / Everard Meijsterlaan komen dagelijks schoolgaande kinderen en hun ouders. Op dit moment is de oversteek geregeld met verkeerslichten.

Door de toename aan fietsers zal de gebruiksintensiteit van de Everard Meijsterlaan toenemen. Hier zullen, om het medegebruik van de nieuwe stroom fietsers te leiden, een aantal aanpassingen aan het huidige profiel moeten worden gedaan. Het is daarbij de bedoeling het beeld van de straat niet drastisch te wijzigen. **De kruising blijft gelijkvloers.** Het aantal parkeerplaatsen, de bereikbaarheid van garages en de middenberm met bomen zijn een uitgangspunt. Bij het smalle deel van de Everard Meijsterlaan (tussen Handellaan en Mozartlaan) zou een oplossingsrichting bijvoorbeeld kunnen inhouden dat de rijbaan versmald wordt en de auto zo het gevoel krijgt te gast te zijn. Een aanpassing van de toegestane rijksnelheid naar 30 km per uur is een van de maatregelen die hier denkbaar zijn.

### **Park Oog in Al**

De route over de Everard Meijsterlaan komt uiteindelijk aan bij Park Oog in Al. Bij het park gaat de route rechtsom via de Mozartlaan naar de Leidseweg, of linksom via de huidige Everard Meijsterlaan naar de Kanaalweg. Door het Park Oog in Al loopt vanaf de Meijsterlaan een wandelroute, welke soms door fietsers wordt gebruikt.

Het gebied van de sojafabriek, Cereol is in ontwikkeling: Meijsters Buiten. Hierdoor komen andere routes in de toekomst in het oog. Het idee is, om de Mozartlaan door te trekken richting de Kanaalweg. Ook is vervolg van de Everard Meijsterlaan, na de kruising met de Mozartlaan, opgenomen in de planvorming: het idee is een, deels voor bestemmingsverkeer gebruikt, fietspad te maken wat uitkomt op de Kanaalweg. Hoe de vervolgroute rondom het Park Oog in Al eruit komt te zien, hangt dus sterk af van de planvorming van Meijsters Buiten.



*Referentie: plaats onbekend, brug door park*

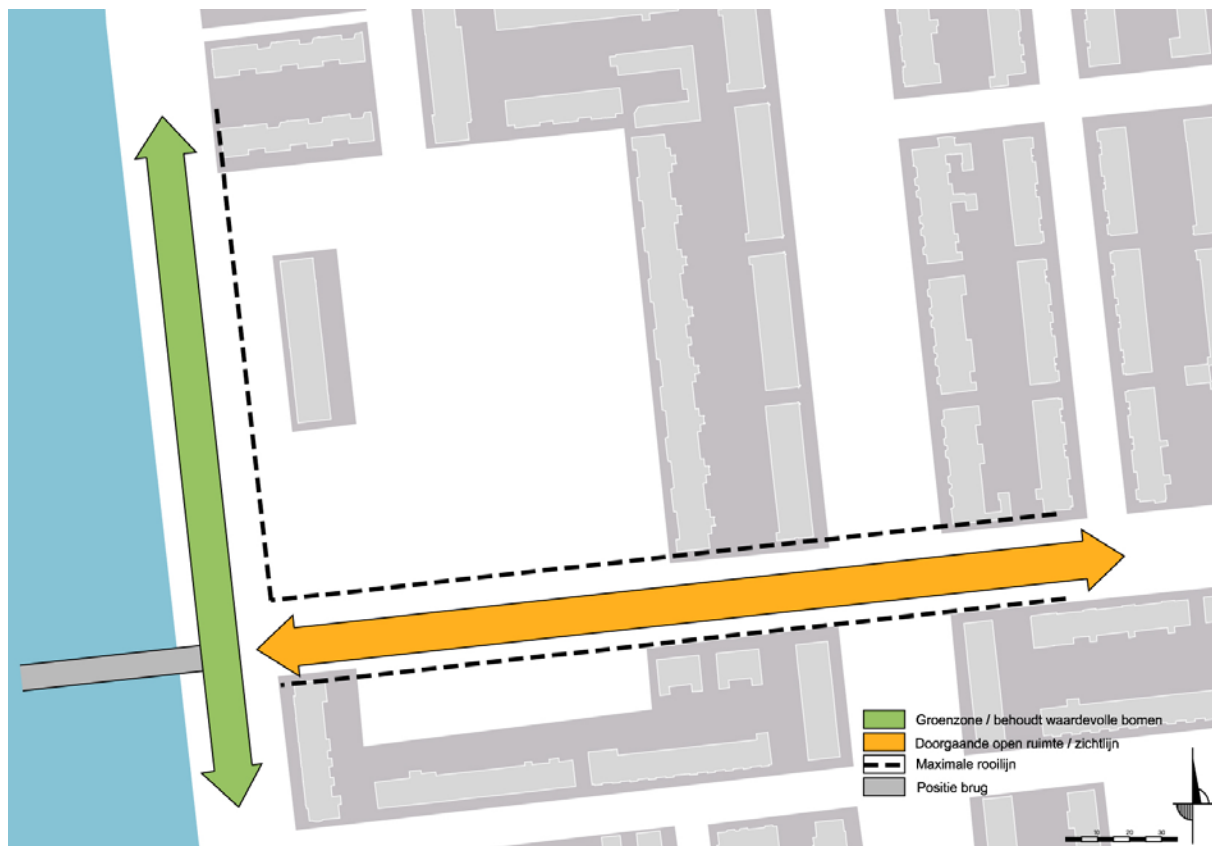
## 3.2 Stedenbouwkundige kwaliteit: inpassingsscenario's Victor Hugoplantsoen

### 3.2.1 Uitgangspunten

De stedenbouwkundige en verkeerstechnische inpassing van een fietsvriendelijke aanlanding met een dergelijk hoogteverschil in een bestaande wijk is met recht een uitdaging te noemen. Vanwege het belang van de fietsverbinding voor het stedelijk fietsnetwerk en de lokale ontsluiting, zijn de positie en zichtbaarheid van de brug (inclusief aanlanding) en de helderheid, verkeers- en sociale veiligheid van de vervolgroute daarom bij de verdere uitwerking belangrijke criteria.

In de (groen)zone aan het Amsterdam Rijnkanaal staan forse waardevolle bomen. Daarnaast is deze zone in het stedelijk beleid aangeduid als belangrijke langzaamverkeersverbinding (zie bijvoorbeeld de recente plannen voor herinrichting van de groenzone in Kanaleneiland, het ARK-park). In het ontwerp van de aanlanding en de openbare ruimte zal rekening gehouden dienen te worden met de kwaliteit van de kanaalzone en het (zoveel mogelijk) behoudt van de bestaande bomen.

Onderstaand schema geeft een en ander weer.



*Kaart 11: hoofdassen*



### 3.2.2 Scenario's

Inpassing van een minimaal 210 meter lange hellingbaan in een bestaande woonwijk met twee scholen aan een plantsoen vraagt om zorgvuldigheid. Met name de situering van de hellingbaan en de scholen in relatie tot het park, het halen/brengen van kinderen en de (verkeers)veiligheid zal goed opgelost moeten worden.

Tijdens de studies en gesprekken met de klankbordgroep zijn tientallen oplossingsrichtingen bedacht met allen voor- en nadelen. Al deze oplossingsrichtingen kunnen worden teruggebracht tot vier scenario's:

- *Behoud scholen*: een definitieve aanlanding, ingepast in de huidige situatie.
  - o dit scenario heeft twee varianten: aanlanding op maaiveld in het Victor Hugoplantsoen, of een viaductvariant
- *Verplaatsing scholen*: een definitieve aanlanding, waarbij de scholen worden verplaatst.
- *Scholen gefaseerd*: een definitieve aanlanding, waarbij de scholen (eerst Eben-Häezer basisschool, op termijn Montessorischool) worden verplaatst.
- *Tijdelijk*: een tijdelijke aanlanding, ingepast in de huidige situatie. Later, als er een moment komt dat de scholen gesloopt/herbouwd kunnen/moeten worden, wordt een definitieve aanlanding gerealiseerd.

De vier scenario's worden hieronder toegelicht en de voor- en nadelen beschreven. Om verder te kunnen met het project zal eerst een principiële keuze voor een van de scenario's moeten worden gemaakt.

### 3.2.3 Scenario 'behoud scholen'

Kenmerkend voor het scenario 'behoud scholen' is dat er een definitieve aanlanding van de fietsbrug wordt gerealiseerd, uitgaande van de huidige situatie. Er zijn twee opties

- optie 1a, de brug slingert op krukt langs de scholen en landt vóór de Lessinglaan op maaiveldniveau (maaiveldvariant)
- optie 1b, de brug blijft op hoogte tot de Lessinglaan en daalt daarna naar maaiveldniveau (viaductvariant)<sup>1</sup>

#### 3.2.3.1 Behoud scholen, maaiveldvariant

De brug slingert of krukt zich een weg langs de scholen en gymzaal, en vormt samen met de schoolpleinen en het plantsoen een nieuwe openbare ruimte. In dit scenario komt de daadwerkelijke aanlanding van de brug op maaiveld ter plekke van de Montessorischool ter hoogte van de overgang Everard Meijsterlaan / Victor Hugoplantsoen.



*Kaart 12: conceptuele tekening scenario 'behoud scholen'<sup>1</sup>*

<sup>1</sup> aanleiding om de viaductvariant op te nemen in het doorstartdocument is de raadsbrief van 16 februari 2011 waarin het College op verzoek van (een deel van) de raadscommissie aangeeft de viaductvariant mee te wegen als onderdeel van de inspraakreacties.



Bij dit scenario kunnen de volgende opmerkingen worden gemaakt:

- Twee scholen, een gymzaal, schoolpleinen én aanlanding van de brug, is voor de maat van het plantsoen fors. De impact op het Victor Hugoplantsoen, de aanliggende woningen en de scholen is groot.
- Gedurende de overleggen met de klankbordgroep en de consultatieavonden is gebleken dat de maatschappelijke weerstand tegen dit scenario groot is.
- De brug, als belangrijkste fietsverbinding tussen bestaande stad en Leidsche Rijn, ligt achter de scholen en dus niet in de zichtlijn van de doorgaande fietsroute. De zichtbaarheid en herkenbaarheid van de brug/verbinding is matig.
- Vanwege deze 'verstopte' ligging zal de sociale veiligheid minder zijn: er is geen sociale controle vanuit aangrenzende woningen.
- De gebruikers van de fietsbrug komen (met snelheid) aan op een plek (overgang Everard Meijsterlaan / Victor Hugoplantsoen) waar ook het halen en brengen van schoolkinderen plaatsvindt. Dit stuk wordt al als druk en onoverzichtelijk ervaren.
- Er ontstaat een onlogische en onoverzichtelijke aansluiting bij de overgang van de Everard Meijsterlaan naar het plantsoen, waarbij verkeer zowel vanuit de Lessinglaan als in twee richtingen vanuit de straat Victor Hugoplantsoen komt. Dit zorgt voor een gevaarlijke situatie.
- In dit scenario zal er geen direct contact meer zijn tussen het groen van het plantsoen – waar de kinderen spelen – en het schoolplein. De brug zal namelijk voor een groot gedeelte op een dicht talud liggen en dus een barrière vormen.
- In dit scenario is het lastig om de x-factor te optimaliseren. Aan de hoogte kan niets gedaan worden: de bestaande hoogtes van maaiveld, school en plantsoen kun je niet aanpassen. Je kunt alleen iets doen met de lengte, door meer te slingeren, wat betekent dat je nog meer van het plantsoen moet gebruiken.
- De inpassing van de brug lijkt binnen het beschikbare budget en de krappe planning te realiseren, waarbij geen rekening is gehouden met lange procedureperiodes.

Indien de scholen blijven staan en het kruispunt ter plekke van de Everard Meijsterlaan dus hetzelfde blijft zal op verkeerskundig vlak een oplossing gevonden moeten worden om van deze kruising een verkeersveilige situatie te maken. Oplossingen zouden bijvoorbeeld kunnen zijn: het verplaatsen van het haal- en brengverkeer of het gedeeltelijk eenrichtingsverkeer maken van de straat Victor Hugoplantsoen.

---

<sup>1</sup> Met nadruk moet hier worden gesteld dat deze scenario-tekeningen geen stedenbouwkundige tekeningen zijn, laat staan matenplan, en al helemaal geen ontwerp-oplossing, maar een conceptuele weergave van het scenario. Dit scenario kan vervolgens van oplossingsrichtingen worden voorzien. Zie hiervoor bijlage F.

### 3.2.3.2 Behoud scholen, viaductvariant

Bij deze variant worden de scholen behouden, maar wordt het uitgangspunt dat de aanlanding vóór de Lessinglaan moet landen, losgelaten.

Bij de viaductvariant blijft de brug op hoogte tot aan de Lessinglaan en gaat pas na de Lessinglaan dalen. De brug daalt met een slinger (om zo ver mogelijk bij de schoolpleinen vandaan te blijven), vanaf de oever van 7,3 meter boven maaiveld tot 5,2 meter boven de Lessinglaan, waarna hij (verder) daalt tot maaiveld.

Bij een hellingspercentage van 2,5% zal de brug net vóór het kruispunt E. Meijsterlaan / Goethelaan/Frans Schuberstraat het maaiveld raken. De x-factor vanaf de Lessinglaan is dan 7,6.

Bij een hellingspercentage van 3,5% zal de brug na het kruispunt E. Meijsterlaan/ Petrarcalaan/Händelstraat het maaiveld raken. De x-factor is dan 5,5.

In bijlage G is deze viaductvariant visueel gemaakt.

Bij deze variant kunnen de volgende opmerkingen gemaakt worden:

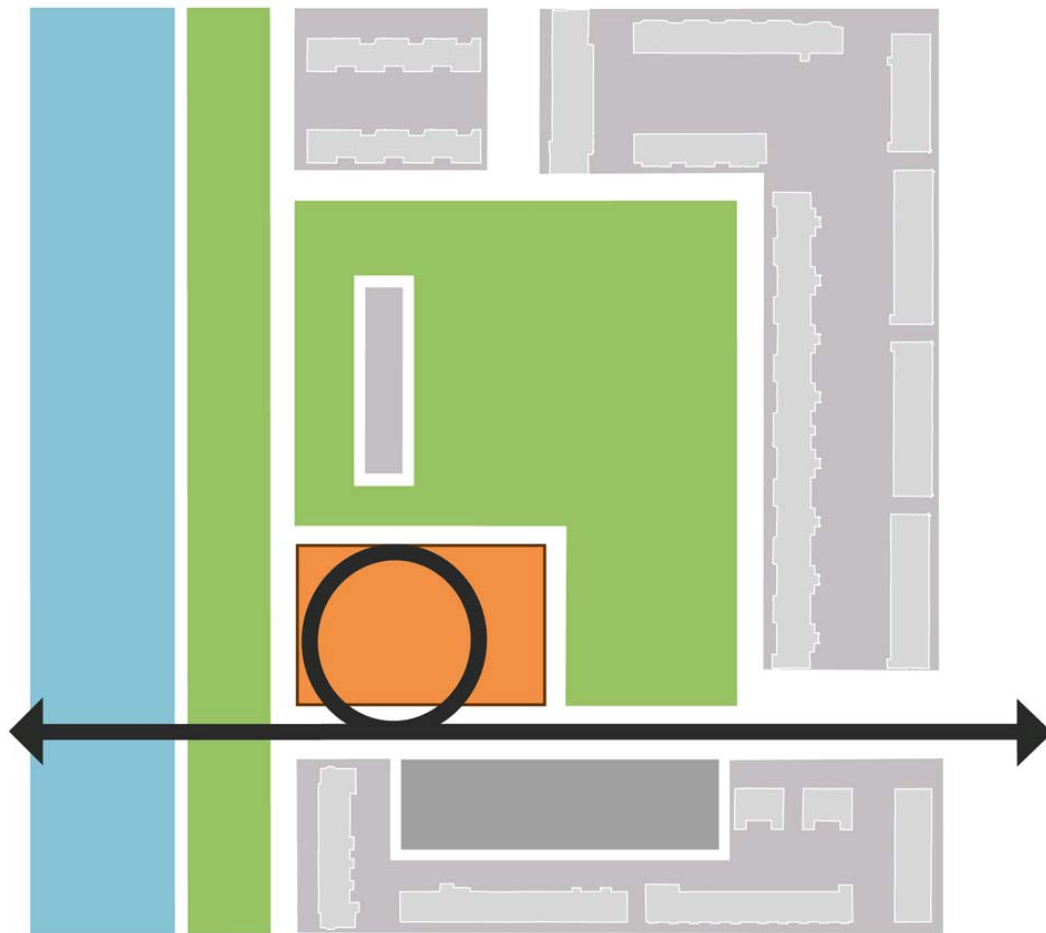
- Voor de doorgaande fietsers is deze variant interessant omdat de aanlanding rechtstandig is / het is een recht doorgaande en herkenbare fietsverbinding met een comfortabele helling en een goede x-factor.
- Vergeleken met de maaiveldvariant (3.2.3.1.), blijft bij deze variant het contact tussen het groen van het plantsoen – waar de kinderen spelen – en het schoolplein behouden.
- Omdat het fietsverkeer niet door, maar over het Victor Hugoplantsoen heen hoeft te gaan, is er geen verkeerskundig knelpunt tussen het fietsverkeer en het verkeer ten behoeve van halen&brenge.
- De ruimtelijke impact is groot, voor zowel het Victor Hugoplantsoen als de wijk zelf. De aanlanding komt tot ver in de wijk Oog in Al, het is een dominante constructie over een behoorlijke lengte en de bomen in de middenberm van de Everard Meijsterlaan, tussen de Lessinglaan en de Petrarcalaan, moeten worden gekapt.
- De verkeerskundige impact is groot, omdat wegen moeten worden afgesloten (Dantelaan en Petrarcalaan) en de aansluiting op de Everard Meijsterlaan verkeerskundig ingewikkeld is (ergens moeten fietsers en auto's elkaar kruisen).
- De gebruikswaarde van de brug is voor een deel van de bewoners van Oog in Al laag: de oprit komt ver van het water te liggen en bewoners die aan de westkant wonen, moeten omfietsen om op de brug te komen.
- Gezien bovenstaande impact is de verwachting dat de maatschappelijke weerstand groot is.
- De inpassing van de brug lijkt net niet binnen het beschikbare budget gerealiseerd te kunnen worden.
- De fietsbrug in deze variant zal in het 4<sup>e</sup> kwartaal van 2015 kunnen gerealiseerd zijn.

### 3.2.4 Scenario 'verplaatsing scholen'

In dit scenario worden de scholen verplaatst.

Gezien de beperkte ruimte in het Victor Hugoplantsoen en het feit dat de Eben-Haëzerschool een regionale functie heeft (weinig/geen wijkbinding), wordt in dit scenario de Eben-Haëzerschool verplaatst naar buiten Oog in Al.

De Montessorischool en de gymzaal (beide een sterke wijkfunctie) worden aan het Victor Hugoplantsoen (ten noorden van de nieuwe fietsroute) teruggebouwd. Ter plaatse van de huidige locatie van de scholen wordt het bestaande bouwblok afgerond met ca. 15 nieuwe eengezinswoningen.



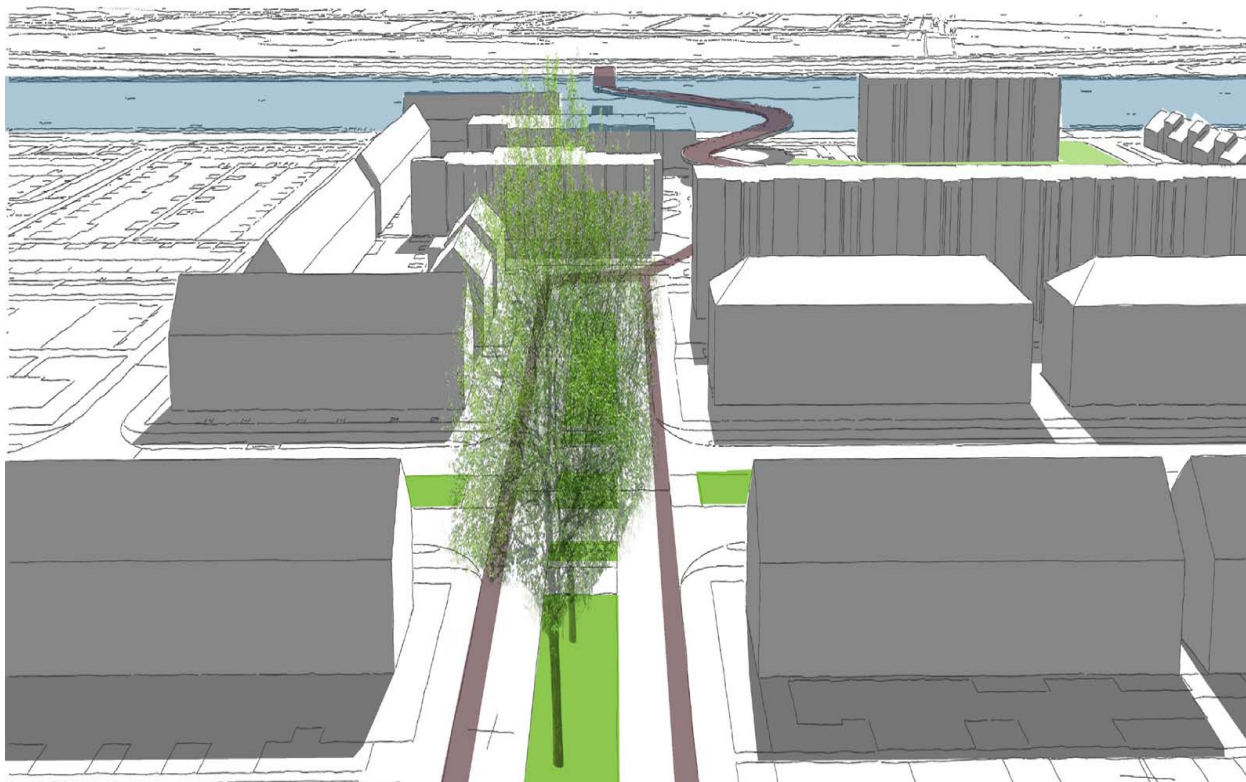
*Kaart 13: Conceptuele tekening scenario 'verplaatsing scholen'*

Bij dit scenario kunnen de volgende opmerkingen worden gemaakt:

- De zichtbaarheid en herkenbaarheid van de route is goed.
- Door de openheid en de bouw van nieuwe woningen is er toezicht op de route wat positief is voor de sociale veiligheid. Het geïntegreerde ontwerp van school en aanlanding vraagt wel veel aandacht en een goed ontwerp.
- Er ontstaat een geheel nieuwe stedenbouwkundige situatie waarbij de mogelijkheid wordt gecreëerd het fietsverkeer op een heldere en overzichtelijke wijze naar de aanlanding te leiden. Het haal- en brengverkeer en de fietsverbinding kunnen naast elkaar functioneren.
- De Montessorischool blijft direct aan het Victor Hugoplantsoen grenzen. Er is hiermee ruimte voor een optimaal en veilig medegebruik en relatie tussen openbaar plantsoen en school/schoolplein<sup>1</sup>.
- In dit scenario is meer mogelijkheid om de x-factor te optimaliseren, voornamelijk omdat er een integraal ontwerp wordt gemaakt waarbij gevarieerd kan worden in hoogtes van gebouwen, maaiveld en aanlanding.
- Aan het Amsterdam Rijnkanaal zijn er kansen om een hoogwaardige openbare ruimte te realiseren.
- De kosten zijn echter hoger en er zal meer tijd nodig zijn om alles te realiseren (vroegst mogelijk planning 2016, zonder Raad van State procedures).

---

<sup>1</sup> Er zijn wettelijke normen tav schoolpleinen (maatvoering), hier zal rekening mee gehouden moeten worden bij de inpassing van de fietsbrug.



*Kaart 14: Vogelvlucht vanaf Everard Meijsterlaan, scenario 'behoud scholen'*



*Kaart 15: Vogelvlucht vanaf Everard Meijsterlaan, scenario 'verplaatsing scholen'*





Huidige situatie

Schets scenario "behoud scholen"

Schets scenario "verplaatsing scholen"

### 3.2.5 scenario 'scholen gefaseerd'

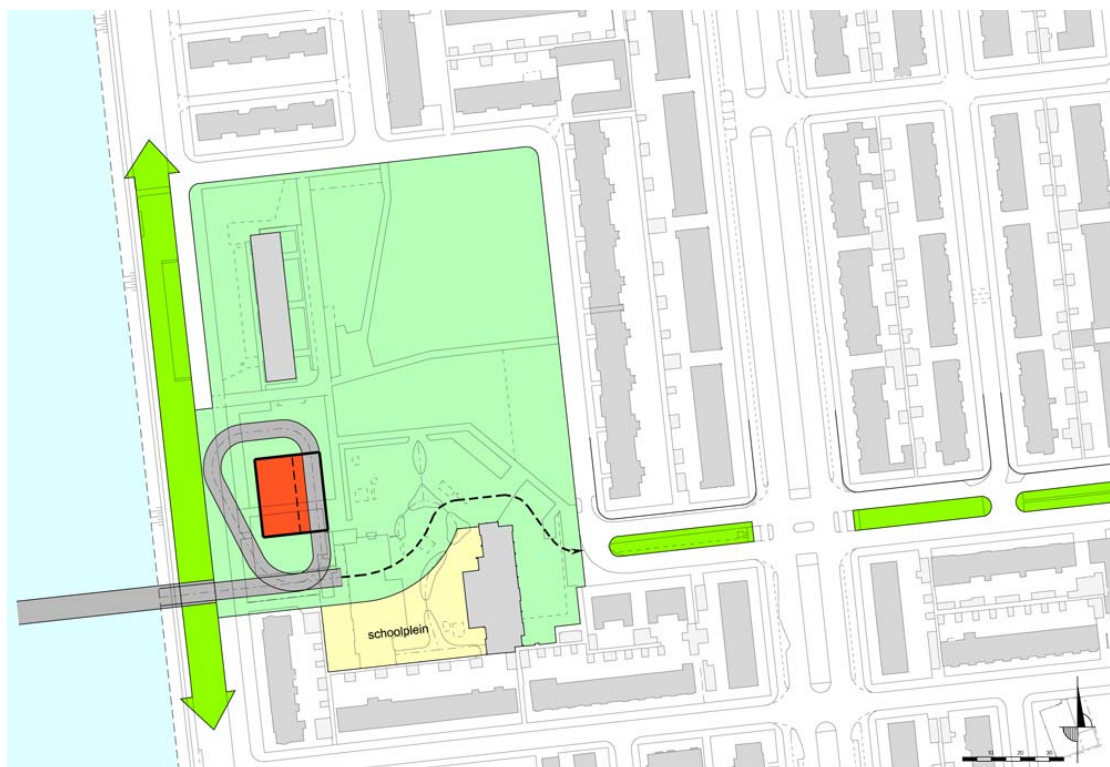
Het verplaatsen van de scholen kan ook gefaseerd worden uitgevoerd.

Bij dit scenario wordt de Eben-Häezer basisschool gesloopt en verplaatst naar buiten Oog in Al. De gymzaal wordt gesloopt en herbouwd binnen het Victor Hugoplantsoen. Hiermee komt ruimte vrij voor een definitieve aanlanding.

De Montessorischool wordt *op termijn* gesloopt en herbouwd binnen het Victor Hugoplantsoen. Het moment van verplaatsen van de Montessorischool hangt af van het moment waarop de school binnen het Masterplan Primair Onderwijs is geprogrammeerd om herontwikkeld te worden. Er komt een integraal ontwerp voor aanlanding en gymzaal. In het IPvE wordt rekening gehouden met een toekomstige herontwikkeling van de school in het Victor Hugoplantsoen (zie kaart 16).

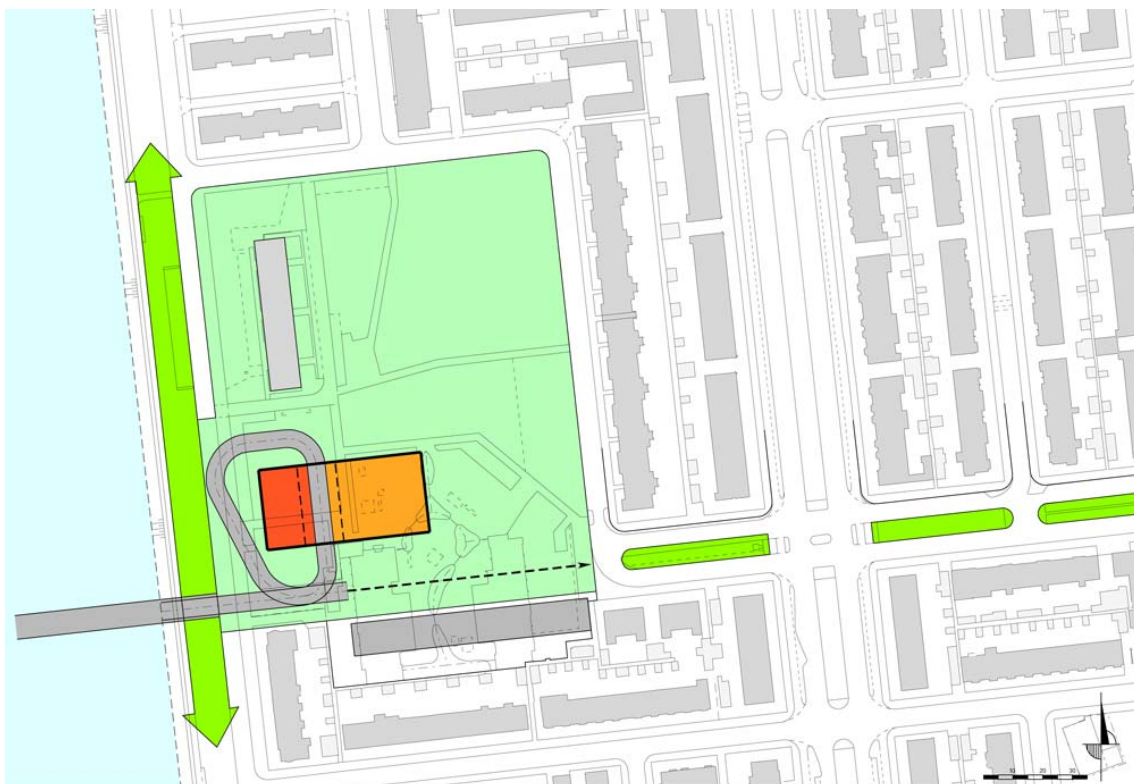
Bij dit scenario kunnen de volgende opmerkingen worden gemaakt:

- Dit scenario heeft op termijn dezelfde voordelen als het scenario "verplaatsing scholen"
- De kosten op dit moment zijn lager dan scenario 'verplaatsing scholen'.
- Je kunt hiermee dus wel inzetten op een definitieve situatie van een geïntegreerde oplossing voor de aanlanding, maar vanwege de fasering (in uitvoering en dus de kosten) is het makkelijker en sneller uitvoerbaar. De vroegst mogelijke planning is 2015.



*Kaart 16: Conceptuele tekening scenario 'scholen gefaseerd', tussenfase*





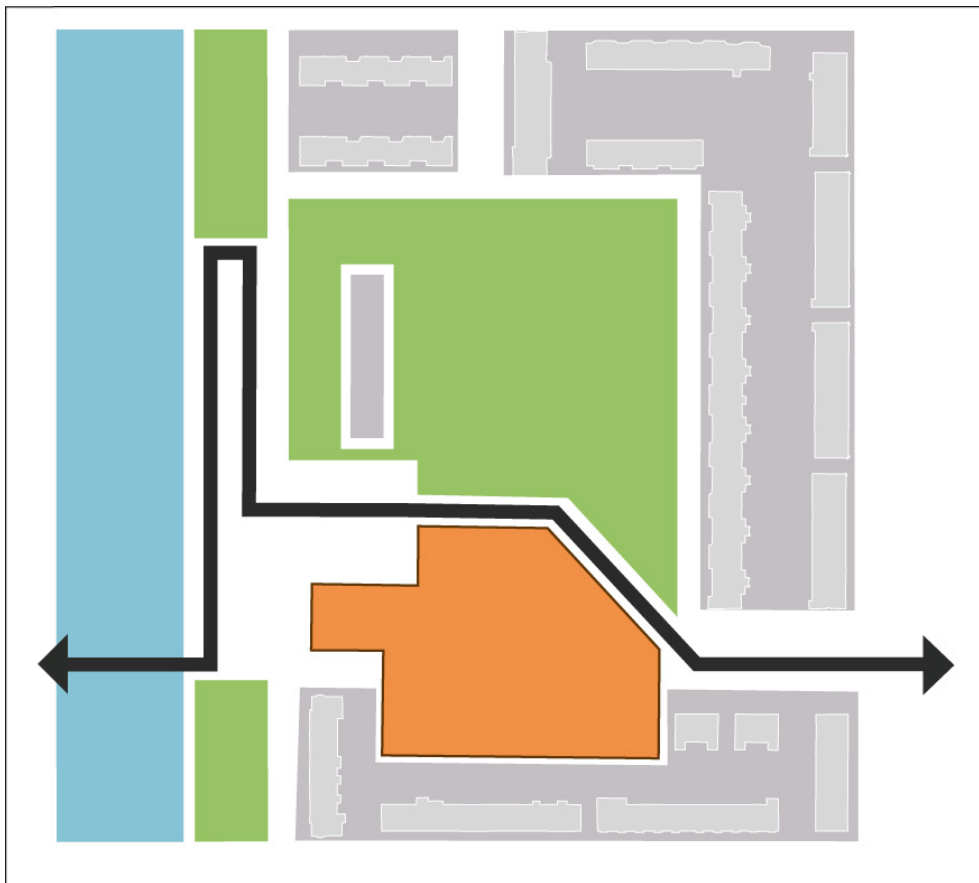
*Kaart 17: conceptuele tekening scenario 'scholen gefaseerd', definitieve situatie*



### 3.2.6 scenario 'tijdelijk'

Indien op dit moment wordt gekozen voor behoud van de scholen, dan kan ook een tijdelijke aanlanding aangelegd worden. Op het moment dat sloop- nieuwbouw van de scholen in de toekomst alsnog aan de orde is, dan kunnen de ambities uit scenario 'verplaatsing scholen' op dat moment gerealiseerd worden. De scholen en gymzaal stammen uit 1955 en zijn gebouwtechnisch in goede staat. Er valt nu niet te voorzien wanneer de scholen aan vervanging toe zijn.

In dit scenario landt de brug, in de vorm van een tijdelijke vormgegeven aanlanding, via een slinger in de ARK-zone over maaiveld langs de scholen. Voor de schoolpleinen en fietsroute worden tijdelijke maatregelen getroffen.



*Kaart 18: Conceptuele tekening scenario 'tijdelijk'*

Bij dit scenario kunnen de volgende opmerkingen worden gemaakt:

- Het scenario levert, indien in de toekomst daadwerkelijk besloten wordt om de scholen te verplaatsen, op termijn een goede stedenbouwkundige, verkeersveilige en sociaal veilige inpassing op, conform scenario 2.
- De tijdelijke aanlanding zal onbekend lang aanwezig zijn. Het biedt minder rijcomfort dan de definitieve aanlanding. Conform het beleid (haakse hoek) wordt het niet gezien als een fietsvriendelijke oplossing.
- De tijdelijke kom tvoor de bestaande woningen langs. Onduidelijk is hoe lang deze zal blijven functioneren: niets is zo definitief als een tijdelijke oplossing.
- De brug kan binnen de gestelde planning worden gerealiseerd en op korte termijn ook binnen het gestelde budget. Hij is echter op termijn duurder dan scenario 2, vanwege de extra kosten van de tijdelijke maatregelen (tweemaal realiseren van een aanlanding).



*Referentie: Millenniumbridge, Londen*

### 3.3 Financiën

#### 3.3.1 Beschikbare budget

Voor de realisatie van de fietsbrug is in VERDER<sup>1</sup> €15 miljoen beschikbaar en in de gemeentelijke reserves is een bedrag van € 3,6 miljoen opgenomen. In totaal is €18,6 mln beschikbaar (fixed budget zonder indexering). De aanlanding aan Oog in Al zijde valt binnen het projectbudget van €18,6 miljoen.

De aanlanding aan Leidsche Rijnzijde is –uitgaande van een brug ter hoogte van het Victor Hugoplantsoen– vanaf het bruggenhoofd, als normaal fietspad op maaiveld, opgenomen in de grondexploitatie van Leidsche Rijn.

Voor de eventuele aanpassingen in de vervolgroute in Oog en Al is (nog) geen budget beschikbaar en zijn ook niet in de berekeningen meegenomen. Wel meegenomen in onderstaande berekeningen zijn de herinrichtingskosten van het Victor Hugoplantsoen.

#### 3.3.2 Kostenraming van de vier scenario's

Voor de vier bovenstaande scenario's is een kostenraming opgesteld. De brugconstructie zelf zorgt uiteraard voor een fors deel van de totale kosten. Deze kosten ontlopen elkaar niet veel in de verschillende scenario's. De rest van de kosten zijn plan- en VAT kosten, en kosten voor inrichting van het openbaar gebied. Bij de varianten waarbij de scholen verplaatst worden zijn verder kosten voor sloop, nieuwbouw en verwerving van grond van de scholen meegenomen. Hieronder zijn de kosten nominaal weergegeven.

| Scenario                                    | Kosten<br>(in mln. €) | Eindsaldo<br>(budget – kosten)<br>(in mln. €) |
|---------------------------------------------|-----------------------|-----------------------------------------------|
| Behoud scholen                              |                       |                                               |
| Maaiveldvariant                             | -14,31                | + 4,3                                         |
| Viaductvariant                              | -18,82                | -0,22                                         |
| Verplaatsing scholen                        | -26,22                | - 6,0                                         |
| Verplaatsing scholen gefaseerd <sup>2</sup> | -21,28                | -1,05                                         |
| Tijdelijke aanlanding <sup>3</sup>          | -16,83                | + 3,39                                        |

–

<sup>1</sup> VERDER: samenwerkingsbestand op mobiliteit tussen provincie, rijk en gemeenten in Midden-Nederland

<sup>2</sup> Exclusief herontwikkeling Montessorischool op termijn

<sup>3</sup> Inclusief bouw van definitieve aanlanding over aantal jaren, exclusief verplaatsing scholen over aantal jaren.

Bovenstaande getallen behoeven nog wel enige toelichting en nuancering. Allereerst zijn de bedragen momenteel indicatief. In deze fase van de planvorming is nog sprake van flinke onzekerheid met betrekking tot de ramingen, aangezien er nog geen sprake is van ontwerpen. De ramingen zijn volledig gebaseerd op kengetallen van de kostprijs per m<sup>2</sup> voor de brug. Referentie is de autobrug Hogeweide. Bij de normbedragen is uitgegaan van een boogbrug.

### **3.3.3 Financiële risico's**

De financiële risico's zijn met name gelegen in de normbedragen voor de brug in relatie tot het uiteindelijk gekozen ontwerp. Bij scenario's waarbij verplaatsing van de scholen aan de orde is komt daar een extra risico bij vanwege het complexe planproces en de wellicht daarmee gepaard gaande vertragingen. In de berekeningen zijn de voor deze fase gebruikelijke ruime marges opgenomen.

### **3.3.4 Conclusies ten aanzien van financiën**

Het scenario "behoud scholen" is binnen het beschikbare budget te realiseren. Dit geldt ook voor de tijdelijke variant, maar deze lijkt onvoldoende financieel voordeel op te leveren om het jarenlange kwaliteitsverlies te accepteren.

Het duurste scenario is het verplaatsen van beide scholen. De variant waarbij in eerste instantie alleen de Eben-Häezer school en gymzaal wordt verplaatst, is ook niet binnen het beschikbare budget te realiseren, maar het financiële tekort is substantieel minder groot dan bij scenario verplaatsing scholen.

## **3.4 Planning**

### **3.4.1 Planning**

In bijlage H is een planningsschema opgenomen.

De geplande oplevering van brug en aanlanding is voor het scenario "behoud scholen" en "tijdelijk" op zijn vroegst eind **2014**. Deze planning is dezelfde: gezien de doorlooptijden van de planvorming en procedures zal het niet veel uitmaken of er een tijdelijk aanlanding ontworpen zal worden of een permanente.

**De oplevering van de viaductvariant is 4<sup>e</sup> kwartaal 2015. Dit komt omdat de planvoorbereiding meer tijd vereist en er kan pas later worden opgestart.**

De geplande oplevering van de brug en aanlanding is voor het scenario "verplaatsing scholen" is de **start bouw in 2014** en de oplevering op zijn vroegst **begin 2016**. Dit bij het uitgangspunt dat er geen tijdelijke huisvesting van de scholen plaats vindt. Wordt dit uitgangspunt losgelaten, dan kan een half jaar tijd worden teruggewonnen (maar stijgen de kosten i.v.m. realiseren tijdelijke huisvesting).

Bij het scenario "scholen gefaseerd" is de geplande oplevering **eind 2015**. Het planproces is iets minder ingewikkeld, en de bouw van de aanlanding kan al worden gestart zodra de Eben-Häezer school is verplaatst.

### **3.4.2 Planningsrisico's**

In de planning zijn risico's van uitgebreide bezwaarprocedures (Raad van State) niet meegenomen. Indien sprake is van Raad van State procedures, dan is de vertraging ca. 1,5 tot 2 jaar. Inschatting is dat deze bij de scenario's "behoud scholen" en "tijdelijk" het grootst zijn.

De varianten "behoud scholen" en "tijdelijk" bevatten verder de minste planningsrisico's omdat ze het eenvoudigste planproces kennen, en leiden tot de snelste in gebruik name van de brug. Scenario "verplaatsing scholen" en "scholen gefaseerd" kent meer risico's omdat deze een complexer planproces heeft. Met name het vinden van een alternatieve locatie voor de uit te plaatsen school en het overleg met de scholen over nieuwbouw kan vertragingen opleveren.

De risico's lijken wel beheersbaar met goed management en politieke inzet.

### **3.5 Planologische juridische verankering**

De brug zal zowel in Leidsche Rijn (Leeuwensteijn-Noord), als boven water, als in Oog in Al planologisch juridisch verankerd moeten worden. Dit bestemmingsplan (nen) wordt op basis van het IPVE gemaakt en in procedure gebracht. Aangezien er een directe relatie is met de ontwikkelingsstrategie zal later precies worden vastgelegd hoe dit zal plaatsvinden.

3.6 Conclusie

De inpassingsscenario's zijn in onderstaand tabel met elkaar vergeleken.

|                                           | Scenario 'behoud scholen'                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Scenario 'verplaatsen scholen'                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Scenario 'scholen gefaseerd'                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Scenario 'tijdelijk'                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                           | Maaiveldvariant                                                                                                                       | Viaductvariant                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Omschrijving                              | De aanlanding slingert om de scholen heen.                                                                                            | De aanlanding blijft op hoogte tot de Lessinglaan, en daalt daarna tot maaiveldniveau. Bij een hellingspercentage van 2,5% zal de brug net vóór het kruispunt Goethelaan/Frans Schubertstraat/E. Meijsterlaan het maaiveld raken.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | De Eben–Haëzerschool wordt naar buiten het plantsoen verplaatst, de Montessorischool en gymzaal worden aan het Victor Hugoplantsoen teruggebouwd. Er komen 15 nieuwe woningen.                                                                                                                                                                                            | De Eben–Haëzerschool wordt naar buiten het plantsoen verplaatst, de gymzaal wordt gesloopt en herbouwd. De Montessorischool wordt op termijn gesloopt en herbouwd binnen het VCITOR HUGOPLANTSOEN.                                                                                                                                                    | Beide scholen en gymzaal blijven behouden. Er komt een tijdelijke aanlanding, bijvoorbeeld langs het kanaal. Zodra de scholen afgeschreven zijn, wordt een definitieve aanlanding gemaakt waarbij de gymzaal en Montessorischool geïntegreerd worden met de aanlanding. De Eben–Haëzerschool wordt naar buiten het plantsoen verplaatst. |
| Fietskwaliteit (fietsbaarheid en comfort) | Matig: weinig mogelijkheden om x–factor te optimaliseren.                                                                             | Goed: Het comfort is goed, uitgaande van een hellingspercentage van 2,5 %.<br><br>Geen meerwaarde voor de wijk: fietsers vanuit het westelijk gedeelte van Oog in Al moeten omrijden om op de brug te komen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Goed: mogelijkheden om x–factor te optimaliseren.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Goed: mogelijkheden om x–factor te optimaliseren.                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Slecht: tijdelijke aanlanding is geen fietsvriendelijke oplossing (haakse hoek)<br><br>Op termijn wel goed, idem als scenario 'verplaatsen scholen'.                                                                                                                                                                                     |
| Ruimtelijke /stedenbouwkundige impact     | Groot: veel functies en m² in het plantsoen<br><br>Positie en zichtbaarheid van de brug en aanlanding is matig: geen doorgaande lijn. | Groot, voor zowel het Victor Hugoplantsoen als de wijk: aanlanding komt tot ver in de wijk Oog in Al, dominante constructie over een behoorlijke lengte en de bomen in de middenberm van het 1 <sup>e</sup> gedeelte van de Everard Meijsterlaan moeten worden gekapt.<br><br>Uitdagende ontwerp–opgave.<br><br>Voordeel: scholen en plantsoen blijven zoals het is (behalve dat er een brug overheen gaat)<br><br>Positie en zichtbaarheid van de brug en aanlanding is matig: geen doorgaande lijn, omdat de aanlanding om de scholen slingert. | Door één school te verplaatsen, is er mogelijkheid om een goede stedenbouwkundige inpassing te maken van de aanlanding, gymzaal en school, zonder dat dit ten koste gaat van het plantsoen / de openbare ruimte.<br><br>Uitdagende ontwerp–opgave.<br><br>Positie en zichtbaarheid van de brug en aanlanding is goed: doorgaande, duidelijke lijn van de fietsverbinding. | De stedenbouwkundige kwaliteit is op lange termijn – bij de definitieve situatie – op alle aspecten gelijk als bij het scenario 'verplaatsen scholen'.<br><br>Tot die tijd is de positie en zichtbaarheid van vooral de fietsroute vanaf het kruispunt naar de aanlanding toe, matig. Er is geen duidelijke lijn rechtstreeks naar de aanlanding toe. | De stedenbouwkundige kwaliteit is op lange termijn – bij de definitieve situatie – op alle aspecten gelijk als bij het scenario 'verplaatsen scholen'.<br><br>Tot die tijd is de stedenbouwkundige kwaliteit slecht: er ontstaat een rommelige situatie voor onbepaalde periode.                                                         |

|                               | Scenario 'behoud scholen'                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Scenario 'verplaatsen scholen'                                                                                                                                                                                                                                                             | Scenario 'scholen gefaseerd'                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Scenario 'tijdelijk'                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                               | Maaiveldvariant                                                                                                                                                                                                                        | Viaductvariant                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Verkeerskundige impact</b> | Fietsers komen met snelheid aan op plek van halen&brenge<br><br>Onlogische en onoverzichtelijke aansluiting van fietsers en verkeer bij halen&brenge.<br><br>Brug en aanlanding doorkruist verbinding tussen schoolplein en plantsoen. | Verkeersveiligheid op het Victor Hugoplantsoen is goed, omdat de stroom fietsers niet kruist met halen&brenge en schoolgaande spelende kinderen<br><br>Grote verkeerskundige impact omdat wegen moeten worden afgesloten.<br><br>De verkeersveiligheid bij de aanlanding op de Everard Meijsterlaan is ingewikkeld (ergens moeten fietsers en auto's elkaar kruisen). | Door nieuwe stedenbouwkundige situatie ontstaat mogelijkheid om fietsverkeer helder en overzichtelijk naar aanlanding te leiden, in combinatie met halen&brenge.<br><br>Montessorischool blijft aan plantsoen grenzen, waardoor er rechtsreeks contact is tussen schoolplein en plantsoen. | De verkeerskundige situatie is op lange termijn – bij de definitieve situatie – op alle aspecten gelijk als bij het scenario 'verplaatsen scholen'.<br><br>Tot die tijd moeten maatregelen worden genomen om een verkeersveilige situatie te creëren, omdat het fietspad tussen het schoolplein van de Montessorischool en de rest van het plantsoen ligt. | De verkeerskundige situatie is op lange termijn – bij de definitieve situatie – op alle aspecten gelijk als bij het scenario 'verplaatsen scholen'.<br><br>Tot die tijd moeten maatregelen worden genomen om een verkeersveilige situatie te creëren, omdat het fietspad tussen het schoolplein van de Montessorischool en de rest van het plantsoen ligt. |
| <b>Sociale veiligheid</b>     | Matig: de brug ligt verscholen en op afstand van woningen, dus weinig zicht op de brug.                                                                                                                                                | Slecht: de brug is lange tijd op hoogte en dus is er vanaf maaiveld niveau geen zicht op de brug.                                                                                                                                                                                                                                                                     | Goed: door de nieuwe woningen is er toezicht op de route.                                                                                                                                                                                                                                  | Op lange termijn idem als verplaatsen scholen.<br><br>Op korte termijn matig: de brug is weliswaar geïntegreerd met een gymzaal, maar er is weinig zicht op de brug omdat deze op afstand van woningen ligt (en de nieuwe woningen nog niet zijn gerealiseerd).                                                                                            | Op lange termijn idem als verplaatsen scholen.<br><br>Op korte termijn slecht: er is sprake van een tijdelijke situatie, met tijdelijke voorzieningen.                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Financiën</b>              | Binnen budget                                                                                                                                                                                                                          | 200.000 euro boven budget                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 6 miljoen boven budget                                                                                                                                                                                                                                                                     | 1 miljoen boven budget, exclusief verplaatsing Montessorischool                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Binnen budget, incl. definitieve aanlanding op termijn, excl. verplaatsen scholen op termijn                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Planning</b>               | Eind 2014                                                                                                                                                                                                                              | Eind 2015                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Begin 2016                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Eind 2015                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Eind 2014                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |

Deze vergelijkingsfactoren zijn op te delen in twee categorieën: inhoud (kwaliteit voor de fietser (comfort) en de kwaliteit voor de wijk (ruimtelijke inpassing) en randvoorwaarden (geld en tijd).

Beide varianten (maaiveld en viaductvariant) in het scenario 'behoud scholen' zijn binnen budget en tijd te realiseren. Echter, de kwaliteit voor zowel fietsers, maar vooral stedenbouwkundig, is niet optimaal.

Ook voor het subscenario "viaductvariant" is de ruimtelijke en stedenbouwkundige impact fors. Deze impact is dusdanig dat dit niet op weegt tegenover de (relatieve) voordelen zoals financiën en planning.

Het scenario 'gefaseerd' en 'tijdelijk' hebben *op termijn* dezelfde kwaliteit als het scenario 'verplaatsen scholen', maar kennen nadelen. Bij beide is duur van de tijdelijke situatie onbekend, en dus is er een planologische onzekerheid over het moment waarop de gewenste kwaliteit wel kan worden gecreëerd. Ook worden bij beide scenario's investeringen naar voren geschoven. Hiermee komen de uiteindelijke kosten alsnog hoger uit dan vergeleken met scenario 'verplaatsen scholen'. Dit betekent dat de toekomstwaarde voor de laatste twee scenario's onzeker is.

Concluderend kan dan ook gesteld worden dat - wanneer de inhoudelijke vergelijkingsfactoren zwaar worden gewogen- het scenario 'verplaatsen scholen' de kwalitatief optimale oplossing is voor zowel fietser als de wijk, én de meeste toekomstwaarde heeft. Om dit te realiseren moet echter nu wel extra geïnvesteerd wordt in middelen en tijd.

## 4 Vervolgproces

### 4.1 Besluitvorming

~~Dit doorstartdocument is onderdeel van het concept Collegebesluit. De besluitvorming verloopt als volgt:~~

- ~~• Concept Collegebesluit en doorstartdocument wordt vrijgegeven voor inspraak~~
- ~~• De inspraaktermijn is 6 weken~~
- ~~• Definitief Collegebesluit, met daarin meegenomen de inspraakreacties in een tweekolommenstuk en een definitief Doorstartdocument~~
- ~~• Raadsinformatieavond~~
- ~~• Commissievergadering~~
- ~~• Besluitvorming in de Raad~~

Na de definitieve besluitvorming **in de Raad over het inpassingsscenario van de fietsbrug**, start de fase van nauwkeurige definiëring van het project. Dit betekent dat er een Integraal Programma van Eisen voor brug, aanlanding, plantsoen en afhankelijk van het gekozen scenario ook de gymzaal en school moet worden gemaakt. Daarbij hoort een ontwikkelingsstrategie met –in een geval van een ontwerp of ontwikkelingscompetitie– een selectieleidraad. In de komende tijd wordt dit proces nader uitgewerkt en wordt duidelijk welke producten precies worden gemaakt.

Het Programma van Eisen en de ontwikkelingsstrategie worden –na inspraak– ter vaststelling aan de Raad voorgelegd.

Daarna begint de fase van planologisch juridische verankering in de vorm van een of enkele bestemmingsplannen. Ook start dan de ontwerpfase en de fase van aanbesteding. De spelregels hiervoor zullen in de leidraad worden vastgelegd.

Tegelijkertijd wordt de vervolgroute verder uitgewerkt.



## 4.2 Communicatie en participatie

De bewoners van Oog in Al zijn goed op de hoogte van de ontwikkelingen rond de fietsbrug. In 2009 is een informatieavond geweest voor omwonenden van het Victor Hugoplantsoen. Daarna zijn vijf bijeenkomsten geweest van de klankbordgroep. Deze klankbordgroep heeft in februari 2010 haar advies uitgebracht. Ook de wijkraden Leidsche Rijn en West hebben een advies uitgebracht. In januari 2010 zijn vervolgens alle bewoners van Oog in Al geïnformeerd tijdens een inloopavond. ~~Er zijn toen 200 inspraakreacties gekomen. De vragen gaan over o.a. nut en noodzaak van de brug, verkeersveiligheid, sociale veiligheid, inpassing in het Victor Hugoplantsoen, alternatieve locaties en de participatie en het besluitvormingsproces. Bij de totstandkoming van dit doorstartdocument zijn de reacties van de informatieavond en de adviezen van wijkraden en klankbordgroep meegewogen. De adviezen en reacties worden na het concept collegebesluit beantwoord. Tegelijk zal de een fietsbrugkrant worden verspreid in Oog in Al en in Leidsche Rijn (digitaal).~~

~~In januari 2011 is het concept collegebesluit over het inpassingsscenario en het doorstartdocument vrijgegeven voor inspraak. Hierover zijn in januari 2011 twee informatieavonden geweest voor direct belanghebbenden, en een inloopavond voor de hele wijk.~~

~~Na het definitieve besluit zullen de insprekers het tweekolommenstuk toegestuurd krijgen. Ook beide wijkraden krijgen een antwoord op hun uitgebrachte advies. Bewoners in Oog in Al en Leidsche Rijn worden op de hoogte gebracht van het besluit met een 'fietsbrugnieuws'.~~

Er zal een nieuw samen te stellen klankbordgroep komen, waarvoor omwonenden en belangengroepen uit zowel Oog in Al als Leidsche Rijn zich kunnen aanmelden. Deze klankbordgroep kan meedenken over ontwerp van de burg, herinrichting van het plantsoen en de vervolgroute. De status van deze klankbordgroep is adviserend: de gemeente schrijft, de klankbordgroep reageert en adviseert.

## Bijlagen

## Bijlage A.      Overzicht eerdere besluiten en geformuleerd beleid

### Bestuurlijke overwegingen en collegebesluiten

- Collegeprogramma 2010–2014 "Groen, Open en Sociaal": de fiets- en voetgangersverbinding tussen Leidsche Rijn en het centrum van de stad ligt er in 2014.
- Collegeprogramma 2006–2010 "Utrecht voor elkaar": een nieuwe fietsbrug over Amsterdam Rijnkanaal wordt aangelegd om een aantrekkelijke fietsverbinding tussen Leidsche Rijn en bestaande stad te maken.
- **Concept-Collegebesluit Fietsbrug Amsterdam Rijnkanaal (vrijgegeven voor inspraak op inpassingsscenario en doorstartdocument t/m 23 februari) (4 januari 2011)**
- Collegebesluit Fietsbrug Oog in Al (7 april 2009): het College besluit om bewoners en belanghebbenden in Leidsche Rijn en Oog in Al te informeren/consulteren over de planontwikkeling voor de brug, zijn aanlandingen en de vervolgroutes, met bijzondere aandacht voor de uitgangspunten voor de aanlanding van de brug in Oog in Al en de vervolgroute langs Park Oog in Al
- Collegebesluit Fietsbrug Oog in Al (8 oktober 2002, 13843): het College neemt kennis van het onderzoek (Haalbaarheidsstudie Vervroegde aanleg Fietsbrug Oog in Al; Arcadis, januari 2002) dat versnelling fietsbrug op locatie in Ontwikkelingsvisie LR mogelijk is en besloten wordt de brug niet aan te leggen voor 2010 (dit i.r.t. overkapping A2)
- Collegebesluit Fietsbrug Oog in Al (7 juni 2001, 6700): het College stemt in met het uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek

### Wijkraadadviezen en beantwoording door het College van B&W

- **Advies Wijkraad West, 24 februari 2011**
- **Advies Wijkraad Leidsche Rijn, 10 februari 2011**
- Advies Wijkraad Leidsche Rijn, 4 februari 2010, aan wethouder Bosch en wethouder De Bondt over uitkomsten wijkraadpleging (**deels positief beantwoord per antwoordbrief B&W van 10 januari 2011**)
- Advies Klankbordgroep Fietsbrug Oog in Al, 4 februari 2010 (**deels positief beantwoord per antwoordbrief B&W van 10 januari 2011**)
- Mail Wijkraad Leidsche Rijn, 15 december 2009, aan wethouder De Bondt. O.m. verzoek om klankbordgroep te houden aan opdracht inpassing Victor Hugoplantsoen
- Advies Wijkraad West, 1 december 2009. O.m. advies participatie te verbreden tot Van Bastenroute en vervolgroutes. In behandeling (**deels positief beantwoord per antwoordbrief B&W van 20 januari 2011**)
- Advies Wijkraad Leidsche Rijn, 10 juni 2009, n.a.v. '30 juni'. Advies vast te houden aan plek fietsbrug en deze z.s.m. te realiseren
- Advies Wijkraad West, 5 februari 2009. Advies participatie omwonenden en uitbreiding project met aansluiting op vervolgroutes (positief beantwoord met Collegebesluit 7 april 2009)

- Advies Wijkraad Leidsche Rijn, 22 juni 2008. Advies participatie bewoners beide zijden en nadere inhoudelijke onderzoeken (deels gehonoreerd per brief B&W van 25 november 2008)
- Advies Wijkraad West, 3 september 2008. Onderschrijving advies WR LR d.d. 22 juni 2008 en advies tot aanwijzing project fietsbrug als proeftuin voor participatie (deels gehonoreerd per antwoordbrief B&W van 25 november 2008)

## **Vastgesteld beleid**

### *Bestemmingsplannen*

- Bestemmingsplan Oog in Al, 23 mei 2006. Niet bestemd, wel benoemd, inclusief plaats van aanlanding (Victor Hugoplantsoen)
- Bestemmingsplan Leidsche Rijn, 1999. Bestemming 'gemengde doeleinden' op beoogde locatie fietsbrug in Leeuwensteyn-Noord. Om andere redenen dan fietsbrug heeft Raad van State goedkeuring aan dit deel BP onthouden

### *Bereikbaarheid*

- ALU (Actieplan Luchtkwaliteit) 2009. Vastgesteld B&W 6 oktober 2009, besluitvorming Raad 3 december 2009
- ALU 2008
- Landelijk bereikbaarheidsbeleid: NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). N.B. geen directe verwijzing naar fietsbrug, wel indirect via verwijzing naar ALU 2008 paragraaf 5.4

### *Leidsche Rijn:*

- Stedenbouwkundig Programma van Eisen 'Ontwikkelingsvisie Centrale Zone', Raadsbesluit van 12 januari 2006
- Structuurvisie Utrecht 1999
- Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn Utrecht 1997
- Masterplan Leidsche Rijn 1995

### *Verkeer & vervoer*

- Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 2005
- Fietsnota Verder met de fiets 2003

## **Financiën:**

- Begroting 2008, stimulering fietsgebruik: actualisatie uitvoeringsprogramma fiets, waarvan fietsbrug OiA deel uitmaakt.
- Begroting 2007, programma bereikbaarheid: budgetreservering plankosten fietsbrug van € 625.000 voor fietsbrug over ARK tussen De Meernbrug en Hogeweidebrug
- B&W, december 2006: vrijgave krediet € 625.000 t.b.v. plankosten Fietsbrug ARK
- Actieplan Fiets/Pakketstudie: co-financiering van € 3,6 miljoen uit Actieplan Fiets
- Grondexploitatie Leidsche Rijn: reservering budget voor aansluiting op fietsbrug OiA
- BRU: reservering van € 15 miljoen in RUVV

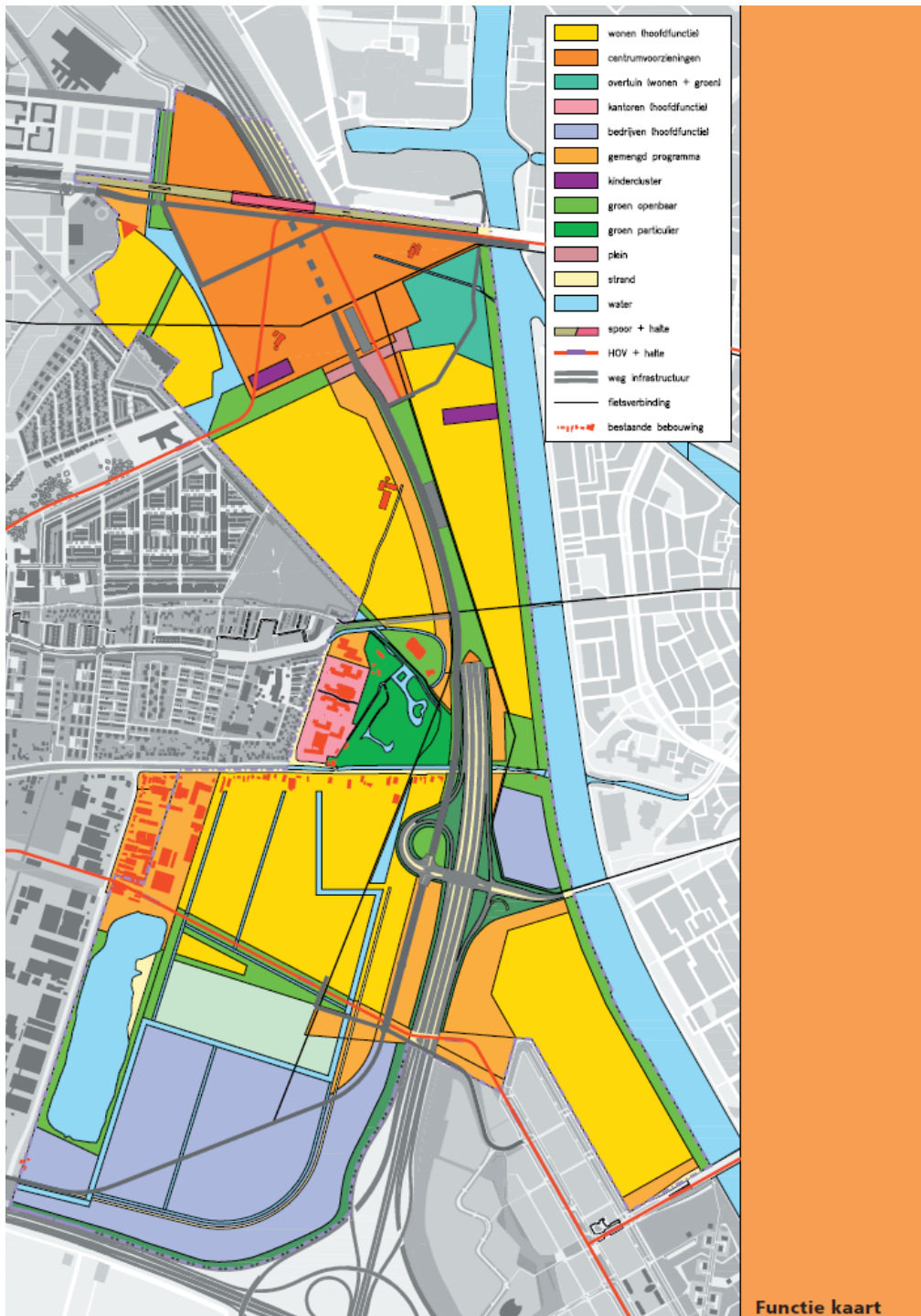
**Bijlage B.      Luchtfoto een straatnamenplattegrond Oog in Al**







## Bijlage C. Functiekaart Centrale Zone Leidsche Rijn



*Functiekaart Ontwikkelingsvisie Centrale Zone, november 2005*



## Bijlage D. Studies alternatief Marco van Basten sportpark



varianten wokkel



varianten trap/tapis roulant en hellingbaan



## Bijlage E. Berekeningen x-factor, hellingbaan en hellingspercentage

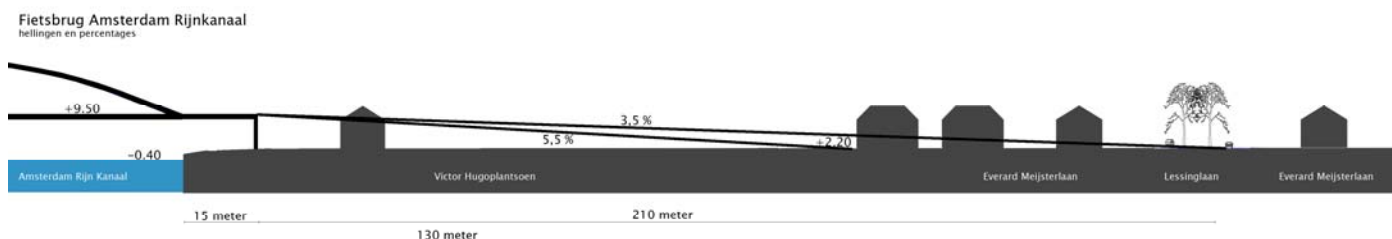
In onderstaand tabel staan de gegevens van een onderzoek naar fietshellingen in Nederland in

| Helling                 | Hellingbaan | Plateaus | Hoogteverschil | Gemiddelde helling | Maximale helling | Lengte  | $x = L / (H^2)$ | $Z = a^2 / l$ |
|-------------------------|-------------|----------|----------------|--------------------|------------------|---------|-----------------|---------------|
| Snelbinder              | 1           | 0        | 5,91           | 0,52%              | 1,80%            | 1136,54 | 32,53937        | 0,06561       |
| Snelbinder              | 2           | 1        | 9,61           | 1,10%              | 2,20%            | 873,64  | 9,459843        | 0,15498       |
| Leidschendam            | 2           | 1        | 8,95           | 1,66%              | 7,60%            | 539,16  | 6,730834        | 0,3193        |
| Westenholterbrug        | 1           | 0        | 2,87           | 1,74%              | 4,50%            | 164,94  | 20,02483        | 0,08006       |
| Tweede Heinenoordtunnel | 1           | 0        | 12             | 2,00%              | 2,00%            | 600,00  | 4,166667        | 0,19          |
| Tweede Heinenoordtunnel | 2           | 0        | 12             | 2,00%              | 2,00%            | 600,00  | 4,166667        | 0,19          |
| Westenholterbrug        | 2           | 1        | 7,06           | 2,02%              | 5,70%            | 349,50  | 7,012033        | 0,208164      |
| Leidschendam            | 1           | 0        | 8,77           | 2,08%              | 2,80%            | 421,63  | 5,481975        | 0,156776      |
| Nesciobrug              | 1           | 2        | 8,84           | 2,34%              | 5,20%            | 377,78  | 4,834281        | 0,249895      |
| Anaconda                | 3           | 0        | 4,96           | 2,35%              | 3,80%            | 211,06  | 8,579272        | 0,14592       |
| Anaconda                | 1           | 1        | 4,91           | 2,53%              | 4,00%            | 194,07  | 8,050039        | 0,149049      |
| Moskesbrug              | 2           | 1        | 8,61           | 2,61%              | 4,30%            | 329,89  | 4,449962        | 0,260175      |
| Anaconda                | 2           | 0        | 4,91           | 2,68%              | 3,90%            | 183,21  | 7,599477        | 0,152299      |
| Anaconda                | 4           | 1        | 4,96           | 2,78%              | 5,00%            | 178,42  | 7,252263        | 0,113091      |
| Maximatunnel            | 3           | 0        | 2,99           | 2,99%              | 4,50%            | 100,00  | 11,18556        | 0,109034      |
| Moskesbrug              | 1           | 1        | 7,71           | 2,99%              | 4,20%            | 257,86  | 4,337849        | 0,245955      |
| Atalantatunnel          | 1           | 0        | 2,73           | 3,03%              | 6,30%            | 90,10   | 12,08912        | 0,12413       |
| Amstelwijckbrug         | 1           | 1        | 6,72           | 3,06%              | 4,90%            | 219,61  | 4,863056        | 0,241783      |
| Maximatunnel            | 1           | 0        | 2,96           | 3,13%              | 5,20%            | 94,57   | 10,79354        | 0,120421      |
| Amstelwijckbrug         | 2           | 1        | 6,32           | 3,16%              | 4,40%            | 200,00  | 5,00721         | 0,223328      |
| Fietsbrug Bunnikseweg   | 2           | 0        | 5,7            | 3,17%              | 5,42%            | 179,81  | 5,534341        | 0,200384      |
| Nesciobrug              | 2           | 2        | 12,39          | 3,19%              | 10,40%           | 388,40  | 2,530102        | 0,527189      |
| Fietsbrug Bunnikseweg   | 1           | 0        | 6,36           | 3,26%              | 4,51%            | 195,09  | 4,823089        | 0,225504      |
| Atalantatunnel          | 2           | 0        | 2,44           | 3,95%              | 7,30%            | 61,77   | 10,3756         | 0,13459       |
| Maximatunnel            | 2           | 0        | 3,24           | 3,96%              | 5,60%            | 81,82   | 7,793989        | 0,16144       |

opdracht van het Fietsberaad (19 februari 2009).

Een rechtstandige helling die vóór de Lessinglaan moet landen, zou een lengte van 130 meter moeten hebben (180 meter beschikbaar, min 30 meter benodigd voor uitrolruimte). Bij een hellingspercentage van 3,1 % zou een rechtstandige helling tot voorbij de Lessinglaan uitkomen.

| Gemiddeld stijgingspercentage | Maximale stijgingspercentage | Lengte | X-factor   |
|-------------------------------|------------------------------|--------|------------|
| 5,6                           | 6,6                          | 130    | 2,4        |
| 3,1 / 3,5                     | 4                            | 210    | 3,94 – 5,0 |



## Bijlage F. Oplossingsvarianten scenario behoud scholen





## Bijlage G. Visualisaties viaductvariant

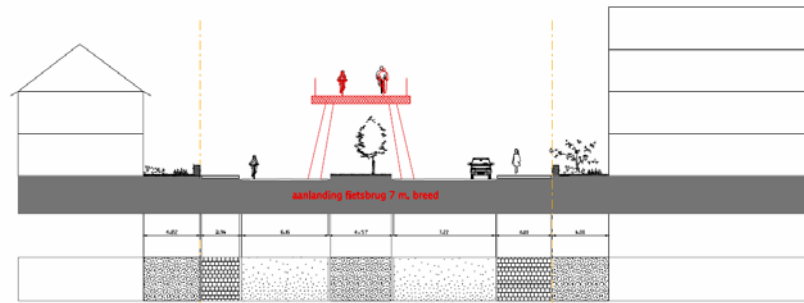






### profiel 1 Everard Meijsterlaan

bestaande situatie met projectie variant rechte fietshelling

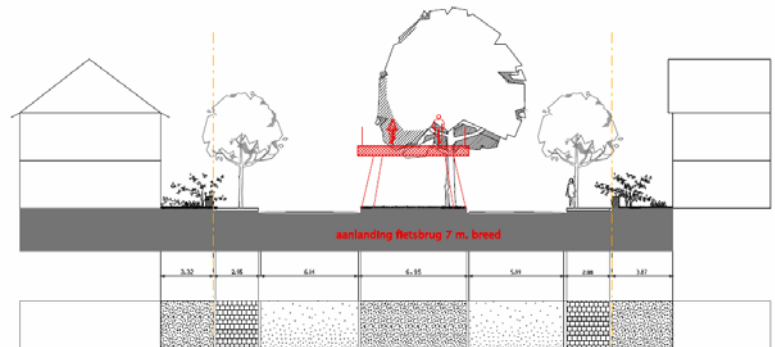


positie: profiel ter hoogte van de straat Victor Hugoplantsoen



### profiel 2 Everard Meijsterlaan

bestaande situatie met projectie variant rechte fietshelling

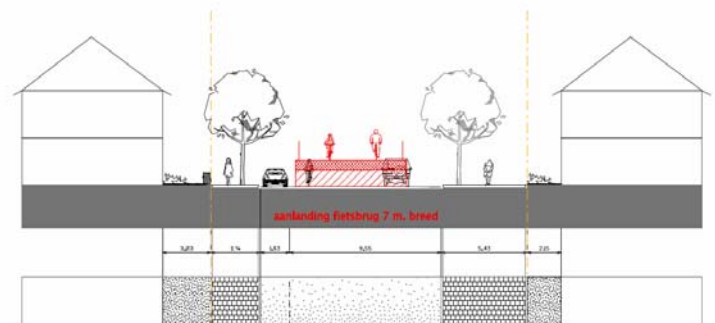


positie: profiel ter hoogte van de Dantelaan



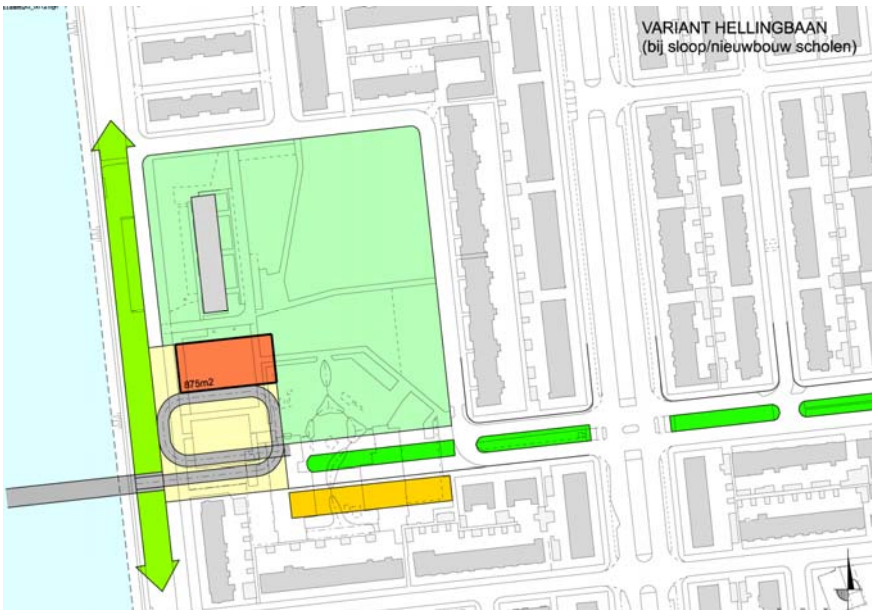
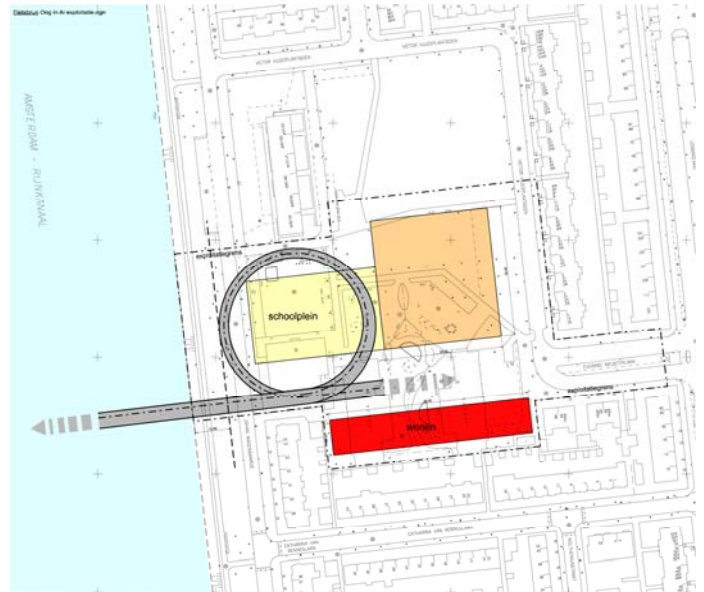
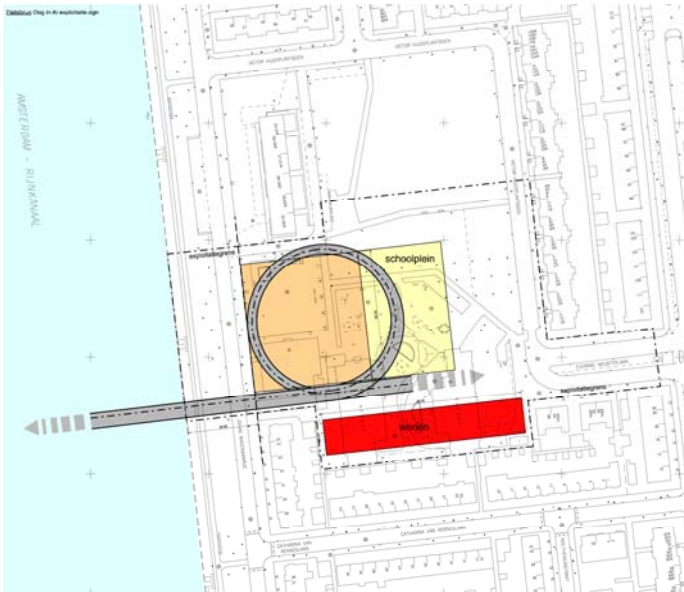
### profiel 3 Everard Meijsterlaan

bestaande situatie met projectie variant rechte fietshelling



positie: 75 meter voor aanlanding hellingbaan op maaiveld  
(tussen Petrarcalaan en Goethelaan)

## Bijlage H. Oplossingsvarianten scenario verplaatsing scholen



## Bijlage I. Aandachtspunten voor vervolgfase afkomstig uit inspraakreacties

### Inpassing Victor Hugoplantsoen

- leefkwaliteit v.d. direct omwonenden
- sociale- en verkeersveiligheid
- inpasbaarheid van een zeven meter brede slingerende brug over het plantsoen
- hoogte van de lus van de brug
- diameter van de lus
- minimale afstand tot het flatgebouw Victor Hugoplantsoen (25-30).
- inkijk woningen Victor Hugoplantsoen 30 t/m 30 III
- optimaliseren helling van 3,5 %: een ruimere "kringloop"
- beheer en onderhoud, hoe en kosten
- Victor Hugoplantsoen verdient een mooie brug
- genoeg speelruimte voor kinderen
- Victor Hugoplantsoen rustig inrichten. VICTOR HUGOPLANTSOEN is een vogelrijksgebied, behouden voor de natuur
- uitzicht en de groene uitstraling Victor Hugoplantsoen, (flat)bewoners maken gebruik van het plantsoen om van de zon te genieten.
- welke bomen blijven behouden
- open en ruime karakter strook langs kanaal
- ruimte voor peuterspeelzaal
- ruimte voor BSO
- scholen op plek van woningen?

### Vervolgroute

- Lessinglaan
  - o Gelijkvloers
  - o Fietsvriendelijke instelling verkeerslichten
  - o Verkeersveiligheid voor schoolgaande kinderen
  - o Verkeersveiligheid in relatie tot de brug afkomen met een behoorlijk vaartje
  - o Relatie met mogelijke 'knip' Haydnlaan/Lessinglaan
  - o Huidige en toekomstige drukte op het kruispunt
- Everard Meijsterlaan
  - o Verkeersveiligheid schoolgaande kinderen
  - o Verkeersveiligheid bij kruising winkelgebied Handelstraat
  - o 30 km/uur?
  - o Bestemmingsverkeer?
  - o (Behoud van) parkeergelegenheid
  - o Middenberm met bomen / stoepen inclusief de bomen moeten intact blijven.
- Park Oog in Al
  - o Keuze: wel of niet door Park

- o Suggestie: een duidelijke fietsstrook richting kanaal weg maken zodat een route door het park niet sneller en aantrekkelijk is
- Bruggen
  - o Strooien bij vorst?
  - o Haakse bocht Kanaalweg/Muntbrug
  - o Kwaliteit bruggen voldoende?

## Bijlage J. Planning

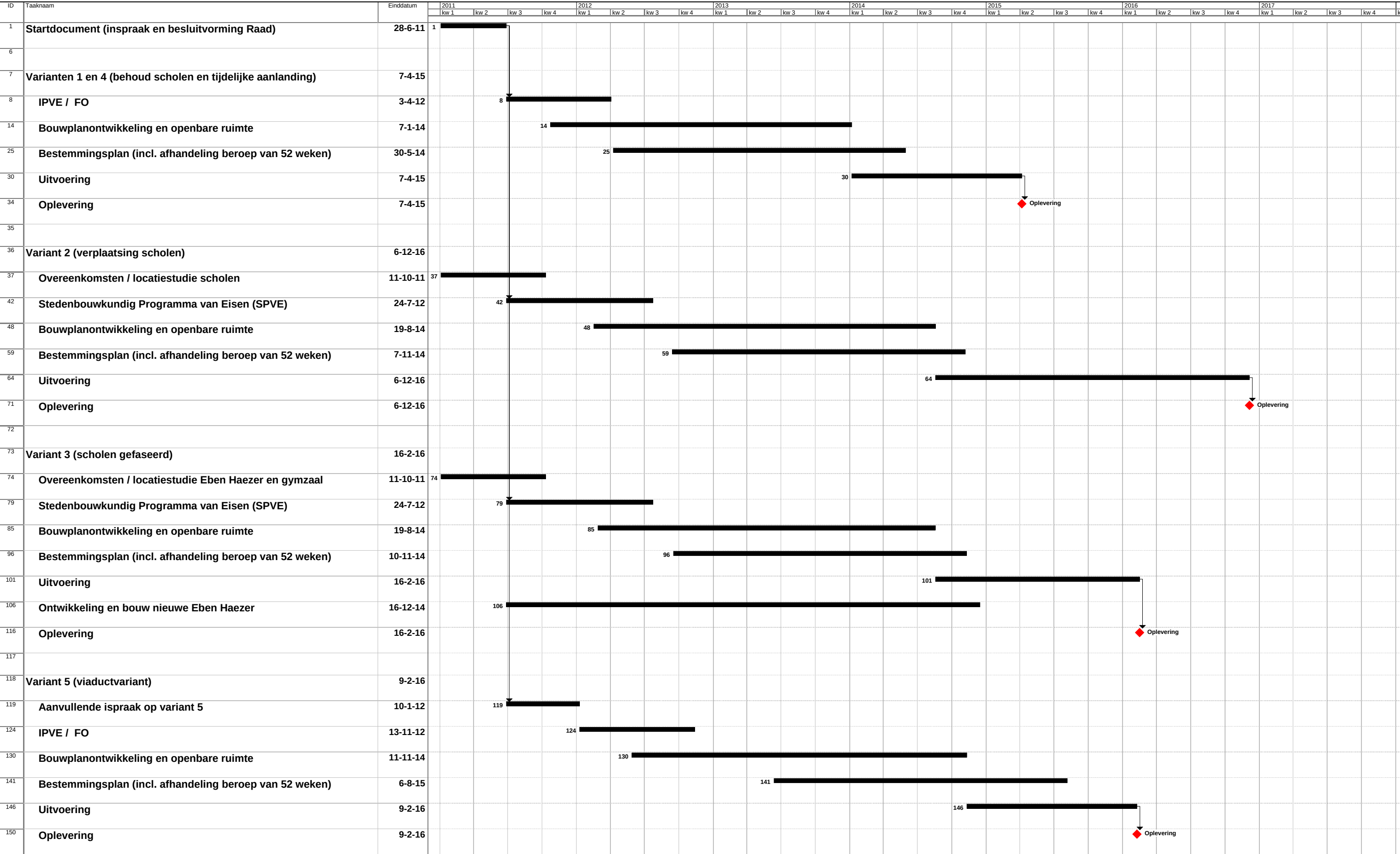
Bij de opstellen van de planning is uitgegaan van de volgende uitgangspunten (voor alle varianten):

- bouwlocatie aan Leidsche Rijn zijde is eind 2012 beschikbaar
- bezwaar en / of beroeps procedures hebben geen invloed van betekenis (<8 weken) op de planning, in de planningen zijn deze 8 weken niet opgenomen
- er wordt een bestemmingsplan gemaakt, geen projectbesluit binnen de per 1 oktober 2010 in te voeren omgevingsvergunning (vertraging mogelijk 20 weken)
- er treden geen vertragingen op ten gevolge van (nu nog onbekend) bodemverontreiniging, ondergrondse infra (K&L) ed.
- alle aanbestedingen zijn "niet openbaar Europees" (voorselectie partijen, daarna offerteaanvraag aan geselecteerde partijen)
- vergunningsprocedures (niet opgenomen, max. 32 weken) kunnen uitgevoerd worden gelijktijdig met uitwerken bestek en aanbesteding voor de uitvoering
- na besluitvorming in de Raad over het definitiedocument (IPVE/FO, SPVE) starten op z'n vroegst de offerte uitvragen aan de geselecteerde partijen en mogelijke planologische procedures
- participatie en consultatie (naast formele via wetgeving geregelde, planologisch procedures, wel in de planningen) vindt plaats tijdens het opstellen van de definitiedocumenten en ontwerpproces. Voor de inspraak op de definitiedocumenten zal een besluit (door gemandateerd wethouder) genomen moeten worden om dit wel of niet te doen. Deze inspraak is wel opgenomen in de planning. De overig participatie (actieve rol in proces van opstellen documenten en ontwerpen bouwplan) verloopt parallel aan het betreffende proces. Als dit moeizaam verloop heeft dat directe gevolgen voor de doorlooptijden. Dit is niet opgenomen in de planningen.



Fietsbrug Amsterdam – Rijnkanaal, planning op hoofdlijnen

19 mei 2011



# Risicoanalyse fietsbrug Amsterdam– Rijnkanaal mei 2011

## 1. Risico's Algemeen

Voor het project fietsbrug is een aantal varianten onderling vergeleken.

Het gekozen scenario dat uitgaat van herhuisvesting van twee scholen is de meest complexe van de onderzochte varianten. Aan het project zijn verschillende risico's verbonden. De risico's zijn op hoofdlijnen te onderverdelen in een drietal soorten, te weten;

- risico's rond de beschikbare financiële dekkingsmiddelen,
- risico's samenhangend met de beheersing van de kosten,
- en de diverse procesrisico's als gevolg van de complexiteit van het project.

Daarnaast biedt de huidige opzet van het project een aantal kansen die de risico's van het project verminderen en ruimte bieden voor een verbetering van het geprognosticeerde resultaat.

## 2. Risico's Dekking

Het project is afhankelijk van een financiële dekking uit verschillende bronnen. De hardheid van deze dekking vormt nog een aandachtspunt.

### **Dekking VERDER niet geborgd**

Het UVVB moet nog instemmen met het ontwerp van de fietsbrug en de besteding accorderen binnen de kaders van het programma VERDER. De formele beschikking van het UVVB wordt afgegeven op een plan van aanpak. Dit plan van aanpak zal na een positief besluit op voorliggend advies worden opgesteld en ingediend.

De verantwoording van de totale kosten (15 miljoen) bestaande uit een brug en een aanlandig inclusief de hiervoor noodzakelijke ingrepen moet uiteindelijk nog worden geaccordeerd door de subsidieverstrekker.

### Beheersmaatregel

Tijdige afspraken met UVVB over de wijze en criteria die worden gehanteerd bij de afrekening en hierop binnen het project sturen.

### **Dekking van de vervolgroute zijn nog niet ingeschat/ dekking niet gewaarborgd**

De kosten van de vervolgroute zijn op dit moment nog niet in te schatten, aangezien de noodzakelijke maatregelen nog niet duidelijk zijn. Er bestaat een risico dat er straks onvoldoende dekking is voor het uitvoeren van de maatregelen. Daarmee ontstaat tevens een mogelijk risico voor de planologische onderbouwing van de fietsbrug zelf. De vervolgroute is immers een onderdeel van de totale fietsverbinding die hier wordt beoogd.

### Beheersmaatregel

Hiervoor zal na de doorstart in het kader van het project een apart traject worden gevolgd waarbij de wijk nadrukkelijk wordt betrokken en de suggesties en wensen uit de inspraak worden meegenomen. Na overleg met bewoners kan, afhankelijk van de te nemen maatregelen, een kostenraming worden gemaakt en wordt gekeken hoe de noodzakelijke aanpassingen te financieren zijn binnen de gemeentelijke gelden voor verbetering hoofdfietsroutes.

Zodra dit helder is zal dit worden opgenomen in het fietsprogramma, onderdeel aanpak hoofdfietsroutes en volgt een aanvullend besluit over de dekking.

### **Dekking uit resultaat woningbouwontwikkeling niet zeker**

Risico dat de geprognosticeerde opbrengsten niet worden gehaald. Daarmee ontstaat een tekort op het totale project. Een lager financieel resultaat vertaalt zich rechtstreeks naar de middelen die ter beschikking komen voor het fietsbrug project (marktrisico).

### Beheersmaatregel

Besluit nemen om af te zien van de zogenoemde 70/30 afspraak in het kader van het IAB beleid en het volledige resultaat ten gunste te brengen van projectbudget. Bij verdere planontwikkeling bezien in hoeverre optimalisering mogelijk is en op basis van actuele marktinschatting tijdig bijsturen op prognose en programma.

### 3. Risico's kostenbeheersing en overschrijding

Voor de belangrijkste onderdelen van het project zijn door de verschillende betrokken vakdisciplines ramingen opgesteld met de kennis van dit moment. Daarbij zijn op basis van de kengetallen voor sloop, grondwerk en inrichting de kosten van de herinrichting van het plangebied geraamd.

#### **Gebruikelijke planontwikkelingrisico's**

Voor de beoogde planontwikkeling gelden de gebruikelijke risico's die voornamelijk samenhangen met een afwijking van de geraamde kosten en opbrengsten.

Daarbij kunnen ook vertragingen in het project leiden tot een verslechtering van het financiële resultaat. Verder is een aantal algemene risico's nog niet volledig in beeld gebracht. De belangrijkste hiervan zijn de risico's die verband houden met milieuregelgeving, bodemvervuiling, kabels en leidingen, archeologie en planschade.

#### Beheersmaatregel

Nader onderzoek en in beeld brengen van kaderstellende uitgangspunten.

In beeld brengen van niet eerder voorziene beperkingen en het vinden van slimme en kostenefficiënte oplossingen.

#### **Dekking betreft nominale bedragen (niet geïndexeerd)**

In dit stadium van de planvorming is gekozen voor het hanteren van nominale bedragen. De invloeden van rente en indexatie zijn derhalve voorlopig buiten beschouwing gelaten. Ongunstige voorwaarden en condities met betrekking tot het vrijvallen van werkmiddelen zullen leiden tot een verslechtering van het financiële resultaat van het project.

#### Beheersmaatregel

Deze invloeden van rente en indexatie in de vervolgfase bij de verdere verfijning van de berekeningen in beeld te brengen.

Sturen op taakstellende budgetten.

De centrale aansturing op project vanuit één totaalbudget project en van daar uit zoeken naar kostenefficiëntie. (bijv. door streven naar kostenvoordelige oplossingen voor verplaatsing EH, onderzoeken gedeeltelijke sloop nieuwbouw, optimaliseren voorkeursvariant.

Zoeken naar aanvullende dekkingsmogelijkheden binnen programma.

Waar nodig tijdig bijstellingen toepassen in programma om haalbaarheid te waarborgen.

#### **De kostenramingen zijn gebaseerd op kengetallen en normbedragen en niet op een ontwerp**

De ramingen van de brug zijn nog gebaseerd op kengetallen. Hoewel de gebruikelijke posten onvoorzien zijn aangehouden, zitten hierin de grootste financiële risico's, met name samenhangend met het type ontwerp. Uitgangspunt bij de berekeningen is een functionele boogbrug geweest.

Ook de nieuwbouw van de Montessorischool, geïntegreerd met de aanlanding van de brug is geen alledaagse opgave en zonder ontwerp moeilijk op meerkosten te schatten. Wel zijn de nodige marges aangehouden, maar pas in het ontwerpstadium zal blijken of dit toereikend is.

De kosten van de verplaatsing van de Eben Häzerschool zijn in dit stadium ook nog niet goed in te schatten. Dit wordt onder andere bepaald door de vraag of deze school is te herhuisvesten in een bestaand gebouw of dat een vervangende nieuwbouw noodzakelijk is. In het eerste geval kunnen de kosten wellicht fors afnemen.

#### Beheersmaatregel

Strakke financiële sturing in de volgende projectfasen (Programma van Eisen, ontwerp) op basis van taakstellende budgetten.

Zoeken en benutten van mogelijkheden voor kostenoptimalisatie.

Streven naar kostenefficiënte oplossingen (onder andere voor verplaatsing Eben Häzerschool).

Aanbesteding op basis van scherp PVE en heldere strategie.

Scherpe aansturing bij de uitvoering.

### **Aanbestedings- en realisatierisico**

De complexiteit van het project heeft gevolgen voor het aanbestedingstraject en de wijze waarop beheersing van de kosten tijdens de uitvoering kan worden bereikt. Een focus op een scherpe aanbesteding van werken kan zich tijdens de uitvoeringsfase wreken en leiden tot tussentijdse planaanpassingen en meerwerk.

#### Beheersmaatregel

Zoeken naar mogelijkheden om binnen opgave tot een vereenvoudiging te komen.

Strakke aanbestedingsstrategie.

Een scherp PVE.

Centrale aansturing van het project vanuit SO waarbij het bouwheerschap voor de scholen bij de gemeente ligt.

Investeren in een goed bouwmanagement.

### **Procesrisico's**

Als gevolg van de complexe projectopzet is de realisatie van de fietsbrug in volgorde van realisatie en tijdsspanne mede afhankelijk geworden van de voor de scholen gevonden oplossingen. Dit heeft gevolgen voor de totale doorlooptijd en vormt een belangrijk procesrisico voor het project.

### **De voortgang is sterk afhankelijk de uitplaatsing van de Eben Häzerschool**

Om het scenario verplaatsing scholen te kunnen realiseren wordt uitgegaan van verplaatsing van de Eben Häzerschool. De Eben Häzerschool heeft hierbij een sterke onderhandelingspositie. De snelheid van de oplossing die samen met de school wordt gevonden is bepalend voor de voortgang van het project en daarmee van invloed op de kosten.

#### Beheersmaatregel

Maken van adequate afspraken met de scholen over gezamenlijk traject voor het vinden van een passende oplossing, vastleggen in overeenkomsten (intentieovereenkomst, ontwikkelovereenkomst).

### **Grote druk vanuit wijk kan leiden tot vertraging en dus kostenoverschrijding**

De zorgvuldigheid van het verdere planproces en participatie vraagt om tijd en inzet. Hiervoor is binnen de planning en kostenraming ruimte ingecalculeerd. Of de financiële ruimte toereikend is, kan pas in de loop van het planproces worden vastgesteld.

#### Beheersmaatregel

Sturen op communicatie door een uitvoeringsgericht communicatieplan.

Heldere afspraken met betrokkenen waaronder klankbordgroep en wijkraden over de wijze van participatie en verwachtingen.

### **Budget verantwoordelijkheid**

Bij de realisatie van de deelprojecten zijn de aansturing en verantwoordelijkheid verdeeld over verschillende gemeentelijke diensten. Door de koppeling van de deelprojecten is een goede afstemming en planning van de verschillende onderdelen zeer belangrijk. Een vertraging in de realisatie van één van de twee scholen kan in tijd en geld grote gevolgen hebben voor de realisatie van het fietsbrugproject.

#### Beheersmaatregel

Projectverantwoordelijkheid en financiële verantwoordelijkheid voor het totale project in één hand (SO).

Gedegen afstemming tussen diensten, in het bijzonder SO en DMO, vanuit gemeenschappelijke belangen en doelstellingen.



# Fietsbrugnieuws

Mei 2011



Dienst StadsOntwikkeling  
Adres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht  
Telefoon 030 – 286 00 00  
Email: fietsbrug@utrecht.nl  
www.utrecht.nl/fietsbrug-ark

## Nieuwe fietsbrug:

# Ruimte maken voor duurzame inpassing

Een fietsbrug over het Amsterdam–Rijnkanaal is een nog ontbrekende maar onmisbare schakel in het fietsnetwerk van Utrecht. Het college van burgemeester en wethouders vindt het belangrijk dat deze fietsbrug een goede en snelle verbinding wordt tussen Leidsche Rijn en de bestaande stad, waar bewoners en bezoekers van Utrecht optimaal van kunnen profiteren.

Het college van Utrecht stelt de gemeenteraad voor twee basisscholen en de gymzaal in het Victor Hugoplantsoen te verplaatsen voor een goede aanlanding van de nieuwe fietsbrug van Leidsche Rijn naar de bestaande stad. Het college vindt het belangrijk dat deze fietsbrug een goede en snelle verbinding wordt, waar bewoners en bezoekers van Utrecht jarenlang van kunnen profiteren. De extra investering, in tijd en geld, is nodig om in één keer – voor de wijk én voor de fietser – een goede en toekomstbestendige voorziening aan te leggen. Het is nu aan de gemeenteraad om hierover een definitief besluit te nemen. De brug kan samen met de nieuwe schoolgebouwen in 2016 klaar zijn.

### Verplaatsen scholen

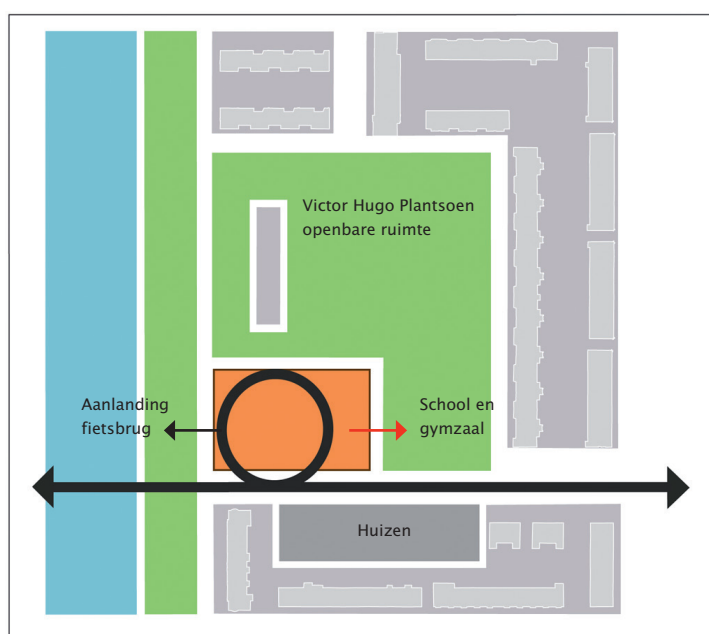
Het college stelt de raad voor de twee scholen en de gymzaal in het Victor Hugoplantsoen te verplaatsen. Dit betekent dat de huidige Montessorischool en gymzaal worden gesloopt en samen met de aanlanding van de brug binnen het gebied een nieuwe plek krijgen. Ook de Eben–Haëzerschool wordt gesloopt en er wordt gezocht naar een locatie buiten het gebied. Voor deze oplossing is 6 miljoen euro extra nodig en het college vraagt de raad deze beschikbaar te stellen.

Op deze manier is er meer ruimte om een zo comfortabel mogelijke fietshelling te ontwerpen. Ook geeft dit de beste mogelijk-



heden voor een herkenbare en veilige verbinding voor de fietser. Door de nieuwe stedenbouwkundige situatie kan namelijk de school zo gunstig mogelijk binnen het plantsoen worden gesitueerd. Daardoor kan het fietsverkeer op een overzichtelijke

manier naar de brug worden geleid. En ook het haal- en brengverkeer van de basisschool en de fietsverbinding kunnen van elkaar gescheiden blijven en dat komt de veiligheid ten goede.



Deze schematische tekening laat zien hoe het scenario 'verplaatsing scholen' er uit zou kunnen zien. Het ontwerp, de maten en grenzen zijn nog niet definitief.







### Waarom een fietsbrug

De brug is een extra verbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal, speciaal voor fietsers en voetgangers, tussen Leidsche Rijn en de bestaande stad. Deze brug is nodig voor een optimaal netwerk van goede, veilige en vooral snelle fietsroutes door de stad. Het aantal fietsers, dat de brug zal gebruiken neemt alleen maar toe met de verdere groei van Leidsche Rijn. Het Utrechtse college kiest voor de fiets, ov en schoon vervoer. De aanleg van de fietsbrug past in deze keuze. Voor fietsers vanuit het centrum en Oog in Al ligt er straks een snelle verbinding naar Leidsche Rijn en het toekomstige centrum en verder richting het Groene Hart.

### Resultaten inspraak

Omwonenden en andere partijen hebben in januari en februari 2011 kunnen reageren op de vier mogelijkheden voor inpassing in het Victor Hugoplantsoen. Er hebben 64 mensen van de inspraakmogelijkheid gebruik gemaakt. De meeste reacties komen uit de wijk Oog in Al. Een groot deel van de reacties gaan over nut- en noodzaak van brug, de investering die dit vergt en het wijkbelang versus het stadsbelang. Over de ruimtelijke inpassing van de fietsbrug in het Victor Hugoplantsoen worden suggesties en aandachtspunten gedaan. Wonen, veiligheid, overlast en groen zijn thema's die vaak terugkomen. Wat is het effect van de fietsbrug op mijn woonplezier en wat doet de gemeente er aan om overlast te voorkomen? Veel overige reacties gaan

over de mogelijke knelpunten op de vervolgroute.

De inspraakreacties en het antwoord van de gemeente zijn te lezen in het tweekolommenstuk op de website [www.utrecht.nl/fietsbrug-ark](http://www.utrecht.nl/fietsbrug-ark). Op basis van de inspraakreacties is het plan op een aantal punten aangepast. Zo heeft het college ervoor gekozen om geen brommers en snorfietsen toe te staan op de fietsbrug. Daarnaast is het verwachte gebruik geactualiseerd met nieuwe tellingen. Ook heeft het college op verzoek van de raadscommissie Stad en Ruimte de viaductvariant uitgewerkt en beoordeeld.

Een ander deel van de inspraakreacties gaat in op onderdelen die nog nader uitgewerkt moeten worden, zoals welke bomen precies in de weg staan of vragen over bouwwerkzaamheden. Dit heeft een lijst opgeleverd met aandachtspunten voor de verdere uitwerking. Hierop staan bijvoorbeeld ook alle genoemde knelpunten voor de vervolgroute: de oversteek met de Lessinglaan, de drukte op de Everard Meijsterlaan, het park Oog in Al en de Muntbrug en route daar naar toe.

De wijkraad Leidsche Rijn en de wijkraad West hebben allebei een advies uitgebracht. Beide wijkraden steunen de voorkeur van het college, maar geven daarnaast aandachtspunten mee voor de vervolgfase. De wijkraad Leidsche Rijn wil graag dat de brug zo snel mogelijk

gerealiseerd wordt. De wijkraad West vraagt vooral aandacht voor de vervolgroute en de participatie. De adviezen en het antwoord van het college kunt u vinden op [www.utrecht.nl/fietsbrug-ark](http://www.utrecht.nl/fietsbrug-ark).

### Procedure

Nu het college definitief een voorkeur heeft voor deze duurzame inpassing, is de gemeenteraad aan zet. Het onderwerp fietsbrug wordt besproken op een raadsinformatieavond (RIA). Daar kunt u uw mening geven. Als u dat wilt doen, moet u zich van te voren aanmelden. Op [www.utrecht.nl/raadsinformatieavond](http://www.utrecht.nl/raadsinformatieavond) maakt de raad bekend wanneer de fietsbrug besproken wordt en hoe u zich kunt aanmelden.

Na de RIA bespreekt de raadscommissie Stad & Ruimte het voorstel. Daarna is het aan de gemeenteraad om een definitief besluit te nemen en extra geld beschikbaar te stellen.

### Participatie

De gemeente vraagt bewoners en belanghebbenden mee te denken over het ontwerp van de brug, de inrichting van het Victor Hugoplantsoen en de vervolgroute door de wijk Oog in Al. Dat gebeurt via een nog samen te stellen klankbordgroep, die advies geeft bij de uitwerking. Pas als de definitieve besluitvorming in de raad is geweest, kan de nieuwe klankbordgroep worden samengesteld. Hoe u zich aan kunt melden, laat de gemeente u op dat moment weten.

## Tijdpad

De planning na het raadsbesluit ziet er vooralsnog als volgt uit:

- 2011, 3e en 4e kwartaal: opstellen Programma van Eisen
- 2012/2013: aanbesteding ontwerp en uitwerken ontwerp
- 2012/2013: bestemmingsplan en aanbesteding
- 2014: start bouw
- 2016: oplevering brug

## Meer weten?

- Voor meer informatie kunt u kijken op de website van de fietsbrug: [www.utrecht.nl/fietsbrug-ark](http://www.utrecht.nl/fietsbrug-ark). Hier vindt u ook het aangepaste doorstartdocument, het tweekolommenstuk en de wijkraadadviezen
- Meer informatie over het fietsbeleid van Utrecht vindt u op [www.utrecht.nl/fietsen](http://www.utrecht.nl/fietsen)
- Hoe u kunt meepraten tijdens een raadsinformatieavond staat op [www.utrecht.nl/raadsinformatieavond](http://www.utrecht.nl/raadsinformatieavond)
- De agenda's van de raadscommissies en de stukken staan op [www.utrecht.nl/gemeenteraad](http://www.utrecht.nl/gemeenteraad).





## **FINANCIELE ONDERBOUWING FIETSBRUG OOG IN AL**

**Geheime bijlage bij raadsvoorstel Fietsbrug mei 2011**

## Inleiding

Deze financiële onderbouwing is als volgt opgezet

### A. Overzicht scenario's

Bevat een financiële vergelijking van de verschillende scenario's die in het doorstartdocument zijn beoordeeld. Het betreft hier globale financiële ramingen.

### B. Specificatie globale raming scenario verplaatsing scholen

Bevat een specificatie van de kosten van de voorkeursvariant, het scenario verplaatsing scholen. De onderliggende uitgangspunten voor deze globale raming worden hierbij aangegeven.



|                                                     |                  |
|-----------------------------------------------------|------------------|
| <b>A. Fietsbrug Oog in Al, Overzicht scenario's</b> | <b>14-4-2010</b> |
|-----------------------------------------------------|------------------|

| 4 Scenario's | Behoud scholen | Behoud scholen    | Verplaatsing Scholen | Tijdelijk | Scholen gefaseerd |
|--------------|----------------|-------------------|----------------------|-----------|-------------------|
|              | 1a maaiveld    | 1b viaductvariant | 2                    | 3         | 4                 |

|                          |           |           |           |           |           |
|--------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| <b>Kostenraming</b>      |           |           |           |           |           |
| Plankosten               | 570.315   | 602.915   | 2.250.315 | 1.068.315 | 1.490.315 |
| Verwerving               |           |           | 801.000   |           | 801.000   |
| Tijdelijk beheer         | 200.000   | 235.000   | 200.000   | 200.000   | 200.000   |
| Sloopkosten              |           | 23.000    | 300.000   | 300.000   | 300.000   |
| Milieukosten             |           | 25.000    |           |           |           |
| Bouwrijpmaken            | 700.824   | 715.824   | 700.824   | 700.824   | 700.824   |
| Woonrijpmaken            | 780.300   | 845.300   | 780.300   | 780.300   | 780.300   |
| Overige kosten           |           |           |           |           |           |
| Brug                     | 8.597.713 | 8.597.713 | 8.597.713 | 8.597.713 | 8.597.713 |
| Tijdelijke aanlanding    |           |           |           | 1.400.290 |           |
| Aanlanding               | 1.890.002 | 1.890.002 | 1.890.002 | 1.890.002 | 1.890.002 |
| Herinrichting plangebied | 1.170.450 | 1.170.450 | 1.170.450 | 1.170.450 | 1.170.450 |
| Extra kosten viaduct     |           | 4.283.710 |           |           |           |
| Bijdragen aan            |           |           |           |           |           |
| Nieuwbouw OBS Montessori |           |           | 3.800.000 |           |           |
| Nieuwbouw gymzaal        |           |           | 1.100.000 |           | 1.100.000 |
| Nieuwbouw Eben-Haëzer    |           |           | 2.100.000 |           | 2.100.000 |
| Nieuwbouw gymzaal        |           |           | 1.100.000 |           | 1.100.000 |
| VAT-kosten               | 397.736   | 430.336   | 1.427.736 | 726.236   | 1.042.736 |
| Rente                    |           |           |           |           |           |
| BTW                      |           |           |           |           |           |

|                      |                   |                   |                   |                   |                   |
|----------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| <b>totaal kosten</b> | <b>14.307.340</b> | <b>18.819.250</b> | <b>26.218.340</b> | <b>16.834.130</b> | <b>21.273.340</b> |
|----------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|

**B. Fietsbrug Oog in Al, Specificatie globale kosten en dekking scenario verplaatsing scholen**

14-4-2010

| Onderverdeling Deelprojecten                        | totaal            | brug + aanlanding | scholen          | woningbouw       |
|-----------------------------------------------------|-------------------|-------------------|------------------|------------------|
| <b>Scenario 2</b>                                   |                   |                   |                  |                  |
| <b>Kostenraming</b>                                 |                   |                   |                  |                  |
| Plankosten                                          | 2.250.315         | 1.350.189         | 225.031          | 675.094          |
| Verwerving                                          | 801.000           | 801.000           |                  |                  |
| Tijdelijk beheer                                    | 200.000           | 200.000           |                  |                  |
| Sloopkosten                                         | 300.000           | 300.000           |                  |                  |
| Milieukosten                                        |                   |                   |                  |                  |
| Bouwrijpmaken                                       | 700.824           | 700.824           |                  |                  |
| Woonrijpmaken                                       | 780.300           |                   |                  | 780.300          |
| Brug                                                | 11.658.165        | 11.658.165        |                  |                  |
| Bijdragen aan                                       |                   |                   |                  |                  |
| Nieuwbouw OBS Montessorischool                      | 3.800.000         |                   | 3.800.000        |                  |
| Nieuwbouw gymzaal                                   | 1.100.000         |                   | 1.100.000        |                  |
| Nieuwbouw Eben-Haëzer                               | 2.100.000         |                   | 2.100.000        |                  |
| Nieuwbouw gymzaal                                   | 1.100.000         |                   | 1.100.000        |                  |
| VAT-kosten                                          | 1.427.736         | 1.427.736         |                  |                  |
| Rente                                               |                   |                   |                  |                  |
| BTW                                                 |                   |                   |                  |                  |
| <b>totaal kosten</b>                                | <b>26.218.340</b> | <b>16.437.914</b> | <b>8.325.031</b> | <b>1.455.394</b> |
| <b>Dekking</b>                                      |                   |                   |                  |                  |
| Onbelaste subsidies (Reservering Algemene middelen) | 3.600.000         |                   |                  |                  |
| Onbelaste subsidies (Bijdrage VERDER)               | 15.000.000        |                   |                  |                  |
| Herprofilering Bereikbaarheid                       | 3.500.000         |                   |                  |                  |
| Programma Onderwijs                                 | 1.000.000         |                   |                  |                  |
| Bijdrage Grondexploitatie Leidscherijn              | 1.500.000         |                   |                  |                  |
| Woningbouw ontwikkeling                             | 1.618.340         |                   |                  |                  |
| <b>totaal opbrengsten</b>                           | <b>26.218.340</b> | <b>-</b>          |                  |                  |
| <b>Saldo nominaal</b>                               | <b>0</b>          |                   |                  |                  |

## **Toelichting uitgangspunten bij ramingen**

### **Uitgangspunten**

Kostenopgave DMO, Verplaatsing voorzieningen Oog In Al, Versie 2.1 datum 29/09/2010.

Kostenopgave DMO is samengevat in het "Overzicht bouwkosten scholen (DMO).

Investeringsraming Brug Oog in Al, S. Baars, 17 augustus 2010.

Er zijn alleen kosten opgenomen voor het plangebied die aan het plan zijn toe te schrijven.

In de kostenraming is geen rekening gehouden met eventuele tijdelijke huisvesting.

Er is nog geen rekening gehouden met de aanwezigheid van bodemverontreiniging.

Er is nog geen rekening gehouden met kosten in verband met het verleggen van kabels en leidingen.

Er is nog geen rekening gehouden met kosten van mogelijke planschade.

De boekwaarden van de bestaande gebouwen worden niet ten laste van het project gebracht.

Voor de verwerving alternatieve schoolkavel is uitgegaan van een kavel van 4500 m<sup>2</sup>.

Voor de verwervingsprijs van een schoolkavel is uitgegaan van de maatschappelijke grondprijs (€ 810.000), de marktprijs ligt hoger.

Er is geen afzonderlijke opslag onvoorzien opgenomen, uitgangspunt is dat onvoorziene kosten onderdeel uitmaken van de opgenomen budgetten.

### **Opmerkingen**

De ramingen hebben in dit stadium van de planvorming nog geen absoluut karakter.

Nominale berekening, rente en indexatie invloeden zijn op dit moment buiten beschouwing gelaten.

# voorstel aan de raad



Opgesteld door        StadsOntwikkeling  
                              Sector Programma's  
                              Bereikbaarheid

Kenmerk                11.055432

Vergadering           Raad

Vergaderdatum        28 juni 2011

Jaargang en nummer   2011 – 74

---

## Projectbesluit tram Uithoflijn

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

- 1 In te stemmen met het Projectbesluit om te komen tot vertramming van de HOV verbinding tussen Utrecht Centraal en P+R De Uithof.
- 2 De eerder beschikbaar gestelde budgetten voor de busbaan HOV Om de Zuid te oormerken voor de tramverbinding naar De Uithof.
- 3 De tramverbinding naar de Uithof in het Stationsgebied aan de binnenstadzijde van de OV-Terminal in te passen.
- 4 De door het college opgelegde geheimhouding van de bijlagen 'businesscase' en 'Financieel Plan Uithoflijn' artikel 25 lid 3 Gemeentewet te bekrachtigen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,

Drs. M.R. Schurink

Mr. A. Wolfsen

---

### Conclusie commissie Stad en Ruimte:

1. De wethouder verzoekt de minister om de twee second opinion's aan de gemeenteraad te verstrekken, voorafgaand aan raadbehandeling. 2. De wethouder zet zich in voor een halfjaarlijkse/kwartaalrapportage door de Stuurgroep. 3. De wethouder neemt in dit raadsvoorstel een besluit op waarin expliciet gekozen wordt voor de oostzijde als aanlanding van de tram in het Stationsgebied. 4. De wethouder zet zich in voor een Taskforce, inclusief buurgemeenten, voor maatregelen om problemen bij lijn 12 aan te pakken. 5. De wethouder stuurt planning en besluitvormingstraject voor het stationsgebied ( incl. Kruisvaartkwartier). 6. De wethouder zal BRU verzoeken aan te geven tot wanneer de bijlage "Businesscase" geheim moet blijven en dit verwerken in het raadsbesluit. 7. Een preciezere inschatting van de risicobeheersing verstrekt de wethouder voorafgaand aan de raadsbehandeling.

datum: 14 jun 2011

---

# *voorstel aan de raad*



**Gemeente Utrecht**

|                    |                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Programma's<br>Bereikbaarheid |
| Kenmerk            | 11.055432                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 74                                                 |

---

status: B

---

# samenvatting



|                    |                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Programma's<br>Bereikbaarheid |
| Kenmerk            | 11.055432                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 74                                                 |

---

## Projectbesluit tram Uithoflijn

### Raadsvoorstel:

- 1 In te stemmen met het Projectbesluit om te komen tot vertramming van de HOV verbinding tussen Utrecht Centraal en P+R De Uithof.
  - 2 De eerder beschikbaar gestelde budgetten voor de busbaan HOV Om de Zuid te oormerken voor de tramverbinding naar De Uithof.
  - 3 De tramverbinding naar de Uithof in het Stationsgebied aan de binnenstadszijde van de OV-Terminal in te passen.
  - 4 De door het college opgelegde geheimhouding van de bijlagen 'businesscase' en 'Financieel Plan Uithoflijn' artikel 25 lid 3 Gemeentewet te bekrachtigen.
- 

### Argumenten

- 1.1 De tram is noodzakelijk voor de ontsluiting en de ontwikkeling van De Uithof en de OV-terminal.
- 1.2 Er is breed draagvlak.
- 1.3 De Uithoflijn past binnen het toekomstig tramnetwerk.
- 1.4 De trambaan is inpasbaar.
- 1.5 Er is voldoende zicht op een sluitende projectbegroting.
- 1.6 De risico's zijn in beeld.
- 1.7 Er is een integrale planning voor de baan, materieel en remise.
- 1.8 In de projectdefinitie staan de kaders tot oplevering van het tramsysteem.
- 1.9 BRU is eigenaar en beheerder van het tramsysteem.
- 2.1 De middelen voor de HOV Om de Zuid hebben deels nog geen bestemming tram.
- 3.1 Uit verschillende studies is gebleken dat de oostzijde de beste lokatie is.
- 4.1 Ten einde te voorkomen dat de door het college opgelegde geheimhouding vervalt, dient de raad deze expliciet te bekrachtigen.
- 4.2 De cijfers zijn geheim in verband met aanbesteding, totdat de geheimhouding die door Bestuur Regio Utrecht tevens op deze bijlagen is opgelegd door Bestuur Regio Utrecht is opgeheven.

# *samenvatting*



|                    |                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Programma's<br>Bereikbaarheid |
| Kenmerk            | 11.055432                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 74                                                 |

---

## Kanttekeningen

- 1.1 Er is nog geen onomkeerbaar besluit.
- 1.2 Er is nog geen definitief besluit tot sanering van de Oosterspoorbaan



# toelichting



|                    |                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Programma's<br>Bereikbaarheid |
| Kenmerk            | 11.055432                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 74                                                 |

---

## Projectbesluit tram Uithoflijn

### Context

Het kenniscentrum De Uithof is aan het groeien. De huidige busverbindingen zijn ontoereikend.

In 2008 is besloten tot aanleg van een HOV-busbaan, de voorbereiding en realisatie van de HOV busbaan zijn gestart.

In december 2009 heeft het AB-BRU de visie voor het regionaal tramnetwerk vastgesteld en besloten dat als de Uithoflijn wordt vertramd, dit de eerstvolgende tramverbinding in het tramnetwerk moet worden.

In de samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente en BRU (SOK) is afgesproken dat begin 2011 een projectbesluit genomen wordt op basis van voorstellen voor tracéontwerp, IPvE, investeringsraming en dekking exploitatie, opgave van activiteiten en organisatie voor de vervolgfasen.

In het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) worden op 30 mei 2011 naar verwachting met de minister van Infrastructuur en Milieu afspraken gemaakt over de rijksbijdrage aan de Uithoflijn.

### Argumenten

#### *1.1 De tram is noodzakelijk voor de ontsluiting en de ontwikkeling van De Uithof en de OV-terminal.*

Rijk en regio hebben de ambitie om De Uithof verder te ontwikkelen tot een kenniscluster van internationaal formaat. Op de Uithof zijn de Universiteit, Hogeschool, Universitair Medisch Centrum en 50 kennisinstellingen gevestigd. Door verdere samenwerking tussen bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid en door bundeling van kennis wordt de concurrentiekracht verder versterkt. Dat is van regionaal en nationaal belang.

Met de ontwikkeling van het Sciencepark gaat De Uithof 50% uitbreiden. Momenteel zijn er op De Uithof circa 21.500 arbeidsplaatsen en circa 45.000 studenten. Ambitie is dat dit aantal groeit naar circa 30.500 arbeidsplaatsen en circa 55.000 studenten.

Nu komt circa 25% van de reizigers per auto, 45% per fiets en 30% met het openbaar vervoer. Er is al een optimale spreiding van werk en college tijden. De ochtend- en middagspits is al uitgesmeerd tussen 7.00 en 11.30 uur en 15.00 en 19.00 uur. De bereikbaarheid per auto en fiets wordt verder verbeterd, maar is dan aan haar grens. De OV-bereikbaarheid van De Uithof is problematisch. De bussen zitten overvol, reizigers kunnen vaak

# toelichting



|                    |                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Programma's<br>Bereikbaarheid |
| Kenmerk            | 11.055432                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 74                                                 |

---

niet mee en de wachttijd is onbetrouwbaar. Het aantal reizigers gaat naar verwachting toenemen van 40.000 in 2010 tot 60.000 in 2020. De OV-terminal en de haltes in De Uithof kunnen verdere toename van het aantal bussen – die in de spits nu al in een frequentie van één per minuut rijden – niet opvangen. Bussen komen lange tijd in de file op de vrije HOV-busbaan. Zoals ook uit het rapport Uithoflijn en de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) blijkt (zie bijlage) is de ontwikkeling van De Uithof alleen mogelijk met een goede HOV-verbinding.

Uit de MKBA blijkt ook dat de baten hoger zijn dan de kosten. Daarmee wordt de keuze voor de vertramming van de Uithoflijn herbevestigd.

Overigens is met dit projectbesluit nog geen onomkeerbaar besluit genomen. Eind 2011 zal het daartoe vereiste uitvoeringsbesluit dienen te worden genomen. Om te komen tot het uitvoeringsbesluit wordt het ontwerp verder uitgewerkt, waaronder een integraal ontwerp van de trambaan in het stationsgebied. Daarnaast wordt dan een exploitatiebegroting, de aanbestedingsstrategie, afspraken over de raakvlakken met andere projecten en een uitvoeringsovereenkomst tussen gemeente en BRU vastgesteld.

## 1.2 *Er is breed draagvlak.*

Er is breed draagvlak op zowel bestuurlijk als maatschappelijk niveau voor een snelle komst van deze tramverbinding.

De afgelopen maanden is veel overleg geweest met partijen in het Stationsgebied, in De Uithof, met bewoners van de Pelikaanstraat en andere belangstellende bewoners langs het tracé, met wijkraden en met medewerkers en bestuurders van BRU, gemeente, provincie en rijk.

Daarnaast zijn er diverse wijkberichten verspreid, zijn bouwkranten en nieuwsbrieven uitgegeven en is een projectpagina op internet gemaakt. Ook hebben diverse informatieavonden en inspraakbijeenkomsten plaatsgevonden, waarvoor veel belangstelling was. De belangrijkste inspraakreacties op het voorontwerp zijn met de inspraaknota verwerkt. Slechts 1 bewoner heeft bij de Raad van State bezwaar tegen het bestemmingsplan gemaakt. Uit de diverse reacties blijkt groot draagvlak voor de Uithoflijn. Diverse reacties bepleiten een snelle komst van de tramverbinding.

## 1.3 *De Uithoflijn past binnen het toekomstig tramnetwerk.*

In december 2009 heeft het AB-BRU de visie voor het regionaal tramnetwerk

# toelichting



|                    |                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Programma's<br>Bereikbaarheid |
| Kenmerk            | 11.055432                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 74                                                 |

vastgesteld en besloten dat de Uithoflijn onderdeel uitmaakt van het toekomstige tramnetwerk en deze wordt gekoppeld aan de SUNIJ-lijn (SUNIJ = Sneltram Utrecht-Nieuwegein/IJsselstein).

De aansluiting van het tramsysteem op de OV-terminal leidt tot een beter OV-knooppunt. In april en oktober 2010 zijn de uitkomsten van de studies naar de inpassing van het regionaal tramnetwerk en de Uithoflijn in het Stationsgebied gepresenteerd. Hieruit blijkt dat het uiteindelijke tramnetwerk inpasbaar is in het Stationsgebied.

De inpassing van de Uithoflijn maakt enkele aanpassingen in het Stationsgebied noodzakelijk. Voor zover deze een voorwaarde zijn voor een goed werkend tramsysteem binnen het OV netwerk, maken deze onderdeel uit van het projectbesluit (bijvoorbeeld de aanleg van het Kruisvaarttracé).

## 1.4 De trambaan is inpasbaar.

Het tracé van de Uithoflijn loopt vanaf de binnenstadzijde van Utrecht Centraal over de Adama van Scheltemabaan, parallel langs het spoor, via de Laan van Maarschalkerweerd, Weg tot de Wetenschap en Heidelberglaan naar P+R De Uithof. Er zijn negen haltes: Utrecht Centraal, Vaartsche Rijn, Galgenwaard, Kromme Rijn, Kruytgebouw, Heidelberglaan, UMC Utrecht, Wilhelmina Kinderziekenhuis en P+R De Uithof.

Utrecht Centraal en Vaartsche Rijn zijn gecombineerde tram/trein haltes. Galgenwaard en Kromme Rijn ontsluiten het kantorencomplex, het stadion en sport- en recreatiegebied. De overige haltes ontsluiten de Hogeschool, Universiteit, Academisch Ziekenhuis en de P+R De Uithof.

Voor het gehele tracé van de trambaan is een voorontwerp opgesteld. Het voorontwerp voor Stationsgebied (inclusief aansluiting met de SUNIJ) en voor de aansluiting met de P+R De Uithof en de opstelsporen is na verwerking van de inspraakreacties door ons in april 2011 vastgesteld. Het voorontwerp voor het tracé daartussen in januari 2010. Opmerkingen die uit de review van BRU op basis van toetsing op het Integraal Programma van Eisen naar voren zijn gekomen worden in het Definitief Ontwerp verwerkt. Daarin worden ook meegenomen de halteconfiguratie en inrichting, de beveiliging en beheersing, telecom en verkeersleiding. Daarnaast moet ook een integraal veiligheidsplan opgesteld worden.

In juni 2011 is een ontwerp voor en studie naar de aanpassing van de OV-terminal afgerond, waaruit blijkt dat in de afzonderlijke fases de Uithoflijn, het regionaal tram- en busnetwerk inpasbaar zijn.

# toelichting



|                    |                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Programma's<br>Bereikbaarheid |
| Kenmerk            | 11.055432                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 74                                                 |

---

## 1.5 *Er is voldoende zicht op een sluitende projectbegroting.*

Uit de Maatschappelijke Kostenbatenanalyse blijkt dat de baten hoger zijn dan de kosten.

Uit de Businesscase blijkt dat de investeringskosten € 321 mln bedragen. Dat is €252 mln voor de Uithoflijn van de OVT naar de P+R De Uithof en €68 mln voor het doortrekken van de SUNIJ-lijn, de gevolggkosten daarvan en de verwerving van Cranenburg.

Met de rijksbijdrage van € 110 mln en de € 211 mln regionale middelen, waaronder € 100 mln VERDER, en daarnaast de beschikbare budgetten voor de HOV Om de Zuid is hiervoor een sluitende dekking.

Uit de businesscase blijkt tevens dat de exploitatiebaten hoger zijn dan de exploitatielasten. Op basis van de cijfers uit de businesscase ziet BRU voldoende sturingsmogelijkheden om de exploitatierisico's binnen het bredere kader van de BRU financiën op te lossen. In de uitwerking van de OV-visie wordt de dekking voor de Uithoflijn integraal meegenomen.

BRU zal dit uitwerken in een definitief dekkingsvoorstel voor de tramexploitatie binnen de BRU-begroting en aan het AB-BRU in december 2011 voorleggen.

## 1.6 *De risico's zijn in beeld.*

Met behulp van de RISMAN-methode voor risicoanalyse en risicomanagement van infraprojecten, is het project Uithoflijn onder de loep genomen. Doel is de risico's expliciet te maken en te beheersen, door proactief en bewust met risico's om te gaan.

De risicoanalyse bevat een overzicht van risico's. Deze zijn voorzien van een eigenaar en beheersmaatregelen die worden genomen om de kans te verminderen dat het risico optreedt. Daarnaast zijn de risico's gekwantificeerd en geprioriteerd. Een aantal belangrijke risico's zijn: sturing en organisatie, materieel niet tijdig gereed; inpassing Stationsgebied vertraagd; sanering Oosterspoorbaan vertraagd of gaat niet door; Bestemmingsplan wordt vernietigd; exploitatiebegroting BRU niet sluitend.

Een aantal risico's heeft betrekking op het project vertrambare busbaan waarvoor BRU in 2008 een beschikking heeft afgegeven. Daarnaast zijn er risico's met betrekking tot het tramsysteem zelf en voor de inpassing daarvan, waaronder in het Stationsgebied. In deze fase van het proces is de gemeente (nog) eigenaar van een aantal forse risico's. Zoals uit de businesscase blijkt is voor deze risico's in de raming van de Uithoflijn een financiële reservering

# toelichting



|                    |                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Programma's<br>Bereikbaarheid |
| Kenmerk            | 11.055432                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 74                                                 |

---

opgenomen.

In het kader van het uitvoeringsbesluit en de uitvoeringsovereenkomst in december 2011, zie ook argument 1.9, zal worden aangegeven welke risico's voor rekening van BRU komen en welke van de gemeente blijven. Dan kan en zal ook pas worden aangegeven welke effecten het uitvoeringsbesluit heeft op de benodigde weerstandscapaciteit en zal zonodig een dekkingvoorstel worden gedaan, dat geen beslag legt op de algemene middelen.

## 1.7 *Er is een integrale planning voor de baan, materieel en remise.*

Volgens de integrale planning (zie bijlage) kan de start exploitatie van een tramverbinding tussen de OVT en De Uithof in het eerste kwartaal van 2018 aanvangen. De aanschaf van het materieel is op dit moment maatgevend in de planning. Door middel van marktconsultatie bij leveranciers van trammaterieel onderzoekt BRU versnellingsmogelijkheden.

De planologische besluiten voor inpassing van de trambaan worden in 2012 afgerond. Dit is een verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag (gemeente Utrecht). De aanleg van de onderbouw start deels in 2011 (aanleg vertrammbare busbaan) en is 2014 gereed. De bovenbouw (tramsysteem) start in 2014 en moet uiterlijk 2017 gereed zijn voor start test en proefbedrijf. Tegelijkertijd met de start testfase is de (technische) koppeling met de SUNIJ lijn gerealiseerd om mogelijk te maken dat de trams vanuit de remise op de Uithoflijn kunnen komen.

De voorbereidingen voor aanschaf materieel starten direct na het Projectbesluit in juni, zodat levering van de trams uiterlijk eind 2017 plaatsvindt. De modernisering en uitbreiding van de Remise Nieuwegein kan in 2016 gereed zijn.

De oplevering en verbinding met de SUNIJ-lijn is in twee fases. In een eerste fase wordt bij de aanleg van de Uithoflijn in het Stationsgebied direct een technische koppeling gemaakt met de tijdelijke eindhalte van de SUNIJ lijn. Die koppeling is nodig om het trammaterieel van de Uithoflijn naar de remise in Nieuwegein te vervoeren voor beheer, onderhoud en stalling. De vervoerkundige koppeling, waardoor reizigers kunnen doorreizen van De Uithof naar Nieuwegein en IJsselstein, is pas mogelijk na de ombouw van de SUNIJ van hoge- naar lage vloertram en na afronding van de herontwikkeling van het stationsgebied rond het Jaarbeursplein, Westplein en Smakkelaarsveld. Dat is naar verwachting omstreeks 2020.

## 1.8 *In de projectdefinitie staan de kaders tot oplevering van het tramsysteem.*

# toelichting



|                    |                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Programma's<br>Bereikbaarheid |
| Kenmerk            | 11.055432                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 74                                                 |

---

De Projectdefinitie beschrijft de projectkaders waarbinnen de vervolgfases voor Definitief Ontwerp en Realisatie nader worden uitgewerkt. De afspraken over de opgave, scopedefinitie, aanpak, planning, sturing en organisatie voor fase tot oplevering van het tramsysteem zijn op hoofdlijnen daarin beschreven. Deze worden voor de fase na het Uitvoeringsbesluit van december 2011 uitgewerkt in een projectplan, dat bij het uitvoeringsbesluit van december 2011 wordt vastgesteld.

De integrale projectscope bestaat uit het leveren van een werkend tramsysteem bestaande uit minimaal de aanleg onderbouw+bovenbouw, aanschaf materieel, aansluiting OV-Terminal en koppeling aan de SUNIJ lijn, onderhouds- en stallingfaciliteiten materieel, uitbreiding Remise, inrichten beheer en onderhoud en voorbereiding dienstregeling.

Er zijn een aantal projecten die niet in de scope van het Uithoflijn project zitten maar wel voorwaarde zijn voor het opleveren van een goed werkend tramsysteem. Voor deze projecten (uitbreiding remise, busbaan Kruisvaart, inpassing OV-Terminal, herontwikkeling Stationsgebied, sanering Oosterspoorbaan, bouw P+R De Uithof, ombouw SUNIJ lijn) wordt raakvlakmanagement ingericht.

## 1.9 BRU is eigenaar en beheerder van het tramsysteem.

Na het Uitvoeringsbesluit in december 2011 is BRU vanuit haar rol als OV-autoriteit de eigenaar en beheerder van het tramsysteem en daarmee verantwoordelijk voor het project. BRU voert dan integraal regie op het project en stuurt daarin de Projectorganisatie aan. Het besturingsmodel zal bestaan uit een Stuurgroep onder voorzitterschap van de portefeuillehouder OV, met vertegenwoordiging gemeente door wethouder Stationsgebied en wethouder Verkeer. Het DB-BRU is besluitvormend. Daarnaast vindt besluitvorming plaats binnen de gemeente Utrecht (aanleg onderbouw trambaan).

De gemeente participeert, als trekker van het deelproject aanleg trambaan, middels een Uitvoeringsovereenkomst rechtstreeks in de verdere uitwerking en realisatie van het project.

Voor de fase na het Projectbesluit tot het Uitvoeringsbesluit in december zal tijdelijk een overgangssituatie gelden. In die overgangsfase is de Samenwerkingsovereenkomst van oktober 2009 voor het Projectbesluit nog van kracht.

In deze fase wordt de samenwerking tussen de gemeente en BRU met de huidige Projectorganisatie in aangepaste vorm voorgezet.

In afwachting van een door BRU aan te stellen projectdirecteur voor de fase DO

# toelichting



|                    |                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Programma's<br>Bereikbaarheid |
| Kenmerk            | 11.055432                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 74                                                 |

---

en Realisatie wijst BRU een interim Projectdirecteur aan die namens gemeente en BRU de regie voert over het gehele proces.

De gemeente blijft in die fase verantwoordelijk voor: Uitvoering B1 en B2 contract (onderbouw), Conditionering t.b.v. aanleg onderbouw, Bewaken planologische procedures, Opstellen VO+.

BRU is inhoudelijk verantwoordelijk voor: Voorbereiding aanschaf materieel, Starten project Modernisering en Uitbreiding Remise, Nader uitwerken exploitatieplan en begroting, Opstellen Projectplan DO en Realisatiefase, Veiligheidsplan.

## *2.1 De middelen voor de HOV Om de Zuid hebben deels nog geen bestemming tram.*

Op 7 mei 2009 heeft uw raad een krediet van ca EUR 33 miljoen voor de verwerving van Cranenborg vrijgegeven (Jaargang 2009, nr. 43). Hiervan is EUR 15 miljoen gedekt uit de GVV-middelen en EUR 18 miljoen moet worden gedekt uit het trambesluit. In 2010 heeft uw raad EUR 16 miljoen voor de Uithoflijn opgenomen in het Actieplan Luchtkwaliteit. Uw raad wordt bij de behandeling van de Voorjaarsnota 2011 voorgesteld dit budget te autoriseren. Inmiddels is begin 2011 EUR 4 miljoen toegekend uit het programma VERDER voor planvormingskosten van de Uithoflijn. Thans zijn EUR 6 miljoen aan planvormingskosten gemaakt. De resterende EUR 2 miljoen wordt gestald op het budget voor de trambaan, maar moet definitief worden gedekt bij het trambesluit. Daarnaast heeft uw raad in verschillende jaarschijven een budget van EUR 69 miljoen vrijgegeven voor een vertrambare busbaan. Daarvan is aan onder meer verwerving, planvorming en uitvoering (HOV-baan in de Uithof) ca EUR 29 miljoen besteed.

Deze onderdelen maken onderdeel uit van de dekking van het project Uithoflijn, de middelen zijn daarvoor opgenomen in de dekking van de EUR 321 miljoen.

Uw raad wordt nu voorgesteld deze middelen te oormerken voor de Uithoflijn. Nadere afspraken over de overdracht van deze middelen zullen worden gemaakt in de Uitvoeringsovereenkomst tussen gemeente en BRU die in december 2011 wordt vastgesteld.

## *3.1 Uit verschillende studies is gebleken dat de oostzijde de beste lokatie is.*

In 2010 zijn verschillende studies naar de inpassing van de Uithoflijn en het

# toelichting



|                    |                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Programma's<br>Bereikbaarheid |
| Kenmerk            | 11.055432                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 74                                                 |

toekomstig tramnetwerk in het Stationsgebied uitgevoerd. Uit deze studies is gebleken dat alle tramhaltes aan één zijde van de OV-Terminal moeten worden gebundeld en dat de binnenstadzijde daarvoor de beste locatie is. De Uithoflijn en het tramnetwerk zijn aan de binnenstadzijde goed inpasbaar in de OV-Terminal en in het stationsgebied. De aanpassingen van de OV-Terminal zijn –als ze direct bij de bouw worden meegenomen– gering. Ook verdere aanleg van het tramnetwerk vereist geen grote wijzigingen. De tram aan de oostzijde leidt tot minder loopstromen in de OV-Terminal. De meeste reizigers gaan naar de treinperrons, de overige reizigers hebben vooral de binnenstad als bestemming. Met tramhaltes aan de oostzijde komt de grootste groep reizigers aan de binnenstadzijde aan. De verkeerscirculatie en ‘conflicten’ tussen bus en trams met ander verkeer verminderen. Deze voordelen wegen op tegen de nadelen: Bij een keuze voor de Jaarbeurszijde kan direct de koppeling met de SUNIJ-lijn worden gemaakt en is de tijdelijke eindhalte voor de SUNIJ-lijn korter in gebruik. Nadeel van inpassing aan de Jaarbeurszijde zijn onder meer de hogere kosten voor inpassing in het Stationsgebied, meer loopstromen en een fly-over bij Burgerzaken.

#### *4.1 Ten einde te voorkomen dat de door het college opgelegde geheimhouding vervalt, dient de raad deze expliciet te bekrachtigen.*

De krachtens artikel 25, lid 2 Gemeentewet opgelegde verplichting tot geheimhouding met betrekking tot aan de raad overgelegde stukken vervalt, indien de oplegging niet door de raad in zijn eerstvolgende vergadering die blijkens de presentielijst door meer dan de helft van het aantal zitting hebbende leden is bezocht, wordt bekrachtigd.

#### *4.2 De cijfers zijn geheim in verband met aanbesteding, totdat de geheimhouding die door Bestuur Regio Utrecht tevens op deze bijlagen is opgelegd door Bestuur Regio Utrecht is opgeheven.*

Voor het opleggen van geheimhouding dient er sprake te zijn van een situatie waarbij de belangen genoemd in artikel 10, eerste en tweede lid Wet Openbaarheid van Bestuur voldoende grondslag geven om de informatie waaromtrent geheimhouding dient te worden opgelegd, niet openbaar te maken. Hiervan is gezien toekomstige aanbestedingsrisico's sprake. De gedetailleerde kostenraming wordt niet openbaar gemaakt in verband met de aanbesteding van investeringen en exploitatie.

Het gedetailleerde overzicht van de financiën dient geheim te blijven met het



# toelichting



|                    |                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Programma's<br>Bereikbaarheid |
| Kenmerk            | 11.055432                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 74                                                 |

---

oog op de financiële belangen van BRU en gemeente. Bij toekomstige aanbesteding van de aanleg van de trambaan en aanschaf van materieel en voor de concessieverlening voor de trams mogen inschrijvende partijen niet bekend zijn met de eigen berekeningen van BRU en gemeente.

De gedetailleerde kostenraming wordt daarom niet openbaar gemaakt. Aan de leden van het AB-BRU en Gemeenteraad wordt deze financiële informatie onder geheimhouding beschikbaar gesteld. Gelet op transparantie van besluitvorming voor burgers en bedrijven worden de totaalbedragen van exploitatie, beheer en investeringen wel openbaar gemaakt. BRU zal de geheimhouding opheffen na start exploitatie Uithoflijn en tenminste nadat de financiële afwikkeling van de bouw- en leverantiecontracten heeft plaatsgevonden.

## Kanttekeningen

### 1.1 *Er is nog geen onomkeerbaar besluit.*

Met dit projectbesluit is nog geen onomkeerbaar besluit genomen. Eind 2011 zal het daartoe vereiste uitvoeringsbesluit dienen te worden genomen. Om te komen tot het uitvoeringsbesluit wordt een integraal ontwerp van de tram en de herontwikkeling in het stationsgebied.

De belangrijkste aandachtspunten daarbij zijn:

- Vastgoedprogramma Bibliotheek Smakkelaarsveld: Een geïntegreerde oplossing van Tram en Bibliotheek op het Smakkelaarsveld is in al haar facetten een complexere opgave dan was voorzien. Het realiseren van een geïntegreerd ontwerp die ook voor de inpassing op maaiveld voldoende kwaliteit heeft behoort tot de mogelijkheden. Daarvoor is het wel noodzakelijk dat wordt afgeweken van het IPvE Tram en het raadsbesluit vastgoedprogramma Bibliotheek Smakkelaarsveld. Eind dit jaar zal voor beide projecten een gemodificeerd ontwerp beschikbaar zijn, en is ook duidelijk wat de overige consequenties zijn.
- Overbouwing Station West OVT: de locatie van de funderingskolommen ten behoeve van de overbouwing door NS dienen voor de realisatie van het nieuwe ontwerp van het Busstation herzien te worden.
- Extra ruimte Station West OVT: het is noodzakelijk dat bussen bij halteren elkaar kunnen passeren langs het meest westelijke perron. Hiervoor is extra ruimte nodig.
- Keerspoor: Een keerspoor is voor de exploitatie van de Uithoflijn

# toelichting



|                    |                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Programma's<br>Bereikbaarheid |
| Kenmerk            | 11.055432                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 74                                                 |

---

noodzakelijk aan de noordzijde van de OVT aan de binnenstadzijde. Hiervoor is onvoldoende ruimte gereserveerd.

– OVT: het huidige ontwerp gaat uit van de tramhalte aan de jaarbeurszijde, het ontwerp voor de Uithoflijn gaat uit van een tramhalte aan de binnenstadzijde. In het BO MIRT van 3 december 2010 is afgesproken dat adequate afspraken moeten worden gemaakt over de inpassing van de tram in de OV-Terminal.

Daarnaast worden dan een exploitatiebegroting, de aanbestedingsstrategie, afspraken over de raakvlakken met andere projecten en een uitvoeringsovereenkomst tussen gemeente en BRU vastgesteld.

## 1.2 *Er is nog geen definitief besluit tot sanering van de Oosterspoorbaan*

De Uithoflijn kruist de Oosterspoorbaan, een spoorverbinding die sporadisch voor goederentreinen wordt gebruikt omdat het formele tracé voor goederenvervoer langs Utrecht Centraal Station loopt. Een gelijkvloerse kruising is technisch complex en niet wenselijk. Het is namelijk moeilijk te beheersen in verband met de betrouwbaarheid van de dienstregeling van De Uithoflijn. Daarnaast is het een zeer kostbare en unieke kruising in verband met de verschillende beveiligingssystemen en voedingssystemen. Een ongelijkvloerse kruising is ruimtelijke en financieel onwenselijk. Op verzoek van gemeente, BRU en rijk, heeft ProRail de sanering onderzocht en zal op grond daarvan het ministerie van I&M adviseren over het verzoek tot sanering. Op basis hiervan zal de minister een besluit nemen. Hierover zal voor het Uitvoeringsbesluit helderheid moeten zijn.

Er is een saneringsplan opgesteld dat de treinverbinding met het Spoorwegmuseum garandeert. Het tracé van de Oosterspoorbaan blijft voor een railverbinding gereserveerd om later de trambaan naar het Spoorwegmuseum te kunnen doortrekken.

## Uitvoering

Betrokkenen en belanghebbenden worden via een nieuwsbrief, via de internetsite [www.utrecht.nl/uithoflijn](http://www.utrecht.nl/uithoflijn) en via de media geïnformeerd over het projectbesluit.

Er wordt samen met BRU een persbericht uitgebracht.

Overige uitvoering is opgenomen in de projectdefinitie.

# toelichting



|                    |                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Programma's<br>Bereikbaarheid |
| Kenmerk            | 11.055432                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 74                                                 |

---

## Bijlagen voor de raad en/of raadscommissie

- Businesscase (geheim)
- Financieel plan (geheim)
- Maatschappelijke Kostenbaten Analyse
- Voorontwerpen trambaan
- Inspraaknota's en review
- Risicoanalyse
- Projectdefinitie
- Integrale Planning

## Eerdere besluitvorming

AB-BRU en B&W, oktober 2009, Samenwerkingsovereenkomst om te komen tot projectbesluit

AB-BRU, december 2009, visie regionaal tramnetwerk

B&W, januari 2010, Voorontwerp middendeel Uithoflijn tussen de Adama van Scheltemabaan en halte Wilhelmina Kinderziekenhuis

DB-BRU en B&W, juni 2010, tracékeuze Uithoflijn

Gemeenteraad, juni 2010, bestemmingsplan Trambaan tussen de Adama van Scheltemabaan en de A27

B&W, oktober 2010; locatie tweede spoorkruising.

B&W, april 2011, Aanvullend voorontwerp Stationsgebied, eindpunt P+R De Uithof en opstelsporen De Uithof, tracé busbaan Kruisvaart

AB-BRU, maart 2011, Integraal Programma van Eisen tramsysteem

# raadsbesluit



Opgesteld door        StadsOntwikkeling  
                              Sector Programma's  
                              Bereikbaarheid

Kenmerk                11.055432

Vergadering           Raad

Vergaderdatum       28 juni 2011

Jaargang en nummer   2011 – 74

---

## Projectbesluit tram Uithoflijn

### Besluit

- 1 In te stemmen met het Projectbesluit om te komen tot vertramming van de HOV verbinding tussen Utrecht Centraal en P+R De Uithof.
- 2 De eerder beschikbaar gestelde budgetten voor de busbaan HOV Om de Zuid te oormerken voor de tramverbinding naar De Uithof.
- 3 De tramverbinding naar de Uithof in het Stationsgebied aan de binnenstadszijde van de OV-Terminal in te passen.
- 4 De door het college opgelegde geheimhouding van de bijlagen 'businesscase' en 'Financieel Plan Uithoflijn' artikel 25 lid 3 Gemeentewet te bekrachtigen.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 28 juni 2011.

De griffier,

De burgemeester,

# Business case 'HOV De Uithoflijn'

## Eindrapport

Geheim

Opdrachtgever: BRU

Rotterdam, 9 mei 2011





# Business case 'HOV De Uithoflijn'

Eindrapport

Opdrachtgever: BRU

Rotterdam, 9 mei 2011





# Inhoudsopgave

|       |                                                                 |    |
|-------|-----------------------------------------------------------------|----|
| 1     | Inleiding                                                       | 5  |
| 1.1   | Achtergrond                                                     | 5  |
| 1.2   | Doelstelling en resultaat                                       | 5  |
| 1.3   | Leeswijzer                                                      | 5  |
| 2     | Vervoerkundig en infrastructureel kader                         | 9  |
| 2.1   | Inleiding                                                       | 9  |
| 2.2   | Het huidige openbaar vervoernetwerk                             | 9  |
| 2.3   | Autonome ontwikkeling openbaar vervoernetwerk tot 2020          | 9  |
| 2.4   | Tracé Uithoflijn                                                | 10 |
| 2.4.1 | Variant 1: 0-variant                                            | 10 |
| 2.4.2 | Variant 2: 0+ variant                                           | 10 |
| 2.4.3 | Variant 3: HOV Bus                                              | 11 |
| 2.4.4 | Variant 4: HOV Bus+                                             | 11 |
| 2.4.5 | Variant 5: HOV Tram                                             | 11 |
| 2.5   | De vervoerwaarde in 2020                                        | 11 |
| 2.6   | Uitgangspunten Exploitatie                                      | 12 |
| 2.7   | Maximaal aantal ritten drukste uur per dag tracé Uithoflijn     | 14 |
| 2.8   | Benodigde frequentie tracé Uithoflijn                           | 15 |
| 2.9   | Benodigd aantal voertuigen                                      | 16 |
| 2.10  | Vraaguitval                                                     | 17 |
| 3     | Investeringskosten                                              | 18 |
| 3.1   | Beschrijving varianten                                          | 18 |
| 3.2   | Totale investeringskosten                                       | 22 |
| 3.3   | Gehanteerde uitgangspunten voor de investeringsraming           | 22 |
| 3.4   | Plankosten                                                      | 23 |
| 3.5   | Kosten grondverwerving                                          | 24 |
| 3.6   | Kosten onderbouw                                                | 24 |
| 3.7   | Kosten bovenbouw                                                | 24 |
| 3.8   | Kosten voorzieningen                                            | 24 |
| 3.9   | Kosten aanpassing remise                                        | 24 |
| 3.10  | Gevolgkosten OV terminal                                        | 25 |
| 3.11  | VAT-kosten                                                      | 25 |
| 3.12  | Kosten onvoorzien/risico's                                      | 25 |
| 4     | Opbrengsten exploitatie                                         | 26 |
| 4.1   | Uitgangspunten bepaling exploitatieopbrengsten Uithoflijn       | 26 |
| 4.2   | Totale exploitatieopbrengsten                                   | 26 |
| 4.3   | Verandering exploitatieopbrengsten elders in het OV netwerk     | 28 |
| 5     | Exploitatiekosten en Beheer en onderhoud                        | 29 |
| 5.1   | Totale exploitatiekosten en beheer- en onderhoudskosten         | 29 |
| 5.2   | Uitgangspunten exploitatiekosten en beheer- en onderhoudskosten | 30 |
| 5.3   | Kosten personeel                                                | 31 |
| 5.4   | Rollend materieel                                               | 31 |

|     |                                                                                       |    |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 5.5 | Beheer en onderhoud infrastructuur                                                    | 32 |
| 5.6 | Afschrijving materieel                                                                | 32 |
| 5.7 | Verandering exploitatiekosten en beheer- en onderhoudskosten elders in het OV netwerk | 33 |
| 6   | Kostendeckingsgraad en exploitatiesaldo                                               | 34 |
| 6.1 | Overzicht kosten en opbrengsten                                                       | 34 |
| 6.2 | Gevoeligheidsanalyse: trambonus                                                       | 35 |
| 7   | Conclusies                                                                            | 36 |

# 1 Inleiding

## 1.1 Achtergrond

Gemeente Utrecht en Bestuur Regio Utrecht (BRU) hebben in januari 2010 op bestuurlijk niveau een samenwerkingsovereenkomst (SOK) voor een gefaseerd plan- en besluitvormingsproces over mogelijke 'vertramming' van de HOV Uithoflijn (Uithoflijn) ondertekend. In deze samenwerkingsovereenkomst is vastgelegd dat in de eerste helft van 2011 een projectbesluit, tevens *go / no-go* besluit, wordt genomen of het tracé Uithoflijn een bus- of trambaan wordt.

Daarnaast zijn op 3 december 2010 afspraken gemaakt tussen de minister van I&M en de regionale overheden over de Uithoflijn. Als onderdeel van deze afspraken is bepaald dat een business case en MKBA conform kader OEI bij MIRT-verkenningen worden opgesteld. Een positieve 'second opinion' en MKBA-score zijn daarbij een van de voorwaarden van het Rijk voor het leveren van een bijdrage van maximaal €110 miljoen (prijspeil 2010) aan de totstandkoming van de Uithoflijn tussen Utrecht CS en de Uithof.

## 1.2 Doelstelling en resultaat

Het opstellen van een actuele businesscase voor de exploitatie van de Uithoflijn, die de informatie levert die nodig is voor de MKBA.

Het resultaat is een uitgewerkte business case van de Uithoflijn voor vijf varianten, die inzicht geeft in de exploitatiekosten en -opbrengsten (inclusief beheer en onderhoud) en in de investeringskosten ten behoeve van de MKBA.

De business case doet geen uitspraken over nut en noodzaak, noch over de manier waarop de kosten voor aanleg, exploitatie, beheer en onderhoud worden gedekt. Deze aspecten zijn globaal uitgewerkt in een financieel plan Uithoflijn (BRU, Financieel Plan Uithoflijn, 19 april 2011). Eind 2011 zullen deze aspecten door BRU worden gerapporteerd in een uitgebreid financieel plan waarin de financiële consequenties als onderdeel van het totale OV-netwerk voor de regio Utrecht worden uitgewerkt. Deze rapportage over het financiële plan staat los van deze business case ten behoeve van de MKBA.

## 1.3 Leeswijzer

In het vervolg van dit rapport worden de uitgangspunten van het project Uithoflijn, de benodigde investeringen en de financiële gevolgen voor de exploitatie van de Uithoflijn en het overige OV in Utrecht nader beschreven. De gegevens over de exploitatie en investeringskosten zijn verzameld door BRU en worden in dit rapport overzichtelijk gepresenteerd:

**Hoofdstuk 2** gaat in op het vervoerkundige en infrastructurele kader. De vervoerkundige en infrastructurele uitgangspunten en het vervoerplan die in dit hoofdstuk staan beschreven vormen de basis voor de doorrekening van de varianten, de investeringsraming en het beheer- en onderhoudsplan.

**Hoofdstuk 3** maakt de investeringsraming inzichtelijk.

**Hoofdstuk 4 en 5** gaan respectievelijk in op de exploitatieopbrengsten, en de exploitatiekosten en kosten van beheer- en onderhoud

**Hoofdstuk 6** vat de exploitatiekosten en -opbrengsten samen en geeft het exploitatiesaldo en de kostendeckingsgraad.

**Hoofdstuk 7** beschrijft de belangrijkste conclusies van de business case.







## 2 Vervoerkundig en infrastructureel kader

### 2.1 Inleiding

De Uithoflijn vormt een OV-verbinding tussen De Uithof, de binnenstad en station Utrecht Centraal. Voor de business case Uithoflijn wordt het openbaar vervoer netwerk in 2020 als uitgangspunt genomen. Dit hoofdstuk beschrijft de vervoerkundige en infrastructurele uitgangspunten die de basis vormen voor de business case voor vijf varianten van de Uithoflijn.

### 2.2 Het huidige openbaar vervoernetwerk

De belangrijkste OV-verbindingen met de stad en station Utrecht Centraal worden gevormd door de HOV-buslijnen 11 en 12. Beide lijnen rijden in de spitsen met dubbelgeleed materieel van 24 meter lang in een hoge frequentie. Lijn 12 rijdt in de spits 23x/u en lijn 11 in combinatie met lijn 211 rijdt 17x/u.

Lijn 11 rijdt via de binnenstadsas en Rijsweerd naar De Uithof, met als eindbestemming het Wilhelmina Kinderziekenhuis (WKZ) en kent (vanaf 2001) een grotendeels vrije busbaan. Lijn 12, die in het verleden mede is gerealiseerd als ondersteuning van de overbelaste lijn 11, rijdt vanaf Utrecht Centraal via stadion Galgenwaard naar De Uithof met eindbestemming het Universitair Medisch Centrum Utrecht. Lijn 12 kent slechts deels een vrije busbaan. De Uithoflijn moet een hoogwaardige OV verbinding vormen voor *het gehele tracé* tussen Utrecht CS en de Uithof.

Het merendeel van het vervoer naar de Uithof vindt plaats met lijn 12 omdat die de snelste verbinding biedt. Lijn 11 heeft als hoofdtaak het vervoer van en naar Rijsweerd en biedt ook een directe verbinding tussen de binnenstad en de Uithof.

### 2.3 Autonome ontwikkeling openbaar vervoernetwerk tot 2020

De plannen van het BRU voor de ontwikkeling van het OV-netwerk gedurende de komende concessieperiode omvatten de volgende (autonome) ontwikkelingen:

- Indien lijn 12 Om de Zuid gaat rijden (nieuwe route) nemen de Wijkse lijnen (41 en 241) de functie van lijn 12(s) over op de route over de Rubenslaan. Dit vindt nu al plaats in de spits en geldt dan voor de gehele dag.
- Buslijn 13 rijdt als verdichtingslijn en wordt onderdeel van Wijkse lijnen, zodat overdag op het Utrechtse deel minimaal een 10-minutendienst wordt gereden.
- Buslijnen 11 en 211/212 integreren en worden een frequente lijn die 18-20x/u gaat rijden. Het eindpunt van lijn 11 blijft het WKZ. De Uithoflijn zal de P+R Uithof bedienen. Een deel van de ritten van lijn 11 zal mogelijk eindigen in Rijsweerd, omdat daar het grootste deel van de reizigers van lijn 11 in- en uitstapt.
- De bestaande (spits)lijnen en tangentialijnen eindigen allemaal bij WKZ in plaats van UMC, omdat de eindpuntvoorziening bij het UMC vervalt.
- Het spoorvervoer ontwikkelt zich conform het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Voor een aantal spoorcorridors betekent dit een frequentie van 6x/u voor Intercity's en Sprinters.
- Station Vaartsche Rijn wordt in 2015 in gebruik genomen met in de varianten 3 t/m 5 een gunstige overstap op de Uithoflijn.

- SUNIJ-lijn wordt omgebouwd tot lagevloertram met iets langere trams in de frequentie van 8x/u. De Weense spitstrams verdwijnen.

Deze ontwikkelingen zijn in alle varianten gelijk.

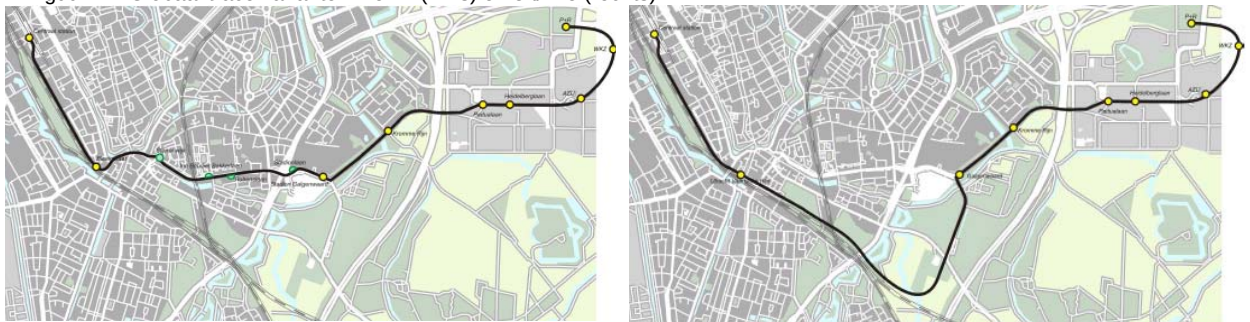
## 2.4 Tracé Uithoflijn

Voor (het tracé van) de Uithoflijn zijn 5 varianten opgesteld:

- Variant 1: 0-variant, huidig tracé (zonder maatregelen)
- Variant 2: 0+ variant, huidig tracé met kleine doorstromingsmaatregelen waar dat mogelijk is
- Variant 3: HOV Bus, tracé Om de Zuid (volgens VO)
- Variant 4: HOV Bus+, tracé Om de Zuid (zodanig dat infra- en vervoercapaciteit toereikend zijn) met extra kunstwerken in het tracé om hogere frequenties te faciliteren
- Variant 5: HOV Tram, tracé Om de Zuid (volgens VO)

Deze varianten zijn vastgesteld en uitvoerig beschreven in de notitie 'Varianten vervoerwaardestudie Uithoflijn, Goudappel Coffeng, kenmerk BRU147/Otn/1385'. In de volgende paragrafen worden de varianten kort beschreven.

Figuur 2.1 Globaal tracé varianten 1 en 2 (links) en 3 t/m 5 (rechts)



### 2.4.1 Variant 1: 0-variant

Dit is het projectalternatief voor 2020 indien er geen maatregelen worden genomen voor lijn 12. Lijn 12 blijft het huidige tracé rijden en de frequentie kan niet worden verhoogd. Het eindpunt komt bij P+R de Uithof te liggen in plaats van bij het UMC. In deze variant kan geen groei gefaciliteerd worden. De frequentie is 23x/u en de rijtijd (exclusief onbetrouwbaarheid) wordt 22 minuten.

### 2.4.2 Variant 2: 0+ variant

Dit projectalternatief is gelijk aan het nulalternatief. Echter, op een enkel punt langs de route worden busstroken gerealiseerd om de betrouwbaarheid te verbeteren. Dit is echter niet overal op de route mogelijk. Door de kleine verbetering is het mogelijk de frequentie van lijn 12 te verhogen tot 25x/u. De rijtijd neemt af tot 21 minuten.

De investering levert echter alleen een tijdelijke oplossing. Door de groei van het autoverkeer neemt de verkeersdruk toe op de aangepaste locatie en op andere plekken langs het tracé. Tevens komt de leefbaarheid langs de route verder onder druk te staan. Ook zullen er naar verwachting elders op de route nieuwe capaciteitsproblemen optreden in de periode tussen 2020 en 2030.

Kortom, de verkorte reistijd, de reductie van het clustereffect en de verbetering van de betrouwbaarheid, zijn tijdelijke effecten die afnemen in de tijd en na 2030 niet meer optreden. Hier wordt in de MKBA rekening mee gehouden. De Businesscase wordt niet beïnvloed door het feit dat het probleemoplossende vermogen van deze variant tijdelijk is.



#### 2.4.3 Variant 3: HOV Bus

Deze variant betreft een busbaan langs het spoor, de Laan van Maarschalkerweerd en de Weg tot de Wetenschap. Deze route is ongeveer 1 kilometer langer dan de huidige route, maar heeft een volledige vrije baan. De rijtijd is van Utrecht CS naar de Uithof is 19 minuten. De frequentie van lijn 12 kan door deze nieuwe route worden verhoogd tot 30x/u.

#### 2.4.4 Variant 4: HOV Bus+

In dit alternatief zijn de kruisingen op het tracé ongelijkvloers gemaakt, zodat de bus en de auto elkaar niet hinderen. In feite is hierdoor voor de Uithoflijn een volledige autonome infrastructuur gemaakt waarop de bus niet wordt gehinderd door ander verkeer. Hierdoor neemt de betrouwbaarheid toe en kan de frequentie verder verhoogd worden. Om een haltecapaciteit te creëren in de OVT die meer dan 30 bussen per uur voor de Uithoflijn verwerken, wordt in deze variant een dubbellaags busstation gerealiseerd aan de oostzijde van Utrecht CS. De frequentie lijn 12 in variant 4 is maximaal 60x/u en de rijtijd bedraagt 17 minuten.

#### 2.4.5 Variant 5: HOV Tram

In variant 5 worden de dubbelgelede bussen uit variant 3 vervangen door gekoppelde trams. De frequentie wordt 16 à 20 keer per uur. De rijtijd bedraagt circa 17 minuten. Deze variant kent geen ongelijkvloerse oplossingen zoals in variant 4. Tevens is er in de OVT geen dubbellaags busstation nodig.

In de volgende tabel zijn de kenmerken van de varianten opgesomd.

Tabel 2-1 Kenmerken varianten

| 2020            | Variant 1 | Variant 2 | Variant 3 | Variant 4 | Variant 5 |
|-----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Rijtijd (spits) | 22        | 21        | 19        | 17        | 17        |
| Frequentie      | 23        | 25        | 30        | 50-60     | 16-20     |

De mate van hinder wordt niet meegenomen in de businesscase (maar wel in de MKBA).

## 2.5 De vervoerwaarde in 2020

De aanwezigheid van een aantal grote organisaties als de Universiteit Utrecht, Hogeschool Utrecht en het Universitair Medisch Centrum in De Uithof, samen met de ambitie om te komen tot de ontwikkeling van De Uithof als kennis- en zorgcentrum met campus<sup>1</sup>, zorgt ervoor dat De Uithof de komende vijftien jaar een bepaalde ontwikkeling van het aantal (openbaar vervoer) reizigers laat zien.

De onderstaande tabel geeft het verwachte aantal OV-reizigers op de Uithoflijn op basis van de uitkomsten van de vervoerwaardestudie (Vervoerwaardestudie en betrouwbaarheidsanalyse Uithoflijn, Goudappel Coffeng, kenmerk BRU147/Otn/1395). Voor een uitgebreide toelichting en onderbouwing wordt verwezen naar deze vervoerwaardestudie. De ochtendspits is de maatgevende periode voor de piek in de bezetting. In onderstaande tabel is de vervoerwaarde per variant weergegeven.

<sup>1</sup> Visie De Uithof, visie op ruimtelijke en functionele ontwikkeling, gemeente Utrecht, oktober 2007

Tabel 2-2 Aantal reizigers, per dag voor ochtendspits en totaal etmaal in 2020

| 2020                                        | Variant 1 | Variant 2 | Variant 3 | Variant 4 | Variant 5 |
|---------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Ochtendspits, drukste uur, drukste richting | 4.000     | 4.300     | 5.200     | 5.700     | 5.400     |
| Etmaal, 2 richtingen samen                  | 39.200    | 40.800    | 40.300    | 47.300    | 46.200    |

Tussen 2020 en 2030 wordt de Uithof afgebouwd conform de huidige visie Uithof. Dit betekent dat er nog eens 3900 arbeidsplaatsen worden gerealiseerd. Het studentenaantal stabiliseert. Dit leidt tot een verdere groei van het OV-gebruik met 3% tussen 2020 en 2025 en nog eens 3% tussen 2025 en 2030 (bron: Kosten en opbrengsten Uithoflijn).

Tabel 2-3 Aantal reizigers, per dag voor ochtendspits en totaal etmaal in 2025

| 2025                                        | Variant 1 | Variant 2 | Variant 3 | Variant 4 | Variant 5 |
|---------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Ochtendspits, drukste uur, drukste richting | 4.100     | 4.500     | 5.400     | 5.900     | 5.600     |
| Etmaal, 2 richtingen samen                  | 40.900    | 4.2600    | 4.2100    | 4.9400    | 4.8200    |

Tabel 2-4 Aantal reizigers, per dag voor ochtendspits en totaal etmaal in 2030

| 2030                                        | Variant 1 | Variant 2 | Variant 3 | Variant 4 | Variant 5 |
|---------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Ochtendspits, drukste uur, drukste richting | 4.200     | 4.600     | 5.500     | 6.100     | 5.800     |
| Etmaal, 2 richtingen samen                  | 42.500    | 44.300    | 43.800    | 51.400    | 50.200    |

## 2.6 Uitgangspunten Exploitatie

Voor de verschillende varianten worden de volgende uitgangspunten gehanteerd ten aanzien van de exploitatie:

### Spitsuren

De ochtendspits op lijn 12(s) loopt van 7:00 u tot 12:00 u. Het betreft een opeenvolging van verschillende pieken, namelijk de werknemers van de bedrijven en ziekenhuizen in de Uithof, gevolgd door de 1<sup>e</sup> colleges van de UU een uur later, gevolgd door 1<sup>e</sup> colleges van de HvU weer een uur later, gevolgd door de 2<sup>e</sup> ronde colleges van UU, etc.

De avondspits begint weer om 14:00 u en loopt tot 18:00 u. Op dezelfde wijze worden eerst studenten en daarna werknemers weer naar het station vervoerd.

### Perioden van de dag

Er wordt voor de exploitatie onderscheid gemaakt in de ochtend- en avondspits, het dal tussen de spitsen in, de avondperiode, zaterdag en zondag. Voor al deze perioden geldt per lijn een andere frequentie, afgestemd op het minimum bedieningsniveau en de vervoervraag in die periode.

### Snelheid & doorstroming OVT/ WKZ

- Bij frequenties boven de 30 keer per uur is vanwege afwikkeling bij verkeerslichten geen absolute prioriteit meer haalbaar.
- Op drukke haltes kunnen maximaal 30 bussen per uur worden afgewikkeld. Dit geldt voor de eindhaltes in de OVT en De Uithof, maar ook enkele drukke tussengelegen haltes (Vaartsche Rijn en Heidelberglaan). Bij hogere frequenties moeten bussen van één lijn op elkaar wachten.

- Precieze bepaling van de snelheid is afhankelijk van een dynamische simulatie, de invloed van kruispunten (verkeerslichtenregeling) en de samenloop van bussen op de Binnenstadsas en het centrale deel van De Uithof.

#### *Inzetnorm*

Voor het omzetten van reizigersaantallen in frequenties, wordt de inzetnorm gebruikt. Deze geeft aan welk gemiddeld aantal reizigers per rit per tijdvak door een voertuig moet worden vervoerd. De inzetnorm is inclusief pieken en dalen als gevolg van weersinvloeden en het opvangen van onregelmatigheden in de dienstuitvoering. De inzetnorm ligt, ook in de spits, aanzienlijk lager dan de maximale capaciteit van een voertuig om een aantal redenen:

- een dienstregeling wordt zodanig gedimensioneerd dat tijdens een drukke periode de reizigers nog op acceptabele wijze vervoerd kunnen worden. Er zijn echter per jaar meer weken waarin het minder druk is;
- als voorgaande, er zijn per week meer dagen dat het minder druk is dan de maatgevende weekdag (vaak een dinsdag of donderdag);
- als voorgaande, er zijn binnen een uur perioden dat het minder druk is dan het maatgevende kwartier;
- voertuigen rijden in de praktijk niet exact volgens dienstregeling, een voertuig dat iets te laat is (bijvoorbeeld omdat de verkeerslichten tegen zitten) moet niet direct overvol zijn.

In de spits voor dubbelgelede bussen bedraagt de inzetnorm 97 reizigers, voor gekoppelde trams 350 reizigers. Deze inzetnorm is gebaseerd op het aantal zitplaatsen (zonder klapstoeltjes) plus 2 staanplaatsen per m<sup>2</sup>. Deze norm is gelijk aan de norm die andere regio's hanteren.

Het maximale aantal mensen dat in een voertuig kan, ligt hoger. Daarbij wordt uitgegaan van 4 staanplaatsen per m<sup>2</sup>. Indien er in een uur meer mensen mee willen reizen dan op basis van de maximale bezetting mogelijk is, dan zullen reizigers andere reismogelijkheden zoeken. Er is dan sprake van uitval van de vraag.

In de daluren dient minimaal 90% van de reizigers kans te hebben op een zitplaats.

Daarnaast geldt dat reizigers niet langer dan 15 minuten hoeven te staan.

#### *Infrastructurele uitgangspunten*

Voor de tramremise wordt uitgegaan van:

- één centrale werk- en onderhoudsplaats. De remise te Nieuwegein ligt centraal, langs de huidige trambaan.
- voldoende capaciteit op remiseterrein voor de SUNIJ en Uithoflijn (terrein is ruim 7 ha groot). Als de ambities op het gebied van tram gerealiseerd worden, dan is het mogelijk om op de Remise alle onderhoudsactiviteiten uit te voeren. Met decentrale opstelplaatsen voor materieel en voor (een deel van) de schoonmaakwerkzaamheden.
- het zoveel mogelijk concentreren van de onderhoudswerkzaamheden. Dit is efficiënt en effectief. De beschikbare middelen kunnen dan optimaal benut worden.

Voor de busremise wordt ervan uitgegaan dat de vervoerder hiervoor zelf voldoende capaciteit organiseert.

Voor de infrastructuur die nodig is voor de exploitatie van de Uithoflijn wordt uitgegaan van:

- een exploitatief keerspoor van 80 meter op Utrecht CS achter het perron en in noordelijke richting (niet te gebruiken bij storingen, maar voor reguliere spitsbediening) (alleen variant 5)
- een opstelspoor van 80 meter in de directe nabijheid van Utrecht CS om tijdelijk materieel op te stellen. Dit opstelspoor is van groot belang voor een, zo veel als mogelijk, ongestoorde exploitatie bij eventuele storingen (alleen variant 5)

- een mogelijkheid om van spoor te wisselen ter hoogte van het NS station Vaartsche Rijn. Het gaat dan om overloopwissels en niet om een kruiswissel (alleen variant 5)
- Deze voorziening is nodig om bij calamiteiten op Utrecht CS de exploitatie op tracé Uithoflijn in te
- korten tot Vaartsche Rijn. Vanuit de exploitatie gezien zijn verder geen bijsturingvoorzieningen in de infrastructuur nodig. Capaciteit voor een dubbelgelede plus en een gelede bus die onafhankelijk van elkaar wegrijden is voldoende. Dit betekent 24 meter + 18 meter + 5 meter + 47 meter lengte, exclusief in- en uitrijdeel.
- een keervoorziening op de eindpunten (alle varianten)
- een opstelspoor van 80 meter op het eindpunt om tijdelijk materieel op te stellen. Niet te gebruiken bij storingen (alleen variant 5)
- realiseren van een busbaan Kruisvaart, ter ontlasting van de Adema van Scheltemabaan en om buslijnen uit zuidelijke richting naar de OVT-westzijde te leiden in plaats van de OVT-oostzijde (varianten 4 en 5)
- opstelgelegenheid voor 8 tramstellen bij WKZ (alleen variant 5)

#### *Financieel en organisatorische uitgangspunten*

De volgende financiële en organisatorische uitgangspunten worden meegenomen:

- De huidige organisatie en rolverdeling tussen BRU (als OV-autoriteit en als infra-beheerder voor de tramvoorzieningen, DRIS en Chipkaartapparatuur), de vervoerder en de wegbeheerder. Indexering en berekening van de OV-subsidie vindt plaats via de methodiek zoals is beschreven in het Bestek "Regio Utrecht".
- In geval van businfrastructuur is de wegbeheerder (gemeente Utrecht) verantwoordelijk voor beheer- en onderhoudskosten; in geval van de tram wordt BRU dat. Daarom worden alle relevante kosten voor beheer- en onderhoud van bus- of trambaan inzichtelijk gemaakt.
- Uitgangspunt vormt een 30 jarige periode van afschrijving en gebruik bij het bepalen van de Life Cycle Costs.
- Als uitgangspunt wordt het prijspeil 2011 gehanteerd.
- De Investerings- en beheer- en onderhoudskosten van trammaterieel zijn gebaseerd op het huidige kostenniveau van de SUNIJ-lijn en een gemiddeld nieuw tramsysteem door middel van benchmarking [bron: Benchmark trammaterieelkosten Uithoflijn]
- De kosten voor Dienstregelingsuren (DRU's) zijn gebaseerd op aannames voor OV-concessie "regio Utrecht" 2011-2019.

Tabel 2-5 Tarieven per dienstregelingsuur en per type voertuig\*

| Type voertuig                        | Uurtarief |
|--------------------------------------|-----------|
| Standard bus of gelede bus           | € 114     |
| Dubbelgelede bus                     | € 125     |
| Tram (exclusief Beheer en onderhoud) | € 51      |

\*aanname op basis van het bestek voor de OV-concessie

## 2.7 Maximaal aantal ritten drukste uur per dag tracé Uithoflijn

Het aantal ritten dat per uur te verwerken is op De Uithoflijn is niet onbeperkt. Gezien de hoge frequenties is het noodzakelijk hier rekening mee te houden. De onderstaande tabel geeft de maximale frequentie voor de Uithoflijn in de verschillende varianten.

Tabel 2-6 Maximale frequentie per uur

|                    | Variant 1 | Variant 2 | Variant 3 | Variant 4 | Variant 5 |
|--------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Maximum frequentie | 23        | 25        | 30        | 60        | 20        |

Variant 1 betreft het handhaven van de huidige dienstregeling tot in 2020 (en verder). Deze frequentie (23x/u). Dit is tevens de maximale frequentie in de huidige situatie, maar ook voor de situatie in 2020. Een verhoging van de frequentie is eenvoudigweg niet mogelijk door de verkeerskundige gevolgen die een frequentieverhoging teweeg zou brengen.

In variant 2 zijn de verkeerskundige consequenties iets verruimd, waardoor de maximale frequentie iets hoger ligt; 25x/u.

In variant 3 zijn de beperkingen van variant 1 en 2 omzeild door het introduceren van een nieuwe route. De beperkende factor in deze variant wordt daardoor de halteer capaciteit. Er kunnen maximaal 30 bussen per uur halteren aan één halte.

In variant 4 wordt dit probleem opgelost door aan de eindhaltes 2 haltes voor de Uithoflijn te realiseren. De maximale frequentie verdubbelt daardoor tot 60x/u.

In variant 5 betreft de maximale frequentie 20x/u. Dit is de maximale frequentie voor absolute prioriteit bij gelijkvloerse kruisingen met belangrijke autostromen.

## 2.8 Benodigde frequentie tracé Uithoflijn

De inzetnorm en de ontwikkeling van het aantal reizigers in het drukste uur bepalen hoeveel ritten er per uur nodig zijn om alle reizigers te kunnen vervoeren. Om te komen tot de benodigde frequentie is onderstaande formule gebruikt:

*Vervoerwaarde in het drukste uur in de drukste richting / capaciteit van het voertuig = minimaal benodigde frequentie (afroonden naar boven)*

De vervoerwaarde is bepaald in het drukste ochtendspitsuur in de drukste richting (De Uithof). Deze vervoerwaarde geeft de minimaal benodigde frequentie in het drukste uur weer.

Voor de avonden en de weekenddagen geldt dat de vervoerwaarde vele malen lager is dan overdag op werkdagen. De trams hebben een dusdanig hoge capaciteit (er kunnen veel reizigers mee) dat een zeer lage frequentie op die uren voldoet. Dit past echter niet bij een kwalitatief hoogwaardige uitstraling die BRU voor een tramverbinding wil nastreven. Daarom is als minimumfrequentie altijd vier ritten per uur aangehouden. Op die wijze bestaat er ook altijd een acceptabele overstaptijd op aansluitend openbaar vervoer zoals stadsbussen, streekbussen, de tram naar Nieuwegein/IJsselstein en de treinen.

Op basis van het aantal te vervoeren reizigers in de drukste richting in het drukste uur zijn de volgende frequenties nodig, rekening houdend met de inzetnorm en de maximale frequentie in elke variant.

Tabel 2-7 Benodigde frequentie per uur in 2020

| 2020         | Variant 1 | Variant 2 | Variant 3 | Variant 4 | Variant 5 |
|--------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Ochtendspits | 23        | 25        | 30        | 59        | 16        |
| Avondspits   | 23        | 25        | 30        | 59        | 16        |
| Restdag      | 20        | 20        | 20        | 20        | 8         |
| Zaterdag     | 8         | 8         | 8         | 8         | 8         |
| Zondag       | 4         | 4         | 4         | 4         | 4         |
| Avond        | 4         | 4         | 4         | 4         | 4         |

Tabel 2-8 Benodigde frequentie per uur in 2025

| 2025         | Variant 1 | Variant 2 | Variant 3 | Variant 4 | Variant 5 |
|--------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Ochtendspits | 23        | 25        | 30        | 61        | 16        |
| Avondspits   | 23        | 25        | 30        | 61        | 16        |
| Restdag      | 20        | 20        | 20        | 20        | 8         |
| Zaterdag     | 8         | 8         | 8         | 8         | 8         |
| Zondag       | 4         | 4         | 4         | 4         | 4         |
| Avond        | 4         | 4         | 4         | 4         | 4         |

Tabel 2-9 Benodigde frequentie per uur in 2030

| 2030         | Variant 1 | Variant 2 | Variant 3 | Variant 4 | Variant 5 |
|--------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Ochtendspits | 23        | 25        | 30        | 63        | 20**      |
| Avondspits   | 23        | 25        | 30        | 63        | 20**      |
| Restdag      | 20        | 20        | 20        | 20        | 8         |
| Zaterdag     | 8         | 8         | 8         | 8         | 8         |
| Zondag       | 4         | 4         | 4         | 4         | 4         |
| Avond        | 4         | 4         | 4         | 4         | 4         |

\*\* In principe zijn in 2030 niet meer dan 17 ritten nodig. Echter, vanwege de koppeling aan de SUNIJ-lijn dient de frequentie altijd door 4 te delen zijn, omdat slechts de helft van de ritten verder rijdt op de SUNIJ-lijn en daarvan steeds de helft naar IJsselstein en Nieuwegein-Zuid doorrijdt.

## 2.9 Benodigd aantal voertuigen

Op basis van de frequentie in de ochtendspits kan het aantal benodigde voertuigen worden bepaald. Hiervoor is gerekend met een omlooptijd van rijtijd heen + rijtijd terug + keertijd aan beide eindpunten van 5 minuten + een correctietijd van 2 min. Vervolgens is het aantal omlopen per uur bepaald op basis van de frequentie en de omlooptijd. Het aantal voertuigen is gelijk aan het aantal omlopen (rekening houdend met gekoppelde trams in variant 5) plus een technische reserve van 10%. Dit is in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 2-10 Benodigde frequentie per uur in 2030

| 2030              | Variant 1 | Variant 2 | Variant 3 | Variant 4 | Variant 5 |
|-------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Rijtijd           | 22        | 21        | 19        | 17        | 17        |
| Omlooptijd        | 56        | 54        | 50        | 46        | 43,5*     |
| Frequentie        | 23        | 25        | 30        | 59        | 16        |
| Aantal omlopen    | 22        | 23        | 25        | 46        | 12        |
| Aantal voertuigen | 25        | 26        | 28        | 51        | 27        |

\* De helft van de tramritten is gekoppeld aan de SUNIJ-lijn, waardoor voor de helft van de ritten geen keertijd in de OVT geldt.

## 2.10 Vraaguitval

In de varianten 1, 2 en 3 is de vervoersvraag groter dan het aanbod op basis van de maximum frequentie. Omdat er dan meer reizigers zijn dan maximum in een uur vervoerd kunnen worden, treedt er vraaguitval uit. Reizigers die niet meekunnen wijken uit naar lijn 11 en de fiets. In de volgende tabel is de vraaguitval per variant weergegeven. Dit is meegenomen als een lagere vervoerwaarde voor de uithoflijn.

De overloop naar lijn betekent ook een hogere vervoerwaarde voor lijn 11 en daarmee een aanpassing van de frequentie op lijn 11.

Tabel 2-11 Vraaguitval Uithoflijn in 2020, 2025 en 2030

| 2020                  | Variant 1 | Variant 2 | Variant 3 | Variant 4 | Variant 5 |
|-----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| vraaguitval           | 900       | 900       | 1100      | 0         | 0         |
| Overloop naar lijn 11 | 500       | 500       | 500       | 0         | 0         |
| Overloop naar fiets   | 400       | 400       | 600       | 0         | 0         |
| 2025                  | Variant 1 | Variant 2 | Variant 3 | Variant 4 | Variant 5 |
| vraaguitval           | 1000      | 1100      | 1300      | 0         | 0         |
| Overloop naar lijn 11 | 500       | 600       | 600       | 0         | 0         |
| Overloop naar fiets   | 500       | 500       | 700       | 0         | 0         |
| 2030                  | Variant 1 | Variant 2 | Variant 3 | Variant 4 | Variant 5 |
| vraaguitval           | 1100      | 1200      | 1400      | 0         | 0         |
| Overloop naar lijn 11 | 600       | 600       | 700       | 0         | 0         |
| Overloop naar fiets   | 500       | 600       | 700       | 0         | 0         |

De overloop is verrekend in de reizigersopbrengsten, de bezetting op het drukste punt en de exploitatiekosten op lijn 11 die hierdoor zullen toenemen.

## 3 Investeringskosten

### 3.1 Beschrijving varianten

Hieronder wordt per variant beschreven van de infrastructurele maatregelen zijn. De verkeerskundige consequenties en de benodigde infrastructurele maatregelen per variant zijn beschreven in de notitie 'Verkeerskundige consequenties Uithoflijn, Goudappel Coffeng, BRU147/Ole/1389'. Op basis hiervan zijn met name de maatregelen van de varianten 2 en 4 afgeleid. De variant 3 en 5 betreffen beide een VO-ontwerp van de Uithoflijn als bus of als tram.

De varianten 3 en 5 zijn dan ook geraamd op VO-niveau. Voor de varianten 2 en 4 ontbrak de tijd en budget om een vergelijkbaar detailniveau te behalen. Voor variant 2 is daarom gebruik gemaakt van een bouwkostenspreadsheet om kleinschalige infrastructuurmaatregelen te ramen, opgesteld door het ingenieursbureau Utrecht (IBU). Voor variant 4 zijn de bouwkosten van de grote infrastructuurmaatregelen geraamd door Movares. Aanvullende kosten zijn geschat. In het bestand 'Overzicht kostenraming Uithoflijn' zijn de investeringskosten van de varianten naast elkaar gezet en zijn aanpassingen ten opzichte van eerdere ramingen meegenomen en beknopt toegelicht.

Een vergelijkend overzicht, plus een overzicht van maatregelen die buiten de scope vallen van het project maar wel een sterke relatie hebben met de Uithoflijn, is gegeven in het document 'Uithoflijn in zijn omgeving' en 'Bijlage bij memo Uithoflijn in zijn omgeving'.

#### *Variant 1: 0-variant*

In de nulvariant zijn géén investeringen opgenomen.

#### *Variant 2: 0+-variant*

In variant 2 worden kleinschalige doorstromingsmaatregelen doorgevoerd. Concreet betreft dit het realiseren van een aparte busstrook voor lijn 12 over de kruising Herculeslaan – Stadionlaan – Rubenslaan (kruising met de Waterlinieweg). Het betreft het uitbreiden van de bestaande OV-voorzieningen. Door de bus een aparte strook te geven, kan deze tegelijkertijd met het autoverkeer in deze richting rijden. Dit scheelt een groenfase in de regeling. Deels is ook een voorstart-situatie mogelijk.

Op andere delen van de route zijn maatregelen fysiek niet mogelijk.

De investeringskosten voor deze maatregel bedragen € 0,6 mln [bron: 'Raming busstroken kruising Waterlinieweg'].

#### *Variant 3: HOV-bus*

De maatregeling in deze variant bestaan uit het realiseren van een vrije busbaan tussen de Bleekstraat (aansluiting op de Adema van Scheltemabaan) en het begin van de Uithof (aansluiting Heidelberglaan). Dit betreft een kunstwerk (viaduct) over een lengte van ongeveer een kilometer, tussen het gebouw Burgerzaken en de begraafplaats, geheel parallel aan het spoor. Dit viaduct wordt in het kader van de spoorverdubbeling door ProRail meegebouwd. Vanaf de begraafplaats loopt de baan op maaiveld naar de Uithof. Speciale onderdelen hiervan zijn enkele kleine bruggen en gelijkvloerse kruisingen met het wegverkeer.



Ten opzichte van de originele raming zijn enkele posten extra meegenomen. Dit betreft de sanering van de Oosterspoorbaan. Eerder werd een gelijkvloerse kruising (overweg) verondersteld. Dit is technisch mogelijk maar het is functioneel niet acceptabel om incidenteel de overweg voor 15 minuten af te sluiten, aangezien dit ook in de spits kan plaatsvinden. Tevens dient opnieuw een bestemmingsplanprocedure te worden doorlopen aangezien het vigerende bestemmingsplan alleen tram toelaat. Tenslotte zijn de plankosten inmiddels fors opgelopen vanwege de planvorming rondom de tram.

Tabel 3-1 Kostenraming variant 3

|                                       | kosten € mln |
|---------------------------------------|--------------|
| Oorspronkelijke raming                | 84,9         |
| Plankosten tram                       | 6,6          |
| Opnieuw doen bestemmingsplanprocedure | 6,6          |
| Sanering Oosterspoorbaan              | 4,8          |
| <b>Totaal raming variant 3</b>        | <b>102,9</b> |

#### Variant 4: HOV+-bus

In variant 4 worden ten opzichte van variant 3 (ook een HOV-busbaan) extra kosten gemaakt door aanvullende investeringen. Het gaat om het realiseren van een dubbellaags busstation in de OVT ten behoeve van extra haltecapaciteit, de aanleg van 4 ongelijkvloerse kruisingen ter voorkoming van interactie met het auto- en fietsverkeer en het realiseren van een parallelle route voor overige buslijnen in de Uithof. Dit laatste is nodig omdat door de hoge frequentie van de Uithoflijn er zodanig veel bussen over deze centrale as rijden dat de capaciteit van de haltes en de met VRI's geregelde kruisingen tekort schiet.

Er zijn aanvullende kostenramingen gemaakt voor de kunstwerken:

- ondergronds busstation [bron: SSK dubbellaags busstation oostzijde]
- ongelijkvloerse kruising oversteek Laan van Maarschalkerweerd [bron: SSK bustunnel oversteek Laan v Maarschalkerweerd]
- ongelijkvloerse kruising Weg tot de Wetenschap – Sorbonnelaan [bron: SSK bustunnel Weg totWetenschap – Sorbonnelaan]
- ongelijkvloerse kruising Weg tot de Wetenschap – Platolaan [bron: SSK bustunnel WegtotWetenschap – Platolaan]
- ongelijkvloerse kruising Heidelberglaan – universiteitsweg [bron: SSK bustunnel Heidelberglaan – Universiteitsweg]

Deze kostenramingen zijn gebaseerd op een schetsontwerp. In deze kostenramingen is geen rekening gehouden met inpassingskosten, faseringskosten en tijdelijke maatregelen. Hiervoor is een afzonderlijke schatting gedaan. Bovendien is een percentage van 15% aangehouden voor onvoorziene kosten om rekening te houden met de incompleteheid van de raming.

De bouw van een dubbellaags busstation in de OVT heeft ook enkele posten met gevolgkosten:

- realisatie van een tijdelijk busstation oostzijde ergens aan de oostzijde van het station. Aangezien een tijdelijk busstation oostzijde ongeveer 2,5 maal zo groot moet zijn als het tijdelijke busstation westzijde, is verondersteld dat dit ook 2,5 maal zo duur is [bron: concept VO-rapportage Tijdelijk Busstation OVT West]. Opgemerkt wordt, dat de investeringskosten mogelijk hoger kunnen uitvallen dan geraamd, aangezien een dergelijk grote locatie in dit gebied waarschijnlijk ook nog (tijdelijke) kunstwerken vergt.

- Omdat het ondergrondse busstation dicht tegen de bestaande bebouwing van het hoofdkantoor van NS, Hoog Catharijne, de stationshal en de sporen komt te liggen, zijn beschermingsmaatregelen nodig (bv. diepwanden). Hiervoor is een stelpost opgenomen.
- Faseringskosten vanwege tijdelijke busroutes van en naar het tijdelijke busstation oostzijde, tijdelijke looproutes, planschade door latere ontwikkeling vastgoed, etc. Vooralsnog is verondersteld dat de faseringskosten minimaal even groot zijn als de faseringskosten voor variant 5 indien er een tramlijn door het stationsgebied wordt gerealiseerd (stelpost).
- Gevolgkosten voor het stationsgebied. Hiervoor zijn twee stelposten opgenomen, namelijk het terugbouwen van het busstation oostzijde op maaiveld inclusief stijgpunten en toeleidende infrastructuur. Ten tweede is een post opgenomen vanwege aanpassingen die gedaan moeten worden aan bestaande en reeds gerealiseerde objecten en gebouwen, zoals de stationshal, de Rabobrug en het oostelijke voorplein met fietsenstalling.

Ook voor de vier ongelijkvloerse kruisingen in het tracé zullen gevolgkosten optreden. Deze zijn geschat op 10,8% van de bouwkosten. Dit percentage is gelijk aan het percentage gevolgkosten dat in de kostenraming van de tramvariant is vastgesteld bij een nadere raming van kostenposten bij de transitie van SO naar VO. Hierbij kan gedacht worden aan aanpassing van het eindpunt in de Uithof, tijdelijk of definitief aanpassen van bestaande infrastructuur in de buurt van de vier ongelijkvloerse kruisingen, aanpassen van looproutes van en naar de haltes die in deze variant noodgedwongen op een andere plek komen te liggen, tijdelijke alternatieve busroutes langs het tracé vanwege de bouw van de bustunnel, etc..

De investeringskosten voor de parallelle route in de Uithof omvatten een busbaan over een lengte van 2 km en het aanpassen van enkele geregelde kruisingen met autoverkeer [bron: Raming parallelle route Uithof].

Doordat er in deze variant gereden wordt met extreem hoge frequenties, dienen de haltes langer te worden dan in variant 3. Ook wordt in deze variant het ambitieniveau voor haltes van de tram beoogd. Daarom zijn de kosten voor haltes met voorzieningen overgenomen van de tramvariant.

Ter ontlastung van de Adema van Scheltemabaaan zal net als in de tramvariant een tweede zuidelijke route naar de OVT moeten worden gerealiseerd. Dit is het Kruisvaarttracé. De (aangepaste) kosten voor het Kruisvaarttracé zijn overgenomen uit de kostenraming voor de tramvariant [bron: kostenraming HOV Kruisvaarttracé en Financieel Plan Uithoflijn 19 april 2011].

Tabel 3-2 Kostenraming variant 4

|                                             | kosten € mln       |
|---------------------------------------------|--------------------|
| Raming variant 3                            | 102,9              |
| Kunstwerken                                 | 63,4 excl plan/vat |
| beschermingsmaatregelen (stelpost)          | 10 excl plan/vat   |
| tijdelijk busstation oostzijde (stelpost)   | 3,7 excl plan/vat  |
| faseringskosten (stelpost)                  | 6,0 excl plan/vat  |
| terugbouwen busstation oostzijde (stelpost) | 5,0 excl plan/vat  |
| gevolgkosten stationsgebied (stelpost)      | 5,0 excl plan/vat  |
| gevolgkosten tracé 10,8% (stelpost)         | 13,1 excl plan/vat |
| HOV Kruisvaarttracé                         | 17,9               |
| langere haltes en HOV-kwaliteit             | 3,1 excl plan/vat  |
| plan- en vatkosten                          | 38,4               |
| onvoorzien (deels 10%/deels 15%)            | 23,7               |
| <b>totaal raming variant 4</b>              | <b>291,3</b>       |

#### Variant 5: HOV-tram

Variant 5 lijkt voor een groot deel op variant 3. De route is hetzelfde en er zitten dezelfde kunstwerken in. Ten opzichte van variant 3 worden de investeringskosten in de traminfrastructuur zelf toegevoegd. Dit betreft aanpassing van de onderbouw en de gehele bovenbouw (rails, bovenleiding). Een andere toevoeging is de beveiliging. Deze is voor een tramlijn noodzakelijk, voor een buslijn niet.

In deze variant is ook het Kruisvaarttracé nodig als alternatieve route voor de bussen in plaats van de Adema van Scheltemabaan.

De totale kosten voor de tramlijn bedragen € 258,7 mln. Dit is minder dan de oorspronkelijke raming uit november 2010, zoals ook te zien is in het document 'Investeringsraming Uithoflijn tram'. De lagere investeringskosten wordt veroorzaakt door enkele besparingen, maar vooral door wijziging van de scope.

De scope is ten behoeve van de MKBA beperkt tot de Uithoflijn zelf. Hierbij gaat het om het traject vanaf de tramhalte aan de oostzijde van de OVT (beginpunt) tot aan P+R de Uithof. In de oorspronkelijke raming zat ook de investering in de koppeling van de SUNIJ-lijn aan de Uithoflijn. Dit is echter een investering die hoort bij de SUNIJ-lijn en/of bij de transformatie van het stationsgebied. Hierbij hoort ook de verwerving van het gebouw Cranenborgh waardoorheen deze koppeling moet plaatsvinden.

Meevallers zijn een lagere raming voor het Kruisvaarttracé [bron: Kostenraming HOV Kruisvaarttracé.doc] en het niet schorsen van het bestemmingsplan door de Raad van State. Er was hiermee wel rekening gehouden, waardoor vertraging zou zijn opgelopen en extra plankosten gemaakt zouden moeten worden. Deze besparingen zijn beschreven in het document Financieel Plan Uithoflijn 19 april 2011.

Tabel 3-3 Kostenraming variant 5

|                                    | kosten € mln |
|------------------------------------|--------------|
| Oorspronkelijke raming             | 336          |
| besparing Kruisvaarttracé          | -9,2         |
| besparing plankosten               | -6           |
| koppeling aan SUNIJ-lijn uit scope | -12,9        |
| verwerving Cranenborg uit scope    | -33          |
| gevolgkosten OVT uit scope         | -21,9        |
| <b>Totaal raming variant 5</b>     | <b>252,3</b> |

### 3.2 Totale investeringskosten

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de totale investeringskosten voor de Uithoflijn voor de vijf varianten. In de volgende paragrafen wordt de raming van de diverse kostenposten verder toegelicht. Alle bedragen in de tabel zijn exclusief BTW en in prijspeil 2010.

Tabel 3-4 Totale investeringskosten Uithoflijn (mln. Euro)

|                               | Variant 1    | Variant 2    | Variant 3      | Variant 4      | Variant 5      |
|-------------------------------|--------------|--------------|----------------|----------------|----------------|
|                               | €            | €            | €              | €              | €              |
| Plankosten                    | € 0,0        | € 0,0        | € 16,7         | € 37,6         | € 15,7         |
| Verwerven                     | € 0,0        | € 0,0        | € 10,4         | € 13,0         | € 14,1         |
| Onderbouw                     | € 0,0        | € 0,5        | € 59,6         | € 146,3        | € 81,6         |
| Bovenbouw                     | € 0,0        | € 0,0        | € 0,0          | € 12,9         | € 55,0         |
| Voorzieningen                 | € 0,0        | € 0,0        | € 0,8          | € 0,8          | € 13,0         |
| Vatkosten                     | € 0,0        | € 0,1        | € 5,9          | € 24,4         | € 18,7         |
| Gevolgcosten stationsgebied   | € 0,0        | € 0,0        | € 0,0          | € 23,1         | € 0,0          |
| Uitbreiding/aanpassing remise | € 0,0        | € 0,0        | € 0,0          | € 0,0          | € 26,0         |
| Onvoorzien                    | € 0,0        | € 0,1        | € 9,4          | € 33,1         | € 28,2         |
| <b>TOTAAL</b>                 | <b>€ 0,0</b> | <b>€ 0,6</b> | <b>€ 102,9</b> | <b>€ 291,4</b> | <b>€ 252,3</b> |

### 3.3 Gehanteerde uitgangspunten voor de investeringsraming

Voor het tot stand komen van de investeringsraming voor het Tracé Uithoflijn hebben een aantal besluitvormings- en toetsmomenten plaatsgevonden die als basis hebben gediend voor het opstellen van deze raming. De volgende momenten hebben in chronologische volgorde plaatsgevonden of zullen plaatsvinden:

- In september 2007 hebben BRU en de gemeente Utrecht ingestemd met de conclusies van de tramstudie. Onderdeel hiervan is een technisch programma van eisen dat is opgesteld door HTM consultancy (TPvE HTM versie 2. 17 september 2007).

#### *Voorlopig Ontwerp trambaan*

- In januari 2010 is, na bespreking met de Stuurgroep HOV Om de Zuid, het Voorlopig ontwerp voor de HOV Uithoflijn trambaan door het college van B&W vastgesteld voor het tracé vanaf de halte Vaartsche Rijn tot aan het WKZ.
- Het VO Stationsgebied en VO P+R = aanvulling voorontwerp tram HOV Om de Zuid, definitief 8 december 2010 zit momenteel in de inspraakprocedure.

#### *Bestemmingsplan De Uithof/HOV Uithoflijn*

- In februari 2010 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan voor De Uithof vastgesteld. Hierin is de HOV busbaan opgenomen die 'vertrambaar' moet zijn. Het betreft het tracé kruising Sorbonnelaan-WKZ.
- In juni 2010 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan HOV Uithoflijn vastgesteld. Hierin is het voorlopige ontwerp van de HOV trambaan opgenomen. Het bestemmingsplan maakt de aanleg van een trambaan mogelijk. Het betreft het tracé Vaartsche Rijn- tot aan de Sorbonnelaan.
- Op 29 juni 2010 is het bestemmingsplan OVT en Stads Kantoor vastgesteld.

### *Investeringsraming*

- Medio 2010 heeft C Commit, in opdracht van de Projectorganisatie en op basis van de voornoemde besluiten en uitgangspunten een investeringsraming opgesteld voor de aanleg van de trambaan vanaf de aansluiting met de SUNIJ lijn tot aan de P+R De Uithof. = 250 mln
- Diverse wijzigingen/aanvullingen (Kruisvaart, Oosterspoorbaan, OVT, P+R) hebben geleid tot een toename van 250 naar 336 mln. Zowel voor de originele raming van C Commit als de aanvullende onderdelen is een SSK-raming opgesteld, uitgezonderd de remise. Dit betreft een kostenschatting zonder SSK-raming.

### *Integraal Programma van Eisen (IPvE) voor regionaal tramnetwerk*

- Vanaf maart 2010 wordt door BRU, parallel aan het opstellen en uitwerken van het ontwerp van de HOV Uithoflijn als trambaan, het Integraal Programma van Eisen (IPvE) voor het regionale tramnetwerk opgesteld. In dat kader wordt het Voorlopig Ontwerp van de trambaan en de gehanteerde uitgangspunten (onder andere TPvE HTM uit 2007) door BRU getoetst. In de Stuurgroep HOV Uithoflijn van juni 2010 is geconstateerd dat de uitgangspunten voor het ontwerp van de HOV Uithoflijn overeenkomen met de Toepisen en strategische keuzen van het IPvE voor het regionale tramnetwerk. In januari 2011 is de raming geactualiseerd op basis van de door de AB-BRU vastgestelde systeemeisen, de nadere invulling van sub-systeemeisen (incl. systeemboom) en het vastgestelde Vervoersplan. Dit leidt tot het IPvE.
- In september 2010 heeft het Dagelijks Bestuur van BRU de Toepisen en strategische keuzen voor het IPvE van het regionale tramnetwerk vastgesteld.
- In september 2010 heeft bij wijze van second opinion een controleslag door BRU plaatsgevonden van de opgestelde investeringsraming van de trambaan HOV Uithoflijn waarbij is gekeken naar de volledigheid en de hoogte van de ramingen. Hieruit werd geconcludeerd dat, op basis van het TPvE HTM 2007 en de toepisen en strategische keuzen, de raming volledig, reëel en robuust is beoordeeld.
- Het ontwerp van het gehele tracé is gebaseerd op het TPvE HTM 2007 en het deelrapport B tramstudie systeemopzet en systeemspecificaties juni 2007 opgesteld door Movares.
- Op 23 maart 2011 zijn door het Algemeen Bestuur van het BRU de systeemeisen van het IPvE vastgesteld.

## 3.4 Plankosten

De plankosten bevatten onder meer de kosten van diverse onderzoeken naar tracé, inpassing, milieueffecten, vervoerswaarde, de kosten voor maken van het ontwerp en het voorbereiden van de bestemmingsplannen, de aanvraag en leges van vergunningen, en diverse kosten voor organisatie, participatie en communicatie.

Plankosten betreffen engineeringkosten (engineering algemeen, onderzoeken, opdrachtgeverkosten) voor de planvorming en bijkomende kosten (tbv haalbaarheidsstudies, programma van eisen, vergunningen, procedures, organisatie, administratie en communicatie) tijdens de verschillende fasen van het project. Volgens de SSK (Standaard Systematiek voor Kostenramingen opgesteld door het CROW) wordt voor de engineeringkosten een toeslag gerekend van 16% op de bouwkosten.

Voor bijkomende kosten wordt met een toeslag gerekend van 5% op de bouwkosten, engineeringkosten en kosten kabels en leidingen derden. Aangezien de onderliggende ramingen volgens de SSK systematiek zijn opgesteld, zijn deze toeslagpercentages meegenomen in de investeringsraming. Ze zouden voldoende moeten zijn om de plankosten te dekken van een project van deze omvang onder gebruikelijke, soms complexe omstandigheden.

### 3.5 Kosten grondverwerving

De verwervingskosten betreffen de kosten gemoeid met het minnelijk en/of onteigenen van gronden die noodzakelijk zijn voor de aanleg van de HOV om de Zuid en eventuele aankoop van vastgoed om de aanleg mogelijk te maken. Om de HOV-baan te kunnen aanleggen moet de gemeente beschikken over de gronden. Daarnaast zijn er kosten voor planschade.

### 3.6 Kosten onderbouw

De bouwkosten zijn de kosten om de onderbaan aan te leggen, waarop daarna later de rails, bovenleiding e.d. wordt aangebracht. De kosten van een deel van de onderbaan zijn niet in de raming opgenomen, omdat deze kosten ook zonder De Uithoflijn noodzakelijk zijn. De kosten komen ten laste van andere projecten. De kosten voor de aanleg van de HOV-baan vanaf het jaarbeursplein naar het Utrecht centraal is onderdeel van de herontwikkeling van het Stationsgebied, de kosten voor de aanleg van WKZ naar de P+R is onderdeel van de aanleg van de P+R. Op de Adama Scheltemabaan en in De Uithof is inmiddels een HOV-baan aangelegd. In de bouwkosten van de onderbaan zijn de volgende kosten meegenomen riolering, verkeersregelininstallaties, openbare verlichting, Kabels en leidingen, faseringskosten, staartkosten en bodemsanering.

### 3.7 Kosten bovenbouw

Dit betreft de kosten voor de spoorconstructie, voor bovenleiding, voor elektrische voorzieningen, voor haltes en faseringskosten. Deze kosten zijn de rentekosten en de geraamde kostenstijgingen voor het gehele tracé. De staartkosten betreffen de indirecte vaste kosten; algemene, eenmalige, uitvoeringskosten, winst en risico's. De overige kosten betreffen onder meer levering van kleine hoeveelheden materieel, personeel, CAR verzekering, kleine stelposten voor directie keet en kleine leveringen.

### 3.8 Kosten voorzieningen

Voor de trambaan zijn diverse voorzieningen nodig. Allereerst beveiliging en beheersing, dit vereist onder meer de signalering van eindpunten, overwegen en kruisingen. Op sommige delen waar niet op zicht kan worden gereden komt in verband met veiligheidseisen baanvakbeveiliging. Daarnaast zijn er ICT kosten om – conform nieuwe richtlijnen - vanuit een centrale verkeersleiding wissels te kunnen bedienen. Tot slot zijn er diverse halte voorzieningen, zoals dynamische reizigers-informatie, noodknop, chipcard, camera's, ed.

### 3.9 Kosten aanpassing remise

Voor de aanpassing en uitbreiding van de huidige remise in Nieuwegein is een kostenpost van € 58,2 mln gemoeid. Deze aanpassing is noodzakelijk vanwege de vervanging van "hoge vloer trams" naar "lage vloer trams". Daarnaast wordt de remise vergroot in verband met het onderhoud van de tramstellen voor de Uithoflijn. Naar rato van het aantal te stallen trams is een deel toegerekend aan de Uithoflijn, namelijk € 26 mln [bron: Raming remise Uithoflijn].

### 3.10 Gevolgkosten OV terminal

Bij de ontwikkeling en besluitvorming over het Masterplan Stationsgebied en het opstellen van de ontwerpen van onder meer de OV-Terminal was nog geen sprake van de komst van een tram. De komst van de tram vereist enkele aanpassingen van gebouwen en ontwerpen waaronder de OV terminal. Daarnaast zal de Uithoflijn worden aangelegd en gaan rijden in een gebied dat nog volop in herontwikkeling is. Dat betekent dat tijdens de bouw diverse tijdelijke maatregelen moeten worden getroffen. Het betekent ook dat na het in exploitatie nemen van de tram ook diverse tijdelijke maatregelen moeten worden genomen om de tram rijdend te houden. Bijvoorbeeld om via een rangeerspoor de remise in Nieuwegein bereikbaar te houden, terwijl intussen op en rond de trambaan grote bouwontwikkelingen plaatsvinden.

### 3.11 VAT-kosten

De kosten voor voorbereiding, administratie en toezicht (VAT) betreffen de kosten voor directievoering en toezicht tijdens de uitvoering opgenomen. Net als bij de Plankosten wordt voor VAT-kosten vanuit de SSK systematiek een toeslag van 16% van de bouwkosten opgenomen. Aangezien de onderliggende ramingen volgens de SSK systematiek zijn opgesteld, zijn deze toeslagpercentages meegenomen in de investeringsraming.

### 3.12 Kosten onvoorzien/risico's

Op basis van een risicoanalyse, volgens de RISMAN-methode is een analyse en raming gemaakt voor onvoorziene kosten. Dit komt uit op een percentage van 10% voor onvoorzien. Naast deze raming van onvoorziene kosten zijn diverse beheersmaatregelen genomen om te voorkomen dat de risico's optreden en er zijn scenario's uitgewerkt voor het geval de risico's toch optreden. Voor de extra kosten van variant 4 ten opzichte van variant 3 is een percentage onvoorzien aangehouden van 15%, omdat deze raming op basis van een SO in plaats van een VO zijn en verondersteld wordt dat er relatief veel kosten nog niet geraamd zijn.

## 4 Opbrengsten exploitatie

### 4.1 Uitgangspunten bepaling exploitatieopbrengsten Uithoflijn

De volgende financiële en organisatorische uitgangspunten worden meegenomen:

- De huidige organisatie en rolverdeling tussen BRU (als OV-autoriteit en als infrabeheerder voor de tramvoorzieningen, DRIS en Chipkaartapparatuur), de vervoerder en de wegbeheerder. Indexering en berekening van de OV-subsidie vindt plaats via de methodiek zoals is beschreven in het "Bestek Regio Utrecht".
- In geval van businfrastructuur is de wegbeheerder (gemeente Utrecht) verantwoordelijk voor beheer- en onderhoudskosten; in geval van de tram wordt BRU dat. Daarom worden alle relevante kosten voor beheer- en onderhoud van bus- of trambaan inzichtelijk gemaakt.
- Uitgangspunt vormt een 30 jarige periode van afschrijving en gebruik bij het bepalen van de Life Cycle Costs.
- Als uitgangspunt wordt het prijspeil 2011 gehanteerd.
- De kosten voor Dienstregelingsuren (DRU's) zijn gebaseerd op aannames voor OV-concessie "regio Utrecht" 2011-2019.
- De Investerings- en Beheer- en Onderhoudskosten van de traminfrastructuur en materieel (exclusief tram- en busbanen) zijn gebaseerd op het huidige kostenniveau van de SUNIJ-lijn en een gemiddeld nieuw tramsysteem.

Voor de gehanteerde tarieven wordt uitgegaan van:

- de invoering van de OV-chipkaart (kilometertarief in plaats van zones en abonnementen met 20% dalkorting) met de gehanteerde kostenneutraliteit ten opzichte van de huidige tarieven. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen tram- en bustarieven of wijzigingen in tarieven. Per 1 januari 2010 is de papieren OV-studentenkaart vervangen door de studenten OV-chipkaart.
- het handhaven van de huidige situatie (OV-studentenkaart). Het huidige contract tussen de overheid en vervoerders loopt tot 2013.

### 4.2 Totale exploitatieopbrengsten

De exploitatieopbrengsten zijn een resultante van de reizigerskilometers maal een tarief per reizigerskilometer. In onderstaande tabel zijn deze tarieven per reizigerskilometer aangegeven. De opbrengsten per etmaal zijn omgerekend naar opbrengsten per jaar door te vermenigvuldigen met de jaarfactor 290.

Tabel 4-1 Tarieven per reizigerskilometer

|                                                          | tarief |
|----------------------------------------------------------|--------|
| Reizigerskilometer bus/tram/metro gewone reizigers       | € 0,16 |
| Reizigerskilometer bus/tram/metro studenten              | € 0,22 |
| Reizigerskilometer trein (gewone reizigers en studenten) | € 0,11 |

Het tarief is afgeleid van de opbrengsten vanuit kaartverkoop, gedeeld door de hoeveelheid reizigerskilometers voor gewone reizigers in het BRU-gebied. Voor 2020 wordt een gelijk tarief verondersteld, geïndexeerd op basis van inflatie.



Het tarief voor studenten betreft de subsidiebijdrage van het ministerie van onderwijs (OCW) voor de OV studentenkaart in de regio Utrecht, gedeeld door het aantal reizigerskilometers door studenten, voor het jaar 2009. De totale subsidie wordt elk jaar geïndexeerd op basis van het aantal studenten en inflatie. De verdeling over de regio's vindt plaats volgens een verdelingsleutel, gebaseerd op reizigerskilometers. Vanwege deze indexatie- en verdelingsystematiek is het plausibel te veronderstellen dat het tarief per studentkilometer in 2020 overeenkomt met dat voor 2009. Indien er in de regio Utrecht meer door studenten gereisd wordt, zullen door de verdeelsleutel ook relatief meer inkomsten naar de regio Utrecht gaan.

Daarnaast is het plausibel dat een deel van de studenten geen OV studentenkaart gebruikt. Een deel is namelijk jonger dan 18 jaar (vooral bij het HBO) of studeert te lang waardoor het recht op een OV studentenkaart vervalt. Naar verwachting zal dit aandeel toenemen omdat de eisen aan het tempo van studeren steeds verder toenemen. Echter, het is waarschijnlijk dat juist de studenten die geen OV studentenkaart hebben, met name van de fiets gebruik maken. Hierover zijn concrete cijfers voorhanden. Daarom is verondersteld dat voor 2020 dezelfde verhouding van studenten zonder OV studentkaart onder OV-gebruikers gelijk is aan het deel in 2009. Daarom wordt ook voor 2020 het tarief van € 0,22 per reizigerskilometer gehanteerd.

De opbrengst per kilometer voor treinreizigers is afgeleid uit het jaarverslag 2009 van NS.

Verondersteld is dat dit tarief per kilometer door indexatie ook voor 2020 geldig is.

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de totale exploitatieopbrengsten voor de Uithoflijn in 2020 voor de vijf varianten.

Tabel 4-2 Totale exploitatieopbrengsten Uithoflijn (mln. Euro, inclusief studenten)

| Jaar | Variant 1 | Variant 2 | Variant 3 | Variant 4 | Variant 5 |
|------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|      | €         | €         | €         | €         | €         |
| 2020 | € 9,0     | € 9,4     | € 11,7    | € 14,2    | € 13,4    |
| 2025 | € 9,3     | € 9,7     | € 12,1    | € 14,7    | € 13,9    |
| 2030 | € 9,6     | € 10,0    | € 12,5    | € 15,2    | € 14,4    |

Studenten maken ongeveer 65% uit van het vervoer op de Uithoflijn. Aangezien studenten reizen met de OV-studentenkaart, geldt voor de opbrengsten een ander tarief per kilometer. Voor het vervoer van studenten gelden dan ook de volgende opbrengsten.

Tabel 4-3 Totale exploitatieopbrengsten Uithoflijn studenten (mln. Euro)

| Jaar | Variant 1 | Variant 2 | Variant 3 | Variant 4 | Variant 5 |
|------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|      | €         | €         | €         | €         | €         |
| 2020 | € 6,0     | € 6,3     | € 8,0     | € 9,4     | € 8,9     |
| 2025 | € 6,0     | € 6,2     | € 7,9     | € 9,4     | € 8,9     |
| 2030 | € 6,0     | € 6,2     | € 7,9     | € 9,4     | € 8,9     |

### 4.3 Verandering exploitatieopbrengsten elders in het OV netwerk

De openstelling van de Uithoflijn kan ook effect hebben op de exploitatieopbrengsten van andere delen van het OV netwerk. Zo kan het aantal reizigers op andere lijnen in het OV netwerk veranderen. De Uithoflijn trekt een deel van de reizigers van lijn 11 weg, maar ook in beperkte mate van andere tangentiallijnen. In de varianten 1 t/m 3 vindt ook weer overloop van reizigers naar lijn 11 plaats, omdat lijn 12 onvoldoende capaciteit biedt. Daarmee veranderen ook de exploitatieopbrengsten in de rest van het netwerk. De onderstaande tabel geeft de totale verandering in exploitatieopbrengsten voor de overige delen van het regionaal OV netwerk (bus en tram) ten opzichte van de nulvariant.

Tabel 4-4 Verandering exploitatieopbrengsten overig OV-netwerk (bus+tram) tov 0-alternatief (mln. Euro, inclusief studenten)

| Jaar | Variant 1 | Variant 2 | Variant 3 | Variant 4 | Variant 5 |
|------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|      | €         | €         | €         | €         | €         |
| 2020 | -         | -€ 0,35   | -€ 1,32   | -€ 3,04   | -€ 1,86   |
| 2025 | -         | -€ 0,33   | -€ 1,31   | -€ 3,06   | -€ 1,88   |
| 2030 | -         | -€ 0,36   | -€ 1,32   | -€ 3,11   | -€ 1,93   |

Voor het vervoer van studenten gelden de volgende waarden:

Tabel 4-5 Verandering exploitatieopbrengsten studenten overig OV-netwerk (bus+tram) tov 0-alternatief (mln. Euro)

| Jaar | Variant 1 | Variant 2 | Variant 3 | Variant 4 | Variant 5 |
|------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|      | €         | €         | €         | €         | €         |
| 2020 | -         | -€ 0,19   | -€ 0,97   | -€ 1,84   | -€ 1,30   |
| 2025 | -         | -€ 0,19   | -€ 0,97   | -€ 1,84   | -€ 1,30   |
| 2030 | -         | -€ 0,19   | -€ 0,97   | -€ 1,84   | -€ 1,30   |

Voor het treinnetwerk in de regio Utrecht geldt:

Tabel 4-6 Verandering exploitatieopbrengsten trein tov 0-alternatief (mln. Euro)

| Jaar | Variant 1 | Variant 2 | Variant 3 | Variant 4 | Variant 5 |
|------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|      | €         | €         | €         | €         | €         |
| 2020 | -         | € 0,93    | € 3,08    | € 6,27    | € 4,33    |
| 2025 | -         | € 0,93    | € 3,08    | € 6,27    | € 4,33    |
| 2030 | -         | € 0,93    | € 3,08    | € 6,27    | € 4,33    |

Voor de opbrengsten van de trein is geen apart tarief voor studentenvervoer bekend.

## 5 Exploitatiekosten en Beheer en onderhoud

### 5.1 Totale exploitatiekosten en beheer- en onderhoudskosten

De exploitatiekosten bevatten alle kosten die gemoeid zijn met het exploiteren van de Uithoflijn na realisatie van de infrastructuur. Dit betreft de volgende elementen:

1. Kosten dienstregelingsuren (DRU); dit zijn de kosten die de vervoerder in rekening brengt bij het Bestuur Regio Utrecht;
2. Kosten beheersorganisatie; dit zijn de overheadkosten van het Bestuur Regio Utrecht en omvatten (personele) kosten voor materieelbeheerder, infrastructuurbeheerder, veiligheidsmanager, omgevingsmanager, etc;
3. Voertuigkilometerkosten; dit zijn de kosten voor brandstof of elektriciteit en onderhoudskosten voor het materieel;
4. Beheer en onderhoud van de infrastructuur en de remise; Dit betreft alle kosten voor klein en groot onderhoud van de infrastructuur;
5. Afschrijving van het materieel.

Voor de busvarianten (1 t/m 4) geldt dat de kosten voor de beheersorganisatie, voertuigkilometerkosten en afschrijving materieel zijn verdisconteerd in de kostprijs per dienstregelingsuur. Dit organiseert de vervoerder binnen zijn concessie. Voor de tram (variant 5) is dit anders. De vervoerder maakt daar alleen kosten voor rijdend personeel. Voor variant 5 zijn daarom de afzonderlijke kostenposten apart in beeld gebracht.

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de totale exploitatiekosten voor de Uithoflijn in 2020 voor de vijf varianten. In de volgende paragrafen wordt de raming van deze opbrengsten verder toegelicht.

Tabel 5-1 Totale exploitatiekosten Uithoflijn in 2020 (mln. Euro)

| 2020                                        | Variant 1     | Variant 2     | Variant 3     | Variant 4      | Variant 5      |
|---------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|
|                                             | €             | €             | €             | €              | €              |
| Kosten dienstregelingsuren (DRU)            | € 6,75        | € 6,75        | € 6,81        | € 9,73         | € 1,49         |
| Meerkosten beheersorganisatie tram          | € 0,00*       | € 0,00*       | € 0,00*       | € 0,00*        | € 0,41         |
| Voertuigkilometerkosten                     | € 0,00*       | € 0,00*       | € 0,00*       | € 0,00*        | € 2,44         |
| Beheer en onderhoud Infrastructuur + remise | € 0,59        | € 0,59        | € 0,68        | € 0,73         | € 2,92         |
| Afschrijving materieel                      | € 0,00*       | € 0,00*       | € 0,00*       | € 0,00*        | € 4,82         |
| <b>Totale jaarkosten</b>                    | <b>€ 7,34</b> | <b>€ 7,34</b> | <b>€ 7,49</b> | <b>€ 10,45</b> | <b>€ 12,08</b> |

\* Deze kosten zijn opgenomen in de post 'kosten dienstregelingsuren (DRU)' en worden daarom hier als 0 Euro weergegeven.

Tabel 5-2 Totale exploitatiekosten Uithoflijn in 2025 (mln. Euro)

| 2025                                        | Variant 1     | Variant 2     | Variant 3     | Variant 4      | Variant 5      |
|---------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|
|                                             | €             | €             | €             | €              | €              |
| Kosten dienstregelingsuren (DRU)            | € 6,75        | € 6,75        | € 6,81        | € 9,98         | € 1,49         |
| Meerkosten beheerorganisatie tram           | € 0,00*       | € 0,00*       | € 0,00*       | € 0,00*        | € 0,41         |
| Voertuigkilometerkosten                     | € 0,00*       | € 0,00*       | € 0,00*       | € 0,00*        | € 2,44         |
| Beheer en onderhoud Infrastructuur + remise | € 0,59        | € 0,59        | € 0,68        | € 0,73         | € 2,92         |
| Afschrijving materieel                      | € 0,00*       | € 0,00*       | € 0,00*       | € 0,00*        | € 4,82         |
| <b>Totale jaarkosten</b>                    | <b>€ 7,34</b> | <b>€ 7,34</b> | <b>€ 7,49</b> | <b>€ 10,70</b> | <b>€ 12,08</b> |

\* Deze kosten zijn opgenomen in de post 'kosten dienstregelingsuren (DRU)' en worden daarom hier als 0 Euro weergegeven.

Tabel 5-3 Totale exploitatiekosten Uithoflijn in 2030 (mln. Euro)

| 2030                                        | Variant 1     | Variant 2     | Variant 3     | Variant 4      | Variant 5      |
|---------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|
|                                             | €             | €             | €             | €              | €              |
| Kosten dienstregelingsuren (DRU)            | € 6,75        | € 6,75        | € 6,81        | € 10,23        | € 1,69         |
| Meerkosten beheerorganisatie tram           | € 0,00*       | € 0,00*       | € 0,00*       | € 0,00*        | € 0,41         |
| Voertuigkilometerkosten                     | € 0,00*       | € 0,00*       | € 0,00*       | € 0,00*        | € 2,93         |
| Beheer en onderhoud Infrastructuur + remise | € 0,59        | € 0,59        | € 0,68        | € 0,73         | € 2,92         |
| Afschrijving materieel                      | € 0,00*       | € 0,00*       | € 0,00*       | € 0,00*        | € 5,89         |
| <b>Totale jaarkosten</b>                    | <b>€ 7,34</b> | <b>€ 7,34</b> | <b>€ 7,49</b> | <b>€ 10,95</b> | <b>€ 13,84</b> |

\* Deze kosten zijn opgenomen in de post 'kosten dienstregelingsuren (DRU)' en worden daarom hier als 0 Euro weergegeven.

## 5.2 Uitgangspunten exploitatiekosten en beheer- en onderhoudskosten

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten beschreven voor de beheer- en onderhoudskosten van de Uithoflijn, voor wat betreft materieel, infrastructuur (incl. haltes), remise en beheerorganisatie. Vervolgens kunnen met behulp van deze uitgangspunten voor de hiervoor benoemde varianten, de gemiddelde jaarlijkse kosten met een rekenmodel worden vastgesteld die zullen optreden tijdens de levensduur. In het rekenmodel zijn de volgende zaken meegenomen:

- Investeringskosten
- Preventief en correctief onderhoud (incl. schatting voor kosten vandalisme);
- Revisies / groot onderhoud;
- Energiekosten;
- Reinigingskosten;
- Onvoorzien.

Kosten als verzekering en end-of-life kosten zijn niet meegenomen.

Om de verschillende varianten te kunnen vergelijken is een vergelijking gemaakt op basis van gemiddelde jaarlijkse levenscyclus kosten (LCC). Voor de vergelijking op basis van LCC is specifieke software gebruikt, genaamd 'LCC Lite®'. Hierbij is de volgende aanvullende input gebruikt (bron: BRU-projectcontroller OVI/Financiën):

- Disconto percentage: 3%
- Boekwaarde rente (rente over de investeringen): 3%

Inflatie wordt niet meegenomen in de berekeningen, omdat dit geen invloed heeft op de levenscyclus kosten. Alle bedragen zijn daarom contant gemaakt en uitgedrukt in prijspeil 2011.

### 5.3 Kosten personeel

BRU is sinds december 2008 eigenaar van het railmaterieel en de haltes, sinds december 2009 van de remise in Nieuwegein en vanaf 15 december 2010 zal ook de railinfrastructuur van de SUNIJ-lijn aan het eigendom worden toegevoegd. Eigenaarschap betekent ook een beheerverantwoordelijkheid. BRU heeft er voor gekozen om beheeractiviteiten op tactisch niveau (zoals contract management, meerjaren onderhoudsplanning, onderhoudsconcept en beheer technische documentatie) in eigen hand te houden. Operationele beheeractiviteiten (zoals vergunningverlening, toezicht en projecten) worden uitbesteed of met behulp van inhuur van specialisten uitgevoerd. Uitvoerend onderhoud wordt ten principale door BRU uitbesteed.

Voor deze businesscase is de huidige beheerorganisatie voor de SUNIJ-lijn gemodelleerd inclusief beoogde vaste krachten, structurele externe inhuur en periodieke externe ondersteuning ten behoeve van beheeractiviteiten. Er is onderscheid gemaakt tussen activiteiten/functies die zeer gevoelig zijn voor uitbreiding van het netwerk (bijvoorbeeld toezichthouders en beheerders krijgen aanzienlijk meer activiteiten) en activiteiten/functies die hiervoor wat minder gevoelig zijn (bijvoorbeeld manager beheer & onderhoud, safety manager). Als basis voor de vaststelling van de verhoging van de kosten voor de beheerorganisatie is de vergrotingsfactor voor het te beheren areaal vastgesteld (1,4).

Voor het materieel en de remise geldt in grote lijnen een zelfde orde van grootte, daarom wordt de vergrotingsfactor voor de volledige beheerorganisatie gebruikt. Afhankelijk van de gevoeligheid van de activiteiten / functies wordt de vergrotingsfactor in meer of mindere mate verkleind.

De meerkosten voor de beheersorganisatie ten gevolge van de Uithoflijn als tram ten opzichte van de huidige kosten bedragen € 410.000 per jaar.

Het rapport 'Kosten beheerorganisatie' vormt de volledige berekening van de extra kosten voor de beheerorganisatie.

Voor de varianten met bus (varianten 1 t/m 4) zijn de meerkosten voor de beheersorganisatie opgenomen in de kostenpost dienstregelingen (het DRU-tarief).

### 5.4 Rollend materieel

Om de te verwachten beheerkosten voor de tramvariant te kunnen ramen, is een benchmarkstudie uitgevoerd naar verschillende bestaande materieelseries:

- Sneltram SUNIJ (SIG)
- Combino GVB Amsterdam (Siemens)
- City Classic Kassel (Bombardier)

Op basis van diverse bronnen zijn gegevens verzameld met betrekking tot:

- Onderhoudskosten
  - Preventief en correctief onderhoud (incl. schatting kosten vandalisme)
  - Revisies
- Energiekosten

Met behulp van deze benchmark gegevens zijn de investeringen, onderhoudskosten en energiekosten uitgewerkt, op basis van te verwachten hoeveelheid kilometers en aantal trams inclusief technische reserve (uit het exploitatiemodel). Hierbij zijn tevens gegevens van de door BRU opgestelde Modeltram gebruikt en is de wisselende gekoppelde inzet over de dag meegenomen voor de verschillende varianten. Dit levert de volgende onderhoudskosten (in euro/km) op voor de diverse materieelvarianten: € 1,64 per voertuigkilometer.

De bestanden 'Achtergrond kosten trammaterieel' en 'Benchmark trammaterieelkosten Uithoflijn' vormen de opbouw van bovenstaande gegevens.

Voor de varianten met bus (varianten 1 t/m 4) zijn de voertuigkilometerkosten opgenomen in de kostenpost dienstregelingen (het DRU-tarief).

## 5.5 Beheer en onderhoud infrastructuur

Voor het bepalen van de onderhoudskosten voor de nieuw aan te leggen railinfrastructuur is gebruikt gemaakt van de objectenboom en de investeringsbedragen die door de Projectorganisatie HOV Uithoflijn zijn aangeleverd ("714-Objectenboom\_SABUT\_en\_POS\_v0\_1.pdf"). Deze gegevens zijn aangevuld voor het traject VGR001 (Verlengde Graadt van Roggweg) en het traject OV101 Tracédeel 2A-12 POS gebied (tram). Overige afwijkingen / uitbreidingen van het tracé zijn NIET meegenomen.

Voor de objecten is door middel van 'expert opinion' een schatting gemaakt van realistische onderhoudskosten. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen regulier onderhoud en groot onderhoud. Tevens zijn de onderhoudskosten voor de haltes meegenomen, incl. DRIS. Er is rekening gehouden met 5% onvoorzien.

De totale jaarlijkse onderhoudskosten voor de railinfrastructuur van de HOV Uithoflijn worden geschat op € 2,63 miljoen.

Het bestand 'Beheer en onderhoudskosten traminfra Uithoflijn' vormt de onderbouwing voor bovenstaande.

Deze raming komt overeen met ongeveer € 350.000,- per kilometer dubbelspoor. Deze ordegrootte is vergelijkbaar met de beheer- en onderhoudskosten van het tramnet in Den Haag.

Voor de beheer- en onderhoudskosten van de remise is vooralsnog als stelpost ongeveer 1% van het investeringsbedrag als beheerkosten opgevoerd. Dit levert aan extra beheerkosten aangaande van trammaterieel voor de Uithoflijn een kostenpost op van € 0,295 mln. per jaar.

Voor de varianten met bus (varianten 1 t/m 4) zijn de kosten voor beheer en onderhoud van de infrastructuur afgeleid van kengetallen van KPVV. Er zijn bij de gemeente Utrecht (toekomstige beheerder van de businfrastructuur en beheerder van bestaande HOV-businfrastructuur) geen beheer- en onderhoudskosten bekend. De beheer- en onderhoudskosten voor HOV-businfrastructuur bedragen € 90.000 per kilometer busbaan.

## 5.6 Afschrijving materieel

Voor de investeringskosten van trammaterieel wordt uitgegaan van een eenheidsprijs van € 3,5 mln per tramvoertuig. Dit kosten betreffen de aanschafkosten.

Voor afschrijving wordt een termijn van 30 jaar gehanteerd en een rentepercentage van 3%. Daarmee bedragen de afschrijvingskosten € 4,82 mln per jaar voor de periode 2018-2030 voor een materieelpark van 27 tramvoertuigen en € 5,89 mln per jaar voor de periode na 2030 voor een materieelpark van 33 tramvoertuigen. Hierbij is er van uitgegaan dat de frequentie voor de Uithoflijn in 2030 wordt verhoogd van 16 naar 20 keer per uur per richting.

Voor de varianten met bus (varianten 1 t/m 4) zijn de kosten voor afschrijving van materieel opgenomen in de kostenpost dienstregelingsuren (het DRU-tarief).

## 5.7 Verandering exploitatiekosten en beheer- en onderhoudskosten elders in het OV netwerk

Vergelijkbaar met in paragraaf 4.3 beschreven verandering van de exploitatieopbrengsten, kan openstelling van de Uithoflijn kan ook effect hebben op de exploitatiekosten en de beheer- en onderhoudskosten van andere delen van het OV netwerk. De onderstaande tabel geeft de totale verandering in exploitatieopbrengsten voor de overige delen van het OV netwerk ten opzichte van het 0-alternatief.

Dit betreft de exploitatiekosten door het aanpassen van de frequentie op lijn 11, enerzijds door de concurrentie van de Uithoflijn, anderzijds door de overloop van de niet-gefaciliteerde vraag. Daarnaast is ook meegenomen dat in variant 4 bussen extra rijtijd (ongeveer 0,5 minuut per rit) kwijt zijn voor het in- en uitrijden van het ondergrondse busstation, waarin ook de gehele buffer zit. De frequentie van lijn 11 in de verschillende varianten is als volgt:

Tabel 5-4 Benodigde frequentie per uur, lijn 11

|      | Variant 1 | Variant 2 | Variant 3 | Variant 4 | Variant 5 |
|------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 2020 | 19        | 18        | 16        | 10        | 11        |
| 2025 | 20        | 20        | 18        | 10        | 11        |
| 2030 | 21        | 20        | 20        | 11        | 11        |

Voor de exploitatiekosten heeft dit de volgende gevolgen:

Tabel 5-5 Verandering exploitatiekosten en B&O kosten overige OV-netwerk tov 0-alternatief (mln. Euro)

|      | Variant 1 | Variant 2 | Variant 3 | Variant 4 | Variant 5 |
|------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|      | €         | €         | €         | €         | €         |
| 2020 | € 0,00    | -€ 0,17   | -€ 0,51   | -€ 1,14   | -€ 1,36   |
| 2025 | € 0,00    | € 0,00    | -€ 0,34   | -€ 1,31   | -€ 1,53   |
| 2030 | € 0,00    | -€ 0,17   | -€ 0,17   | -€ 1,31   | -€ 1,70   |

## 6 Kostendeckingsgraad en exploitatiesaldo

### 6.1 Overzicht kosten en opbrengsten

In de volgende tabellen zijn de kosten en opbrengsten per variant voor de Uithoflijn weergegeven. Het absolute verschil tussen de kosten en opbrengsten is het exploitatiesaldo. De verhouding tussen kosten en opbrengsten is de kostendeckingsgraad.

Tabel 6-1 Overzicht exploitatiekosten en -opbrengsten in 2020 voor alleen de Uithoflijn (mln. Euro)

| 2020                | Variant 1 | Variant 2 | Variant 3 | Variant 4 | Variant 5 |
|---------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|                     | €         | €         | €         | €         | €         |
| Opbrengsten         | € 9,0     | € 9,4     | € 11,7    | € 14,2    | € 13,4    |
| Kosten              | € 6,8     | € 6,8     | € 7,5     | € 10,5    | € 12,1    |
| Saldo               | € 2,2     | € 2,7     | € 4,2     | € 3,7     | € 1,4     |
| Kostendeckingsgraad | 133%      | 139%      | 156%      | 136%      | 111%      |

Tabel 6-2 Overzicht exploitatiekosten en -opbrengsten in 2025 voor alleen de Uithoflijn (mln. Euro)

| 2025                | Variant 1 | Variant 2 | Variant 3 | Variant 4 | Variant 5 |
|---------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|                     | €         | €         | €         | €         | €         |
| Opbrengsten         | € 9,3     | € 9,7     | € 12,1    | € 14,7    | € 13,9    |
| Kosten              | € 6,8     | € 6,8     | € 7,5     | € 10,7    | € 12,1    |
| Saldo               | € 2,5     | € 2,9     | € 4,6     | € 4,0     | € 1,9     |
| Kostendeckingsgraad | 137%      | 144%      | 161%      | 137%      | 115%      |

Tabel 6-3 Overzicht exploitatiekosten en -opbrengsten in 2030 voor alleen de Uithoflijn (mln. Euro)

| 2030                | Variant 1 | Variant 2 | Variant 3 | Variant 4 | Variant 5 |
|---------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|                     | €         | €         | €         | €         | €         |
| Opbrengsten         | € 9,6     | € 10,0    | € 12,5    | € 15,2    | € 14,4    |
| Kosten              | € 6,8     | € 6,8     | € 7,5     | € 11,0    | € 13,8    |
| Saldo               | € 2,8     | € 3,3     | € 5,0     | € 4,3     | € 0,6     |
| Kostendeckingsgraad | 142%      | 148%      | 167%      | 139%      | 104%      |

Naast de effecten op de Uithoflijn zelf zijn er ook nog effecten op de rest van het BRU-netwerk, zowel aan de opbrengsten- als aan de kostenzijde. In de volgende tabellen is dit weergegeven.

Tabel 6-4 Overzicht exploitatiekosten en -opbrengsten in 2020 voor rest OV-netwerk (mln. Euro, excl. trein)

| 2020        | Variant 1 | Variant 2 | Variant 3 | Variant 4 | Variant 5 |
|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|             | €         | €         | €         | €         | €         |
| Opbrengsten | -         | -€ 0,5    | -€ 2,3    | -€ 4,9    | -€ 3,2    |
| Kosten      | -         | -€ 0,2    | -€ 0,5    | -€ 1,1    | -€ 1,4    |
| Saldo       | -         | -€ 0,4    | -€ 1,8    | -€ 3,7    | -€ 1,8    |



Tabel 6-5 Overzicht exploitatiekosten en –opbrengsten in 2025 voor rest OV-netwerk (mln. Euro, excl. trein)

| 2025        | Variant 1 | Variant 2 | Variant 3 | Variant 4 | Variant 5 |
|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|             | €         | €         | €         | €         | €         |
| Opbrengsten | -         | -€ 0,5    | -€ 2,3    | -€ 4,9    | -€ 3,2    |
| Kosten      | -         | € 0,0     | -€ 0,3    | -€ 1,3    | -€ 1,5    |
| Saldo       | -         | -€ 0,5    | -€ 1,9    | -€ 3,6    | -€ 1,6    |

Tabel 6-6 Overzicht exploitatiekosten en –opbrengsten in 2030 voor rest OV-netwerk (mln. Euro, excl. trein)

| 2030        | Variant 1 | Variant 2 | Variant 3 | Variant 4 | Variant 5 |
|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|             | €         | €         | €         | €         | €         |
| Opbrengsten | -         | -€ 0,6    | -€ 2,3    | -€ 5,0    | -€ 3,2    |
| Kosten      | -         | -€ 0,2    | -€ 0,2    | -€ 1,3    | -€ 1,7    |
| Saldo       | -         | -€ 0,4    | -€ 2,1    | -€ 3,6    | -€ 1,5    |

## 6.2 Gevoeligheidsanalyse: trambonus

In de literatuur wordt veel gesproken over een trambonus. De trambonus is het effect dat er meer reizigers van een tramlijn gebruik maken dan wanneer dezelfde verbinding met dezelfde kwaliteiten (reistijd, frequentie) wordt gereden met een bus.

De wetenschap is niet eenduidig over de hoogte van de trambonus. Op basis van een literatuuranalyse lijkt een trambonus van 10% realistisch [bron: Trambonus]

Indien de trambonus wordt meegerekend, ontstaat het volgende overzicht van kosten en opbrengsten (alleen in variant 5 treden veranderen op).

Tabel 6-7 Overzicht exploitatiekosten en –opbrengsten in 2020 voor alleen de Uithoflijn (mln. Euro)

| 2020                | Variant 1 | Variant 2 | Variant 3 | Variant 4 | Variant 5 |
|---------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|                     | €         | €         | €         | €         | €         |
| Opbrengsten         | € 9,0     | € 9,4     | € 11,7    | € 14,2    | € 14,8    |
| Kosten              | € 6,8     | € 6,8     | € 7,5     | € 10,5    | € 12,1    |
| Saldo               | € 2,2     | € 2,7     | € 4,2     | € 3,7     | € 2,7     |
| Kostendeckingsgraad | 133%      | 139%      | 156%      | 136%      | 122%      |

Tabel 6-8 Overzicht exploitatiekosten en –opbrengsten in 2025 voor alleen de Uithoflijn (mln. Euro)

| 2025                | Variant 1 | Variant 2 | Variant 3 | Variant 4 | Variant 5 |
|---------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|                     | €         | €         | €         | €         | €         |
| Opbrengsten         | € 9,3     | € 9,7     | € 12,1    | € 14,7    | € 15,3    |
| Kosten              | € 6,8     | € 6,8     | € 7,5     | € 10,7    | € 12,1    |
| Saldo               | € 2,5     | € 2,9     | € 4,6     | € 4,0     | € 3,3     |
| Kostendeckingsgraad | 137%      | 144%      | 161%      | 137%      | 127%      |

Tabel 6-9 Overzicht exploitatiekosten en –opbrengsten in 2030 voor alleen de Uithoflijn (mln. Euro)

| 2030                | Variant 1 | Variant 2 | Variant 3 | Variant 4 | Variant 5 |
|---------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|                     | €         | €         | €         | €         | €         |
| Opbrengsten         | € 9,6     | € 10,0    | € 12,5    | € 15,2    | € 15,9    |
| Kosten              | € 6,8     | € 6,8     | € 7,5     | € 11,0    | € 13,8    |
| Saldo               | € 2,8     | € 3,3     | € 5,0     | € 4,3     | € 2,0     |
| Kostendeckingsgraad | 142%      | 148%      | 167%      | 139%      | 115%      |

## 7 Conclusies

Op basis van de business case kan het volgende worden geconcludeerd:

1. Alle varianten hebben een positieve kostendekkingsgraad voor de Uithoflijn.
2. Over het gehele BRU-netwerk gezien, heeft variant 3 het beste exploitatiesaldo, vooral omdat in deze variant (te) weinig voertuigen worden ingezet. Vanuit het oogpunt van kwaliteit en comfort voor de reiziger is deze lage inzet onvoldoende
3. Variant 4 levert het meeste aantal reizigers op voor de Uithoflijn.
4. Variant 4 kent de hoogste kostendekkingsgraad voor de Uithoflijn.
5. Varianten 4 en 5 kennen over het gehele BRU-netwerk een lager exploitatiesaldo ten opzichte van de nulvariant. Dit komt omdat in deze varianten meer voertuigen per reiziger worden ingezet. In de varianten 1, 2 en 3 wordt een frequentie conform de 'inzetnorm' gehanteerd. Hierbij worden minder bussen per reiziger ingezet, waardoor bussen zeer vol zijn.

Daarnaast kan worden vastgesteld dat:

6. In de varianten 1, 2 en 3 onvoldoende capaciteit wordt geboden, waarbij de maximale capaciteit van voertuigen volledig wordt benut. Hierdoor wordt het reiscomfort beperkt en treedt vraaguitval op.
7. De frequentie van variant 4 erg hoog is, met als risico een instabiele dienstregeling.
8. De ingrepen in de fysieke omgeving in variant 4 zeer ingrijpend zijn
9. Variant 5 als enige van de varianten over (rest)capaciteit beschikt waardoor het mogelijk is om na 2020 de capaciteit verder uit te breiden door de frequentie te verhogen.





Postbus 4175  
3006 AD Rotterdam  
Nederland

Watermanweg 44  
3067 GG Rotterdam  
Nederland

T 010 453 88 00  
F 010 453 07 68  
E [netherlands@ecorys.com](mailto:netherlands@ecorys.com)

W [www.ecorys.nl](http://www.ecorys.nl)

*Sound analysis, inspiring ideas*

# MKBA Uithoflijn

## Rapportage uitkomsten

Opdrachtgever: Projectorganisatie Uithoflijn

Rotterdam, 9 mei 2011





# MKBA Uithoflijn

Opdrachtgever: Projectorganisatie Uithoflijn

Eline Devillers  
Wesley van Dijk  
Michiel Modijefsky  
Wim Spit

Rotterdam, 9 mei 2011

## Over Ecorys

Met ons werk willen we een zinvolle bijdrage leveren aan maatschappelijke thema's. Wij bieden wereldwijd onderzoek, advies en projectmanagement en zijn gespecialiseerd in economische, maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkeling. We richten ons met name op complexe markt-, beleids- en managementvraagstukken en bieden opdrachtgevers in de publieke, private en not-for-profit sectoren een uniek perspectief en hoogwaardige oplossingen. We zijn trots op onze 80-jarige bedrijfsgeschiedenis. Onze belangrijkste werkgebieden zijn: economie en concurrentiekracht; regio's, steden en vastgoed; energie en water; transport en mobiliteit; sociaal beleid, bestuur, onderwijs, en gezondheidszorg. Wij hechten grote waarde aan onze onafhankelijkheid, integriteit en samenwerkingspartners. Ecorys-medewerkers zijn betrokken experts met ruime ervaring in de academische wereld en adviespraktijk, die hun kennis en best practices binnen het bedrijf en met internationale samenwerkingspartners delen.

Ecorys Nederland hecht aan een duurzame bedrijfsvoering. Daarom printen wij standaard op FSC-gecertificeerd papier.

ECORYS Nederland BV  
Watermanweg 44  
3067 GG Rotterdam

Postbus 4175  
3006 AD Rotterdam  
Nederland

T 010 453 88 00  
F 010 453 07 68  
E [netherlands@ecorys.com](mailto:netherlands@ecorys.com)  
K.v.K. nr. 24316726

**W [www.ecorys.nl](http://www.ecorys.nl)**

Ecorys Transport & Mobiliteit  
T 010 453 87 60  
F 010 452 36 80



# Inhoudsopgave

|     |                                                 |    |
|-----|-------------------------------------------------|----|
| 1   | Inleiding                                       | 5  |
| 1.1 | Achtergrond                                     | 5  |
| 1.2 | Doelstelling en context                         | 5  |
| 1.3 | Leeswijzer                                      | 6  |
| 2   | Alternatieven                                   | 7  |
| 2.1 | Probleemanalyse                                 | 7  |
| 2.2 | Projectalternatieven                            | 9  |
| 3   | Effecten MKBA                                   | 12 |
| 3.1 | Investeringskosten                              | 12 |
| 3.2 | Exploitatie effecten                            | 12 |
| 3.3 | Directe effecten                                | 14 |
| 3.4 | Indirecte effecten                              | 18 |
| 3.5 | Externe effecten                                | 18 |
| 3.6 | Niet-gemonetariseerde effecten                  | 20 |
| 4   | Uitkomsten MKBA                                 | 23 |
| 4.1 | Eindtabel MKBA                                  | 23 |
| 4.2 | Gevoeligheidsanalyses                           | 25 |
| 4.3 | Conclusies                                      | 25 |
|     | Bijlage I: Aanpak problemen: Ladder van Verdaas | 27 |



# 1 Inleiding

## 1.1 Achtergrond

De Uithof is aangemerkt als één van de economische topgebieden in Nederland, waar bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid samen werken in een kenniscluster. De bereikbaarheid van de Uithof staat onder druk, met name wat betreft het openbaar vervoer. Volle bussen, lange wachtrijen en opstoppen tussen Utrecht Centraal Station en De Uithof zorgen momenteel al voor veel ergernis bij reizigers. Als gevolg van de sterke reizigersgroei op Utrecht Centraal en de ontwikkelingen op en rondom De Uithof zal, zonder aanvullende maatregelen, deze problematiek de komende jaren alleen maar groter worden.

De gemeente Utrecht, het Bestuur Regio Utrecht en de provincie Utrecht willen de bereikbaarheid van De Uithof dan ook verbeteren. Met de realisatie van de Uithoflijn wordt beoogd deze problemen aan te pakken. De Uithoflijn moet een hoogwaardige OV-verbinding vormen tussen Utrecht Centraal Station en De Uithof.

Gemeente Utrecht en Bestuur Regio Utrecht hebben in januari 2010 op bestuurlijk niveau een samenwerkingsovereenkomst ondertekend voor een gefaseerd plan- en besluitvormingsproces over mogelijke 'vertramming' van de HOV Uithoflijn (Uithoflijn). In deze samenwerkingsovereenkomst is vastgelegd dat in de eerste helft van 2011 een projectbesluit, tevens 'go / no-go' besluit wordt genomen of de Uithoflijn een bus- of trambaan wordt.

Daarnaast zijn op 3 december 2010 afspraken gemaakt tussen de minister van I&M en de regionale overheden over de Uithoflijn. Als onderdeel van deze afspraken is bepaald dat een business case en MKBA conform het kader OEI bij MIRT-verkenningen worden opgesteld. Een positieve 'second opinion' en MKBA-score zijn daarbij belangrijke voorwaarden van het Rijk voor het leveren van een bijdrage van maximaal €110 miljoen (prijsspeil 2010) aan de totstandkoming van de Uithoflijn.

## 1.2 Doelstelling en context

In deze rapportage worden de opzet, de uitvoering en de uitkomsten van de MKBA beschreven. De MKBA brengt de maatschappelijke kosten en baten volgens een vaste structuur in beeld. De MKBA is uitgevoerd conform de geldende richtlijnen uit de Leidraad *Overzicht Effecten Infrastructuur* (OEI) en het *Kader OEI bij MIRT-verkenningen*.

Belangrijke input voor de MKBA is, naast de bovengenoemde richtlijnen van het Ministerie van I&M, afkomstig uit deelstudies. De uitkomsten van de deelstudies staan in afzonderlijke rapportages beschreven. In deze MKBA rapportage worden slechts de hoofdlijnen beschreven, voor meer informatie wordt naar de afzonderlijke rapportages verwezen:

- *Business Case HOV De Uithoflijn* (Ecorys): investeringskosten, exploitatie- en onderhoudseffecten;
- *Vervoerwaardestudie en betrouwbaarheidsanalyse Uithoflijn* (Goudappel Coffeng): reistijd, betrouwbaarheid, comfort en basis voor externe effecten.

Daarnaast is gebruik gemaakt van de publicatie *Kengetallen voor MKBA* (Rijkswaterstaat Steunpunt Economische Evaluatie).

### 1.3 Leeswijzer

In het volgende **hoofdstuk 2** gaan we in op de probleemanalyse van de Uithoflijn en de verschillende projectalternatieven die bekeken worden in de MKBA.

In **hoofdstuk 3** staat de opbouw van de MKBA centraal met een korte toelichting op de verschillende effecten.

In **hoofdstuk 4** vindt u de eindtabel van de MKBA, voorzien van de belangrijkste conclusies.

In de **bijlage** is achtergrondinformatie opgenomen over de aanpak van de problemen van de Uithoflijn.

## 2 Alternatieven

### 2.1 Probleemanalyse

#### *De Uithof ontwikkelt zich tot een kenniscluster van internationaal formaat*

Nederland heeft de ambitie om te behoren tot de top 5 van internationale kenniseconomieën. In het beleid om hiertoe te komen vormt het stimuleren van samenwerking tussen bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid een centrale pijler. Daarbij wil het kabinet de kwaliteit van het onderwijs verbeteren, ruimte bieden aan de specialisatie van onderwijsinstellingen en een beperkt aantal topziekenhuizen realiseren. In het nationale beleid zijn hiertoe economische topgebieden aangewezen om de samenhang tussen kennis, wetenschap, toegepast onderzoek en innovatiebeleid te versterken.

De Uithof is één van deze topgebieden. Op deze locatie ten oosten van de Utrechtse binnenstad zijn onder meer Universiteit Utrecht (UU) en het Utrecht Medisch Centrum (UMC) gevestigd. De Hogeschool van Utrecht (HvU) heeft een groot deel van haar activiteiten ondergebracht op De Uithof. Daarnaast zijn verschillende kennisinstituten en meer dan 50 kennisbedrijven gevestigd op de Uithof. Tezamen vormen deze kennisinstellingen het Utrecht Science Park.

Rijk en regio delen de ambitie om De Uithof de komende jaren te ontwikkelen tot een kenniscluster van internationaal formaat. Momenteel zijn er op De Uithof circa 21.500 arbeidsplaatsen en circa 45.000 studenten. De ambitie is dat dit aantal groeit naar circa 30.500 arbeidsplaatsen en circa 55.000 studenten. Op dit moment (voorjaar 2011) is in totaal circa 60% van de beschikbare grond uitgegeven. Op korte termijn zullen onder andere het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en de R&D-activiteiten van Danone zich op De Uithof vestigen. Daarnaast zal de HvU al haar activiteiten concentreren op De Uithof. De verwachting is dat in 2020 circa 57% van de ambitie van het aantal arbeidsplaatsen is gerealiseerd en 100% van de ambitie op het gebied van studenten. In 2030 zou het volledige programma ontwikkeld moeten zijn.

#### *De OV-bereikbaarheid van De Uithof is problematisch*

Een goede bereikbaarheid van De Uithof met alle modaliteiten is een belangrijke voorwaarde om de ontwikkelingsambitie van De Uithof volledig te realiseren. Momenteel komt een groot deel van de bezoekers van De Uithof met het openbaar vervoer. Het OV heeft een aandeel van circa 30% in de modal-split, tegenover een aandeel van 25% van de auto en 45% van de fiets.

Het merendeel van de OV-gebruikers maakt gebruik van de buslijnen 11 en 12 tussen Utrecht Centraal en De Uithof. In de spitsuren gaat er bijna iedere anderhalve minuut een bus van Utrecht Centraal naar De Uithof. De capaciteit op beide lijnen is maximaal door de inzet van dubbelgelede bussen. Ondanks deze hoge frequentie en de inzet van bussen met een maximale lengte, zit het bussysteem in de spitsuren tussen Utrecht Centraal en De Uithof aan haar grenzen; de capaciteit (het aanbod) is nu al ontoereikend om de vervoervraag goed te faciliteren.

Voor de gebruiker leidt dit tot problemen:

1. Gebruikers kunnen vaak niet mee met de eerst arriverende bus. De perrons zijn overvol. Dit leidt tot langere wachttijden en daarmee tot extra reistijd voor de gebruiker.
2. De wachttijd is bovendien onbetrouwbaar. Reizigers komen in 'golven' naar de bussen. Als gevolg van arrivinge intercitytreinen komen op piekmomenten 200 à 300 reizigers tegelijkertijd op de halte richting De Uithof aan. In een bus kunnen 100 (inzetnorm) tot 140 (maximum capaciteit) passagiers. Dit betekent dat een deel van de reizigers 1 of soms zelfs 2 bussen aan zich voorbij moet laten gaan voordat er ingestapt kan worden. De onbetrouwbaarheid van de wachttijd wordt nog versterkt doordat de dienstuitvoering van de bussen tussen Utrecht Centraal en De Uithof onregelmatig verloopt (zie ook verderop).
3. De bussen zitten overvol. Dit leidt voor de gebruiker tot een (te) laag reiscomfort. In de media en door gebruikers wordt veelvuldig gesproken over "veeervoer".

#### Clustereffect

Daarbij leiden de hoge frequenties in de spitsuren tot problemen in de dienstuitvoering. Er is sprake van korte opvolgtijden tussen de bussen en dit leidt tot weinig marge in de uitvoering van de dienstregeling. Dit, in combinatie met een aantal gelijkvloerse kruisingen waarbij bussen moeten wachten voor een verkeerslicht, leidt tot clustervorming. Hierdoor hinderen de bussen elkaar in de uitvoering en ontstaat er een grote spreiding in halteertijden voor bussen.



Bron: GVU

Op Utrecht Centraal was in 2008 de gemiddelde halteertijd voor 40% van de ritten langer dan 3 minuten. Slechts voor 20% van de bussen lag de gemiddelde halteertijd onder de beoogde tijd van 1 minuut. De dienstuitvoering wordt als gevolg van clustering bovendien onregelmatig; de intervallen tussen de bussen zijn niet constant.

Voor de gebruiker zorgt dit clustereffect voor additionele problemen:

1. De rijtijd van de bussen is langer dan beoogd in de dienstregeling. Dit leidt voor de gebruiker tot navenante vertraging (extra reistijd). In 2008 varieerde de vertraging onderweg van 1 tot 4 minuten.
2. Als gevolg van de problemen in de dienstuitvoering is de rijtijd van de bussen in de spitsuren niet betrouwbaar. In 2008 bedroeg de standaarddeviatie van de rijtijd op lijn 12 ruim 2 minuten. Voor de gebruiker wordt de reistijd en daarmee ook de verwachte aankomsttijd onzeker.

Samenvattend zijn er capaciteits- en betrouwbaarheidsproblemen die op elkaar inwerken. Een hoge capaciteit (inzet van groot aantal bussen) resulteert snel in betrouwbaarheidsproblemen in de dienstuitvoering. De inzet van extra bussen (extra capaciteit) in de spitsuren is gewenst om de vervoervraag op goede wijze te accommoderen, maar zou de betrouwbaarheid van de dienstuitvoering tegelijkertijd nog verder onder druk zetten. Op beide routes rijden bovendien ook andere buslijnen en vindt interactie met auto- en fietsverkeer plaats, waarvoor frequentieverhoging ook consequenties heeft (zie ook hierna).

Als gevolg van de verwachte groei van het aantal gebruikers / reizigers op Utrecht Centraal en de verwachte ontwikkeling van de Uithof zal de geschetste problematiek, indien geen maatregelen worden genomen, de komende jaren verder toenemen.

Berekeningen in de afgelopen jaren laten zien dat het aantal reizigers van en naar de Uithof zal toenemen van 40.000 in 2010 tot 55.000 à 60.000 in 2020, afhankelijk van de snelheid van realisatie van de ontwikkelingen in de Uithof.

#### *Problemen met OV zijn breder dan alleen voor gebruikers*

De huidige situatie resulteert niet alleen voor de gebruikers van lijn 11 en 12 tot problemen. Er zijn ook problemen voor de exploitant, de omwonenden en andere reizigers:

- Er is sprake van een substantiële **niet-gefaciliteerde vraag**. Dit zijn reizigers die in de spitsuren graag met Lijn 12 reizen, maar gewoonweg niet mee kunnen. Deze reizigers kiezen noodgedwongen voor een andere route (lijn 11) of een andere modaliteit (de fiets).
- De exploitant kan niet tot een optimale inzet van bussen en personeel komen. Door de langere rijtijd en de onbetrouwbaarheid moeten **hogere exploitatiekosten** gemaakt worden dan bij een dienstuitvoering zonder problemen.
- Het grote aantal bussen in de spitsuren resulteert ook in **vertraging op andere lijnen**. Zowel lijn 11 als lijn 12 rijden in Rijsweerd en de Uithof dezelfde route (Pythagoraslaan – Archimedeslaan – Heidelberglaan) als een groot aantal andere buslijnen. In de spits rijden op deze route in totaal bijna 100 bussen per uur per richting. Op zowel kruisingen als bij haltes moeten bussen op elkaar wachten. Daarbij zijn nu al zoveel mogelijk de haltes geoptimaliseerd en voor de verschillende lijnen uit elkaar getrokken.
- **Kruisend auto- en fietsverkeer ondervindt vertraging** (extra reistijd) bij gelijkvloerse kruisingen van lijn 11 en 12;
- Het grote aantal bussen leidt tot **geluid- en stankoverlast**. De binnenstadsas (lijn 11), de route langs het Ledig Erf (lijn 12) en het stationsgebied zelf (stads- en streekbusstation) behoren tot de locaties in Utrecht met de grootste overschrijding van luchtkwaliteitsnormen.

#### *Relatie met realisatie OV-terminal*

De problematiek op lijn 11 en 12 heeft, ten slotte, ook een nauwe relatie met de ombouw van Utrecht Centraal tot OV-terminal voor spoor en regionaal openbaar vervoer. Sinds begin 2011 verbouwt ProRail het station Utrecht Centraal tot OV-Terminal. De nieuwe OV-knoop biedt capaciteit aan 100 miljoen reizigers per jaar, de treinenloop zoals vastgelegd in het voorkeursbesluit van het Kabinet voor het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en al het regionaal openbaar vervoer. De sterke groei van het regionaal openbaar vervoer in de afgelopen jaren houdt in dat de oorspronkelijk voor 2030 veronderstelde aantallen bussen en trams reeds in de huidige dienstregeling rijden. Daarmee staat nu al vast dat er geen restcapaciteit meer in de nieuwe OV-Terminal is om verdere groei op te vangen. Groei van het regionaal OV tussen nu en 2020 (en verder) kan niet worden gefaciliteerd binnen de OV-Terminal, tenzij de OV-terminal in capaciteit wordt uitgebreid of (hoogfrequente) bussen worden vervangen door (minder frequente) trams.

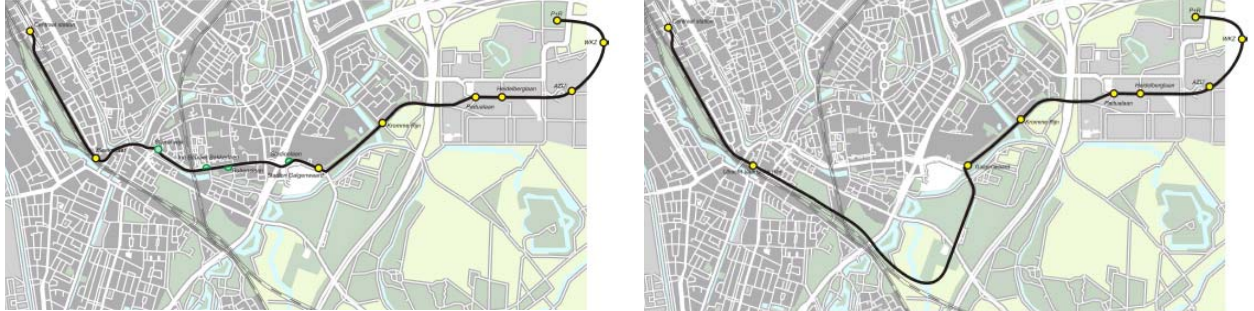
## 2.2 Projectalternatieven

Het doel van De Uithoflijn is primair om de problemen voor de (potentiële) gebruiker van de buslijn 12 op te lossen door een betrouwbaar openbaar vervoerproduct met voldoende capaciteit aan te bieden. Hiermee wordt een voorwaarde gecreëerd voor het benutten van het ontwikkelingspotentieel van De Uithof. Andere genoemde problemen, zoals de reistijdefecten op ander verkeer, kunnen hiermee sterk worden gereduceerd.

De aanleg van een tramverbinding tussen Utrecht CS en De Uithof is qua kosten en impact ingrijpend. Realisatie van nieuwe infrastructuur wordt veelal beschouwd als laatste oplossingsrichting voor mobiliteitsproblemen. Deze maatregel moet pas worden overwogen als beleidsmaatregelen om verkeer- en mobiliteitsgedrag te beïnvloeden en / of het beter benutten van bestaande infrastructuur (eventueel met kleine aanpassingen) geen afdoende oplossing biedt. Om tot alternatieven voor de hiervoor geschetste problemen te komen is globaal de Ladder van Verdaas doorlopen. In de bijlage is hier dieper op ingegaan. De analyse laat zien dat met een aantal kleine maatregelen de problematiek voor de OV-gebruiker tussen Utrecht Centraal en De Uithof voor een deel gereduceerd kan worden, maar niet opgelost kan worden. Deze kleine maatregelen (maatregelen optimalisatie doorstroming) zijn opgenomen in een nulplusalternatief voor De Uithoflijn.

De aanleg van nieuwe openbaar vervoerinfrastructuur als laatste en meest ingrijpende stap in de Ladder van Verdaas is derhalve logisch. In de MKBA worden naast het nulalternatief en het nulplusalternatief, drie alternatieven uitgewerkt. Deze alternatieven worden uitvoerig beschreven in de notitie *Varianten vervoerwaardestudie Uithoflijn*. In deze paragraaf wordt volstaan met een summier beschrijving.

Figuur 2.1 Globaal tracé varianten 1 en 2 (links) en 3 t/m 5 (rechts)



### 1. Nulalternatief, huidig tracé

Dit is het projectalternatief voor 2020 indien er geen maatregelen worden genomen voor lijn 12. Lijn 12 blijft het huidige tracé rijden en de frequentie kan niet worden verhoogd. Het eindpunt komt bij P+R de Uithof te liggen in plaats van bij het UMC. Het autoverkeer op de route groeit, waardoor de onderlinge hinder tussen auto en bus toeneemt. De onregelmatigheid en de onbetrouwbaarheid nemen daarmee ook fors toe. In deze variant kan geen groei gefaciliteerd worden. De frequentie is 23x/u en de rijtijd volgens dienstregeling wordt 22 minuten. In de praktijk ligt de frequentie lager en de rijtijd hoger vanwege het clustereffect.

### 2. Nulplus alternatief, huidig tracé met doorstromingsmaatregelen

Dit projectalternatief is gelijk aan het nulalternatief, afgezien van enkele extra busstroken die langs de route worden gerealiseerd om de betrouwbaarheid te verbeteren. Een verbetering van de betrouwbaarheid is echter niet overal op de route mogelijk. Door de kleine verbetering is het mogelijk de frequentie van lijn 12 te verhogen tot 25x/u. De rijtijd volgens dienstregeling neemt af tot 21 minuten, maar ook hierin treedt het clustereffect op.

De investering levert echter maar een tijdelijke oplossing. Door de groei van het autoverkeer neemt de verkeersdruk op de aangepaste locaties en op andere plekken langs het tracé toe. Ook komt de leefbaarheid langs de route nog verder onder druk en is de verwachting dat er tot 2030 nieuwe capaciteitsproblemen elders op de route optreden. Kortom, de verbetering in reistijd en betrouwbaarheid en de reductie van het clustereffect is een tijdelijk effect dat na 2030 verwaarloosbaar klein is. Deze effecten worden daarom na 2030 niet meer meegenomen in de MKBA.



### *3. HOV Bus, tracé Om de Zuid (onvoldoende capaciteit)*

Om het probleem van de betrouwbaarheid en vertraging van de huidige route op te lossen, is de route Om de Zuid bedacht. Dit is een busbaan langs het spoor, de Laan van Maarschalkerweerd en de Weg tot de Wetenschap. Deze route is ongeveer 1 kilometer langer dan de huidige route, maar heeft een volledig vrije baan waardoor de onbetrouwbaarheid fors afneemt en de rijtijd volgens dienstregeling (ondanks de langere route) afneemt tot 19 minuten. De frequentie van lijn 12 kan op deze nieuwe route verhoogd worden tot 30 keer per uur.

### *4. HOV Bus+, tracé Om de Zuid (voldoende capaciteit)*

In dit alternatief zijn de kruisingen op het tracé ongelijkvloers gemaakt, zodat de bus en de auto elkaar niet meer hinderen. In feite is hierdoor voor de Uithoflijn een volledige autonome infrastructuur gemaakt. Hierdoor neemt de betrouwbaarheid toe en kan de frequentie verder verhoogd worden. Bij hoge frequenties ontstaat er een probleem bij de OV terminal, die maximaal 30 bussen per uur voor Lijn 12 kan verwerken. Om deze reden is het noodzakelijk om aan de oostzijde van de OV terminal een dubbellaags busstation te realiseren. De frequentie kan door deze maatregel verhoogd worden naar maximaal 60 keer per uur en de rijtijd bedraagt 17 minuten.

### *5. HOV Tram, tracé Om de Zuid (voldoende capaciteit)*

In dit alternatief worden de dubbelgelede bussen uit alternatief 3 vervangen door gekoppelde trams. De frequentie kan doordoor beperkt worden tot 16 à 20 keer per uur. De hinder voor het autoverkeer wordt gereduceerd tot acceptabele proporties, waardoor ongelijkvloerse oplossingen zoals in alternatief 4 niet nodig zijn. Ook is er in de OV terminal geen dubbellaags station nodig.

### 3 Effecten MKBA

#### 3.1 Investeringskosten

De kostenraming van de investeringen staan uitgebreid beschreven in de business case. De projectalternatieven hebben ieder hun eigen investeringskosten en investeringsperiode. In de onderstaande tabel is dit weergegeven. De kostenraming voor de HOV bus+ is op een globalere manier uitgevoerd dan de kosten voor de andere alternatieven. Dit betekent dat de onzekerheid in de kostenraming van alternatief 4 groter is.

Tabel 3-1 Overzicht investeringsperiode en investeringskosten exclusief BTW (in mln euro)

|                   | Periode   | Kosten |
|-------------------|-----------|--------|
| 1. Nulalternatief | Nvt       | 0      |
| 2. Nulplus        | 2013      | 1      |
| 3. HOV bus        | 2012-2016 | 103    |
| 4. HOV bus+       | 2012-2020 | 291    |
| 5. HOV tram       | 2012-2017 | 252    |

Bron: Ecorys, Business case HOV De Uithoflijn, 22 april 2011.

In alternatief 4 en 5 zijn investeringen opgenomen voor het Kruisvaarttracé. Van deze investeringen profiteren ook andere lijnen dan de Uithoflijn. Verondersteld is dat de reistijden op andere lijnen dan Lijn 12 gelijk blijven. Het gaat alleen om een andere route, niet om een versnelling.

#### 3.2 Exploitatie effecten

##### *Exploitatiekosten en beheer en onderhoud*

De exploitatiekosten en kosten voor beheer en onderhoud zijn in de business case uitgebreid beschreven. De kosten nemen toe op de Uithoflijn. In de onderstaande tabel zijn de uitkomsten hiervan samengevat.

Tabel 3-2 Frequenties OS en exploitatie + b&o kosten (in mln euro) Uithoflijn 2020 en 2030

|                   | Frequentie OS 2020 | Exploitatiekosten 2020 | Exploitatiekosten 2030 |
|-------------------|--------------------|------------------------|------------------------|
| 1. Nulalternatief | 23                 | € 6,75                 | € 6,75                 |
| 2. Nulplus        | 25                 | € 6,75                 | € 6,75                 |
| 3. HOV bus        | 30                 | € 7,49                 | € 7,49                 |
| 4. HOV bus+       | 59                 | € 10,45                | € 10,95                |
| 5. HOV tram       | 16                 | € 12,08                | € 13,84                |

Bron: Ecorys, Business case HOV De Uithoflijn, 9 mei 2011.

In de tabel is te zien dat de frequenties in de verschillende alternatieven sterk uiteenlopen. In variant 1 t/m 3 wordt in 2020 met een maximale frequentie gereden. Daarom nemen de exploitatiekosten niet verder toe tot 2030, met als gevolg meer onvervulde vraag. In variant 4 en 5 wordt in 2030 met een (licht) hogere frequentie gereden, waardoor de exploitatiekosten hoger liggen.

In de exploitatiekosten zijn ook de beheer- en onderhoudskosten voor de infra opgenomen. Variant 1 en 2 rijden over bestaande infrastructuur die wordt gedeeld met andere voertuigen. Hiervoor zijn geen extra beheer- en onderhoudskosten opgenomen. Voor variant 3 en 4 is uitgegaan van kosten van € 90.000 per kilometer busbaan en voor variant 5 van € 350.000 per kilometer trambaan.

De openstelling van de Uithoflijn kan ook effect hebben op de exploitatiekosten en de beheer- en onderhoudskosten van andere delen van het OV netwerk. Onderstaande tabel geeft het aantal frequenties op lijn 11 weer en de vermindering in de exploitatie en beheer- en onderhoudskosten.

Tabel 3-3 Frequenties OS en exploitatie + b&o kosten (in mln euro) lijn 11 2020 en 2030

|                   | Frequentie OS 2020 | Verandering<br>exploitatiekosten 2020 | Verandering<br>exploitatiekosten 2030 |
|-------------------|--------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| 1. Nulalternatief | 19                 | -                                     | -                                     |
| 2. Nulplus        | 18                 | - € 0,17                              | - € 0,17                              |
| 3. HOV bus        | 16                 | - € 0,51                              | - € 0,17                              |
| 4. HOV bus+       | 10                 | - € 1,14                              | - € 1,31                              |
| 5. HOV tram       | 11                 | - € 1,36                              | - € 1,70                              |

Bron: Ecorys, Business case HOV De Uithoflijn, 9 mei 2011.

Uiteraard staan tegenover de toename in exploitatiekosten ook baten. Immers er kunnen meer mensen mee met het OV en het comfort ligt hoger, doordat de voertuigen minder vol zijn. Deze voordelen worden bij de onderstaande effecten beschreven.

#### Exploitatieopbrengsten

Tegenover de exploitatiekosten staan ook extra exploitatieopbrengsten als gevolg van de toename in reizigerskilometers. Deze toename wordt veroorzaakt doordat er meer mensen met het OV reizen of doordat de mensen een grotere afstand met het OV reizen.

In variant 3 tot en met 5 is er, naast een toename van het aantal reizigers, sprake van een toename van reizigerskilometers doordat mensen een grotere afstand reizen. Immers, de lengte van het tracé van de Uithoflijn neemt toe als gevolg van de boog om de Zuid. Deze extra kilometers zullen daadwerkelijk door de reizigers worden betaald en worden daarom meegenomen.

Tabel 3-4 Reizigerskilometers per etmaal en exploitatieopbrengsten (in mln euro) Uithoflijn 2020 en 2030

|                   | Reizigerskilometers per<br>etmaal in 2020 | Exploitatieopbrengsten<br>2020 | Exploitatieopbrengsten<br>2030 |
|-------------------|-------------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| 1. Nulalternatief | 158.000                                   | € 9,0                          | € 9,6                          |
| 2. Nulplus        | 166.100                                   | € 9,4                          | € 10,0                         |
| 3. HOV bus        | 205.400                                   | € 11,7                         | € 12,5                         |
| 4. HOV bus+       | 250.000                                   | € 14,2                         | € 15,2                         |
| 5. HOV tram       | 237.200                                   | € 13,4                         | € 14,4                         |

Bron: Ecorys, Business case HOV De Uithoflijn, 9 mei 2011.

Overigens geldt voor alle projectalternatieven dat circa 65% van de reizigerskilometers op een werkdag door studenten wordt gemaakt. Een groot deel van deze studenten reist met een OV-studentenkaart, met uitzondering van de jonge studenten, de langstudeerders en de studenten met een weekendkaart. Voor de groep studenten met een OV-studentenkaart is er geen sprake van maatschappelijke voordelen van extra reizigerskilometers. Immers, de kosten worden vergoed door het Ministerie van OC&W; er is dus sprake van een evengrote uitgave door de overheid.

Vandaar dat de exploitatieopbrengsten hiervoor gecorrigeerd zijn. Slechts tussen de 32% en 38% van de exploitatieopbrengsten wordt meegenomen in de MKBA. De business case geeft meer inzicht in de hoogte van de exploitatieopbrengsten voor studenten.

De openstelling van de Uithoflijn kan ook effect hebben op de exploitatieopbrengsten van andere delen van het OV netwerk. Zo zullen er minder reizigers met lijn 11 reizen, maar zal er weer meer gebruik worden gemaakt van de trein. Per saldo zorgt dit ervoor dat de exploitatieopbrengsten op andere delen van het OV-netwerk iets toenemen.

Tabel 3-5 Exploitatieopbrengsten (in mln euro) overig OV-netwerk 2020 en 2030

|                   | Verandering<br>exploitatieopbrengsten 2020 | Verandering<br>exploitatieopbrengsten 2030 |
|-------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------|
| 1. Nulalternatief | -                                          | -                                          |
| 2. Nulplus        | € 0,21                                     | € 0,20                                     |
| 3. HOV bus        | € 0,88                                     | € 0,88                                     |
| 4. HOV bus+       | € 1,31                                     | € 1,24                                     |
| 5. HOV tram       | € 1,16                                     | € 1,10                                     |

Bron: Ecorys, Business case HOV De Uithoflijn, 9 mei 2011.

### 3.3 Directe effecten

#### Reistijdwinsten

De verschillende alternatieven zorgen voor reistijdwinst voor reizigers op de Uithoflijn. Deze reistijdwinst bestaat uit verschillende onderdelen:

1. Rijtijd: door de hogere snelheid neemt de tijd in het voertuig (conform de dienstregeling) af.
2. Voor- en natransporttijd: door een andere positionering van de haltes kan de voor- en natransporttijd veranderen. Tegelijkertijd trekken sommige varianten reizigers van verder weg; de catchment area van het station neemt toe. Hierdoor neemt de gemiddelde voor- en natransporttijd in die gevallen toe.
3. Wacht- en overstaptijd: door de hogere frequenties neemt de wachttijd en overstaptijd af.

De maatregelen zullen het grootste effect hebben op de Uithoflijn zelf. In onderstaande tabel wordt weergegeven wat er gebeurt op de Uithoflijn volgens de dienstregeling.

Tabel 3-6 Eigenschappen varianten in de spits

|                   | Frequentie OS | Rijtijd (één richting) | Wachttijd | Reistijd CS-UH |
|-------------------|---------------|------------------------|-----------|----------------|
| 1. Nulalternatief | 23X           | 22 min.                | 1,3 min.  | 28 min.        |
| 2. Nulplus        | 25X           | 21 min.                | 1,2 min.  | 26 min.        |
| 3. HOV bus        | 30X           | 19 min.                | 1 min.    | 23 min.        |
| 4. HOV bus+       | 59X           | 17 min.                | 0,5 min.  | 18 min.        |
| 5. HOV tram       | 16X           | 17 min.                | 1,9 min.  | 19 min.        |

Bron: Goudappel Coffeng, Vervoerwaardestudie en betrouwbaarheidsanalyse Uithoflijn (6 mei 2011).

De bovenstaande gegevens hebben betrekking op de hele Uithoflijn. In de MKBA wordt gerekend met reistijdwinsten op deur-tot-deur relaties. Hierbij worden reistijdwinsten meegenomen voor het interne verkeer in het studiegebied (Provincie Utrecht), aangevuld met al het bestemmingsverkeer van/naar de Uithoflijn. De volgende tabel geeft inzicht in het aantal uren reistijdwinst in 2020, verdeeld over de verschillende onderdelen. Deze cijfers zijn afkomstig uit het verkeersmodel en geven de reistijdwinsten volgens de dienstregeling weer.

Tabel 3-7 Reistijdwinst in 2020 in duizenden uren

|                   | Rijtijd | Voor | Na  | Wacht | Overstap | Totaal |
|-------------------|---------|------|-----|-------|----------|--------|
| 1. Nulalternatief | -       | -    | -   | -     | -        | -      |
| 2. Nulplus        | 146     | 15   | -6  | 17    | -15      | 157    |
| 3. HOV bus        | 320     | 19   | -29 | 42    | 26       | 378    |
| 4. HOV bus+       | 631     | 26   | -25 | 82    | 30       | 743    |
| 5. HOV tram       | 504     | 40   | -22 | -16   | 135      | 641    |

Deze tijdwinsten worden gewaardeerd volgens de gangbare tijdwaarderingen. De reistijdwinsten van nieuwe OV-reizigers worden gewaardeerd met de *rule of half*. Er wordt, conform het TM-scenario, een jaarlijkse reizigersgroei verondersteld van 0,5% tot het jaar 2030 voor varianten 1, 2, 3 en 4 en tot het jaar 2040 voor variant 5. In die jaren is de maximale capaciteit bereikt en is er geen ruimte meer voor extra reizigersgroei.

De reistijdwaardering neemt tot het einde van de veronderstelde tijdshorizon toe. De wacht- en overstaptijden hebben een extra waardering van 1,5 maal de normale reistijdwaardering, hetgeen een relatief lage extra waardering is gezien de frequenties. De reistijden van voor- en natransport hebben geen extra reistijdwaardering. De volgende tabel geeft inzicht in de reistijdwinst in euro's voor het jaar 2020.

Tabel 3-8 Reistijdwinst in 2020 in duizenden euro

|                   | Rijtijd | Voor | Na   | Wacht | Overstap | Totaal |
|-------------------|---------|------|------|-------|----------|--------|
| 1. Nulalternatief | -       | -    | -    | -     | -        | -      |
| 2. Nulplus        | 1.136   | 120  | -43  | 198   | -125     | 1.287  |
| 3. HOV bus        | 2.366   | 143  | -233 | 525   | 192      | 2.992  |
| 4. HOV bus+       | 4.723   | 175  | -212 | 999   | 217      | 5.903  |
| 5. HOV tram       | 3.752   | 301  | -186 | -190  | 1.032    | 4.709  |

NB. Deze cijfers zijn zonder clustereffecten

Overigens is bij de berekening van de vervoerwaarde geen rekening gehouden met de zogeheten railbonus. Deze railbonus zorgt voor een extra aantrekkende werking van railgebonden oplossingen, zoals de tram. Er is echter bekend dat dergelijke oplossingen meer reizigers aantrekken dan niet railgebonden oplossingen, zoals de bus. Dit betekent een beperkte onderschatting van met name de baten in het tramalternatief.

#### Clustereffect

Bij dergelijk hoge frequenties als in de spitsuren op de Uithoflijn hinderen de voertuigen elkaar tijdens de dienstregeling, bijvoorbeeld bij de haltes. Dit wordt versterkt door de gelijkvloerse kruisingen. Door deze clustervorming neemt de onregelmatigheid toe, net als de gemiddelde rijtijd en halteertijd. Er zijn namelijk meer reizigers die last hebben van de extra tijd als gevolg van de clustervorming dan reizigers die ervan profiteren.

In de MKBA wordt dit effect voor enkele specifieke relaties meegenomen als extra rijtijd en extra wachttijd, omdat deze onzekerheid niet standaard in de uitkomsten van het verkeersmodel zit. In de volgende tabel worden de extra rijtijd en wachttijd op de Uithoflijn gepresenteerd. In de rapportage Vervoerwaarde Uithoflijn (Goudappel Coffeng, 21 april 2011) wordt uitgebreid beschreven hoe deze cijfers bepaald zijn.

Tabel 3-9 Eigenschappen varianten in de spits

|                   | Extra rijtijd | Extra wachttijd |
|-------------------|---------------|-----------------|
| 1. Nulalternatief | 2 min.        | 2,9 min.        |
| 2. Nulplus        | 2 min.        | 2 min.          |
| 3. HOV bus        | 2 min.        | 1 min.          |
| 4. HOV bus+       | 0,6 min.      | 0 min.          |
| 5. HOV tram       | 0 min.        | 0 min.          |

Bron: Goudappel Coffeng, Vervoerwaardestudie en betrouwbaarheidsanalyse Uithoflijn (6 mei 2011).

In de volgende tabel wordt inzichtelijk gemaakt hoeveel extra tijdswinst behaald wordt door het oplossen van het clustereffect. Deze extra tijd wordt gewaardeerd middels de gangbare tijdwaarderingen.

Tabel 3-10 Clustereffect reistijdswinst in 2020 in duizenden uren

|                   | Extra reistijdswinst door vermindering clustereffect |
|-------------------|------------------------------------------------------|
| 1. Nulalternatief | -                                                    |
| 2. Nulplus        | 83                                                   |
| 3. HOV bus        | 178                                                  |
| 4. HOV bus+       | 619                                                  |
| 5. HOV tram       | 668                                                  |

#### Niet-gefaciliteerde vraag

In de varianten 1 tot en met 3 is de vervoersvraag groter dan het aanbod tijdens de spitsuren. Dit betekent dat een aantal reizigers dat met de Uithoflijn mee wil noodgedwongen op een andere manier moet reizen. Deze reizigers wijken uit naar Lijn 11 en naar de fiets. De auto is, mede door de strikte parkeerrestricties, geen reëel alternatief. Deze "overloop" naar lijn 11 heeft consequenties voor de frequenties op Lijn 11. In de onderstaande tabel zijn de waarden voor 2020 opgenomen. Na 2020 neemt de niet-gefaciliteerde vraag, als gevolg van de groei in aantal reizigers, verder toe.

Tabel 3-11 Niet-gefaciliteerde vraag en second best alternatief (2020)

|                   | Niet-gefaciliteerde vraag | Overloop Lijn 11 | Overloop fiets |
|-------------------|---------------------------|------------------|----------------|
| 1. Nulalternatief | 900                       | 500              | 400            |
| 2. Nulplus        | 900                       | 500              | 400            |
| 3. HOV bus        | 1100                      | 500              | 600            |
| 4. HOV bus+       | 0                         | 0                | 0              |
| 5. HOV tram       | 0                         | 0                | 0              |

Bron: Goudappel Coffeng, Vervoerwaardestudie en betrouwbaarheidsanalyse Uithoflijn (6 mei 2011).

Hier is rekening mee gehouden in de exploitatieberekeningen en vervoerwaardeberekeningen. De niet-gefaciliteerde reizigers ervaren echter ook een verlies aan welvaart. Immers, zij worden gedwongen om van een ander alternatief gebruik te maken dan hun voorkeursalternatief. In de MKBA wordt dit meegenomen door het integrale kostenverschil tussen de Uithoflijn en het second best alternatief mee te nemen (verschil in reistijd en kosten)<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> In variant 4 ontstaat in 2030 ook een niet-gefaciliteerde vraag en voor variant 5 in 2040. In die jaren is immers de maximale capaciteit bereikt en de verdere autonome groei in reizigers kan niet meer gefaciliteerd worden. Het effect neemt dus vanaf die jaren iets af.

### Betrouwbaarheid

Als gevolg van de hoge frequenties en het clustereffect neemt de betrouwbaarheid van de dienstregeling af. Met behulp van het verkeersmodel is een inschatting gemaakt van de spreiding in de rijtijd en in de wachttijd. Deze methode wordt beschreven in de rapportage Vervoerwaarde Uithoflijn (Goudappel Coffeng, 21 april 2011).

Tabel 3-12 Gemiddelde spreiding rijtijd en wachttijd in ochtend- en avondspits 2020 (minuten)

|                   | Spreiding in-voertuigtijd | Spreiding wachttijd |
|-------------------|---------------------------|---------------------|
| 1. Nulalternatief | 2,0                       | 1,4                 |
| 2. Nulplus        | 1,7                       | 1,0                 |
| 3. HOV bus        | 1,5                       | 0,5                 |
| 4. HOV bus+       | 0,6                       | 0                   |
| 5. HOV tram       | 0                         | 0                   |

Bron: Goudappel Coffeng. Vervoerwaardestudie en betrouwbaarheidsanalyse Uithoflijn (6 mei 2011).

Deze verbeterde spreiding in minuten wordt toegekend aan de reizigers op de Uithoflijn in de ochtendspits en de avondspits. De verbeterde spreiding in reistijd wordt gewaardeerd met de Value of Reliability (Value of Reliability is 1,4 maal de Value of Time).<sup>2</sup>

### Comfort

De voertuigen op de Uithoflijn worden maximaal benut. Dit betekent dat er uitgegaan wordt van een bezettingsgraad boven de inzetnorm "vol". De volnorm gaat uit van 97 mensen in een dubbelgelede bus. In werkelijkheid rijden er 137 mensen mee, waardoor de zitplaatskans (aantal zitplaatsen gedeeld door aantal mensen in het voertuig) zeer laag is.

Goudappel Coffeng heeft de zitplaatskans berekend voor het drukste uur in de ochtendspits en voor de andere spitsuren. Daarbij is uitgegaan van de eerder genoemde brede spits inclusief randuren (totaal 8 uur). De zitplaatskans is weergegeven in onderstaand tabel.

Tabel 3-13 Zitplaatskans brede spitsuren (2020)

|                   | Zitplaatskans drukste uur | Zitplaatskans overige spitsuren |
|-------------------|---------------------------|---------------------------------|
| 1. Nulalternatief | 32%                       | 45%                             |
| 2. Nulplus        | 32%                       | 45%                             |
| 3. HOV bus        | 32%                       | 45%                             |
| 4. HOV bus+       | 49%                       | 69%                             |
| 5. HOV tram       | 58%                       | 79%                             |

Bron: Goudappel Coffeng. Vervoerwaardestudie en betrouwbaarheidsanalyse Uithoflijn (6 mei 2011).

In variant 4 en 5 is een verbetering van de zitplaatskans te zien. Voor de waardering van de toename in zitplaatskans is op basis van het onderzoek van Douglas Economics<sup>3</sup> een vertaling gemaakt van de zitplaatskans naar de opslag in de rijtijdwinst voor bus. Deze aangepaste methodiek is nog niet eerder toegepast, maar houdt beter rekening met de zitplaatskans in de bus dan de bestaande methode. Onderstaande tabel geeft inzicht in het verschil tussen het percentage passagiers ten opzichte van zitplaatsen en de bijbehorende waardering.

<sup>2</sup> KiM, Betrouwbaarheid en Robuustheid op het spoor, november 2010.

<sup>3</sup> Douglas Economics, 2006, *Value and Demand Effect of Rail Service Attributes*. Report to RailCorp. Wellington, Nieuw Zeeland

| Passagiers / zitplaatsen (%) | Passagiers / zitplaatsen (%) | Additionele rijtijdwaardering (%) |
|------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|
| Trein<br>(Douglas Economics) | Bus<br>(Ecorys)              |                                   |
| < 80%                        | 124%                         | 0%                                |
| 100%                         | 156%                         | 10%                               |
| 125%                         | 194%                         | 30%                               |
| 150%                         | 233%                         | 50%                               |
| 200%                         | 311%                         | 74%                               |

Volgens deze methode kan voor het drukste uur een opslag van respectievelijk 40% en 56% toegekend worden voor variant 4 en 5 bovenop de reistijdwaardering om rekening te houden met het verbeterde comfort. Voor de andere spitsuren is deze opslag respectievelijk 39% en 44%.

Deze opslag op de rijtijdwinst is voor de reizigers op de Uithoflijn in de bijbehorende periode toegekend. De effecten worden in meegenomen tot het jaar waarin de voertuigen weer volledig vol zijn; in variant 4 tot 2030 en in variant 5 tot 2040.

### 3.4 Indirecte effecten

#### *Werkgelegenheid*

Directe effecten als verminderde reistijd en wachttijd, alsmede de capaciteitsuitbreiding, kunnen door reizigers worden gebruikt om het gedrag aan te passen. Te denken valt aan het zoeken van een beter passende baan die iets verder weg is van de woonlocatie. Hierdoor kan er een betere aansluiting optreden op de arbeidsmarkt, waardoor additionele welvaartseffecten kunnen optreden.

De omvang van een indirect welvaartseffect kan binnen het bestek van deze MKBA niet precies worden vastgesteld. Derhalve is hiervoor een vuistregel gehanteerd bestaande uit een standaardopslag van 15% op de directe effecten voor de reizigers. Dit percentage van 15% is echter alleen toegepast op de "niet-studenten". Circa 60% van de reizigers bestaat uit studenten, zodat de opslag slechts op 40% van de reizigers wordt toegepast. Dit resulteert in een gehanteerde opslag voor indirecte effecten van 6% van de directe effecten voor de reizigers.

### 3.5 Externe effecten

Als gevolg van de verandering in het aantal voertuigkilometers kunnen externe effecten op de omgeving ontstaan. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar effecten op emissies, geluid en verkeersveiligheid. Er wordt rekening gehouden met een eventuele afname van voertuigkilometers bij de auto. In de onderstaande tabel zijn de voertuigkilometers opgenomen. Overigens is er bij alle projectalternatieven van uitgegaan dat de frequenties van alle andere OV-lijnen (inclusief de treindiensten) ongewijzigd zijn. Dat betekent dat geen externe effecten te verwachten zijn als gevolg van veranderende frequenties van alle andere OV-lijnen.



Tabel 3-14 Verandering voertuigkilometers Uithoflijn en weg in 2020 (in duizenden)

|                   | Uithoflijn | Weg |
|-------------------|------------|-----|
| 1. Nulalternatief | -          | -   |
| 2. Nulplus        | 57         | -4  |
| 3. HOV bus        | 199        | 2   |
| 4. HOV bus+       | 1.023      | 6   |
| 5. HOV tram       | 278        | -1  |

De verandering in het aantal voertuigkilometers is gewaardeerd conform de voorgeschreven waardering per voertuigkilometer. Aangezien de verschillen voor de weg nihil zijn, zijn deze effecten niet verder berekend.

In Utrecht worden op diverse plaatsen in de stad de normen voor luchtkwaliteit overschreden. Daarnaast is de afstand tussen de bebouwing en de (intensief benutte) businfrastructuur op een aantal plaatsen beperkt. Dit leidt ertoe dat de landelijke gemiddelde kengetallen voor voertuigkilometers voor Utrecht ontoereikend zijn. Een grootschalig luchtkwaliteitonderzoek ligt echter niet binnen de scope van deze MKBA. Vandaar dat besloten is om de uitstoot van emissies kwalitatief te benaderen. Er is een inschatting gemaakt in hoeverre de alternatieven bijdragen aan het oplossen van de knelpunten voor luchtkwaliteit op onder andere de Catharijnesingel.

Tabel 3-15 Overzicht kwalitatieve score luchtkwaliteit

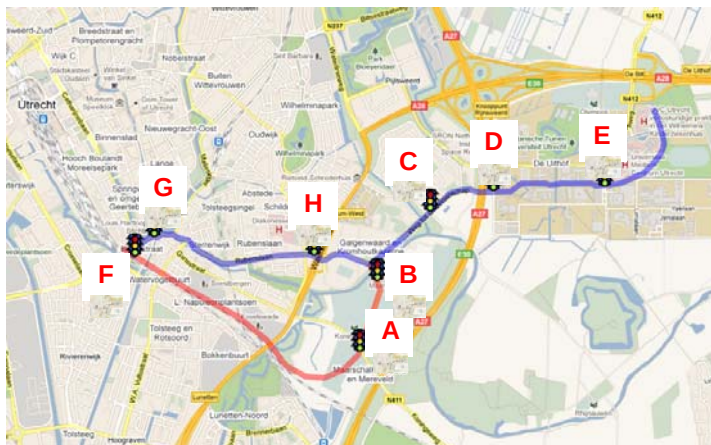
|             | Luchtkwaliteit |
|-------------|----------------|
| 2. Nulplus  | 0              |
| 3. HOV bus  | +              |
| 4. HOV bus+ | +              |
| 5. HOV tram | +              |

#### *Hinder kruisend verkeer*

In sommige alternatieven is er – vanwege de toename in de frequentie – sprake van hinder voor het kruisende autoverkeer. Om dit in kaart te brengen is er een aparte analyse uitgevoerd door Goudappel Coffeng naar de belasting van acht kruispunten<sup>4</sup>. In de onderstaande figuur zijn deze kruispunten weergegeven. De blauwe lijn representeert het huidige tracé van de bus. De rode lijn stelt het nieuwe tracé van het HOV-bus of tram voor.

<sup>4</sup> Uithoflijn: Analyse voertuigverliesuren, Goudappel Coffeng, 15 april 2011.

Tabel 3-16 Overzicht geanalyseerde kruispunten voor hinder kruisend verkeer



- A: Koningsweg – Laan van Maarschalkerweerd
- B: Oversteek HOV-baan – Laan van Maarschalkerweerd, nabij Methyweg
- C: Platolaan – Weg tot de Wetenschap
- D: Weg tot de Wetenschap – Sorbonnelaan – Heidelberglaan
- E: Heidelberglaan – Universiteitsweg – Bolognalaan
- F: Adema van Scheltemabaan – Bleekstraat – Vaartsestraat
- G: Venuslaan – Albatrosstraat – Abstederdijk – Westerkade – Catharijnesingel
- H: Stadionlaan – Herculeslaan – Rubenslaan

In de onderstaande tabel is weergegeven hoeveel voertuigverliesuren er optreden op de betreffende kruispunten.

Tabel 3-17 Overzicht voertuigverliesuren op kruispunten per werkdag

| Kruispunt     | Variant 1  | Variant 2  | Variant 3   | Variant 4    | Variant 5    |
|---------------|------------|------------|-------------|--------------|--------------|
| A             | 0,0        | 0,0        | 26,7        | 27,8         | 16,4         |
| B             | 0,0        | 0,0        | 51,1        | 0,0          | 39,5         |
| C             | 0,0        | 0,0        | 8,9         | 0,0          | 4,7          |
| D             | 0,0        | 2,2        | 7,6         | -8,9         | 6,8          |
| E             | 0,0        | 1,8        | 6,4         | -14,3        | -4,0         |
| F             | 0,0        | 3,6        | -19,8       | -19,8        | -19,8        |
| G             | 0,0        | 9,9        | -18,2       | -18,2        | -18,2        |
| H             | 0,0        | -9,8       | -40,2       | -40,2        | -40,2        |
| <b>Totaal</b> | <b>0,0</b> | <b>7,7</b> | <b>22,4</b> | <b>-73,5</b> | <b>-14,7</b> |

Bron: Goudappel Coffeng. Vervoerwaardestudie en betrouwbaarheidsanalyse Uithoflijn (6 mei 2011).

### 3.6 Niet-gemonetariseerde effecten

#### *Hinder tijdens aanleg*

De bouw van de Uithoflijn zal hinder voor de huidige functies op en langs het tracé opleveren. Dit betreft hinder voor kruisend verkeer (fietsers en auto's) en hinder voor het bestaande openbaar vervoer op de route. In het nulplusalternatief 2 wordt de kruising van de Waterlinieweg met de Stadionlaan aangepast. De hinder hiervan zal beperkt zijn.

In de alternatieven 3, 4 en 5 kan het nieuwe deel van het tracé zonder hinder voor het bestaande OV worden gebouwd. Auto- en fietsverkeer langs het nieuwe tracé heeft hier wel last van. De werkzaamheden op het bestaande deel van de route (Weg tot de Wetenschap, Heidelberglaan) zullen aanzienlijke hinder voor het autoverkeer en het bestaande OV betekenen. Deze hinder is het grootst in alternatief 4 omdat in deze variant een aantal tunnels moet worden gebouwd onder bestaande wegen.

Daarnaast treedt er in alternatief 4 extra hinder op bij de OV terminal, omdat hier een ondergronds busstation voor de Uithoflijn moet worden gebouwd. Voor de bussen die vanaf 2013 aan de oostzijde van het station halteren, is tijdens de periode 2015 tot 2020 een tijdelijk busstation nodig. Dit betekent extra looptijd voor de reizigers en extra rijtijd vanwege het noodzakelijke omrijden.

Tabel 3-18 Kwalitatieve score hinder tijdens aanleg

|             | Hinder auto | Hinder OV |
|-------------|-------------|-----------|
| 2. Nulplus  | 0           | 0         |
| 3. HOV bus  | -           | -         |
| 4. HOV bus+ | ---         | ---       |
| 5. HOV tram | --          | --        |

### *Toekomstvastheid*

De toekomstvastheid van de projectalternatieven is beperkt. In de alternatieven 1 tot en met 3 is de maximale frequentie bereikt in 2020. In variant 4 en 5 is die bereikt in 2030. Daarmee zijn de onderlinge verschillen in toekomstvastheid nihil.

Er is echter wel een relatie met andere geplande ontwikkelingen in het OV-net. De belangrijkste is de verdere ontwikkeling van het tramnetwerk. Hierover zijn geen besluiten genomen (de Uithoflijn is immers de 1e stap in de ontwikkeling van dat netwerk), maar er ligt al wel een visie, waarin behalve de Uithoflijn ook de Binnenstadsas wordt vertramd (Lijn 11), in combinatie met een tramlijn naar Leidsche Rijn en doortrekking van de tram van de Uithof naar Zeist. Hierdoor kan het gehele busnetwerk aan de oostzijde van de regio worden aangepast, wat grote voordelen voor de exploitatie oplevert én voor de leefbaarheid langs de Binnenstadsas.

In de andere varianten waarin de Uithoflijn als buslijn wordt gerealiseerd, stopt de ontwikkeling van het tramnetwerk grotendeels of volledig. Indien de Binnenstadsas wél en de Uithoflijn níet vertramd wordt, dan zal het merendeel van de reizigers de tramlijn over de Binnenstadsas gebruiken. Deze heeft een grotere capaciteit per voertuig, een beter imago en een hoger comfort. Echter, de Binnenstadsas kan dit niet verwerken. De capaciteit is beperkt, aangezien er geen gekoppelde trams kunnen rijden vanwege de beperkte haltelengte en de frequentie gemaximeerd is vanwege kruisend verkeer. Dit betekent dat zonder een vertramde Uithoflijn er ook geen vertramming van de Binnenstadsas kan plaatsvinden.

Tabel 3-19 Overzicht kwalitatieve score toekomstvastheid

|             | Toekomstvastheid |
|-------------|------------------|
| 2. Nulplus  | 0                |
| 3. HOV bus  | +                |
| 4. HOV bus+ | +                |
| 5. HOV tram | +++              |

### *Maatschappelijke weerstand*

De aanleg van de Uithoflijn is een project dat kan rekenen op een grote publieke belangstelling. Enerzijds komt dit door de grote bekendheid van het huidige fenomeen "veervoer" op lijn 12 en anderzijds door het intensieve besluitvormingstraject en bestuurlijke toezeggingen die gedaan zijn.

De maatschappelijke weerstand is jarenlang hoog geweest en is pas afgenomen toen bekend werd dat er mogelijk een trambaan zou worden gerealiseerd. Dat betekent dat de omwonenden weliswaar een viaduct in de straat krijgen, maar geen overlast meer hebben van 1700 dieselbussen per dag. De bestemmingsplanprocedure voor de tram op de Uithoflijn is daardoor relatief soepel verlopen.

Indien alsnog voor een busbaan gekozen wordt, dan zal het verzet weer toenemen. Omdat er in dat geval ook een nieuwe bestemmingsplanprocedure moet plaatsvinden, kan dit leiden tot lange procedures met bijbehorende risico's voor vertraging en kostenverhogende maatregelen. Ook indien er geen nieuw tracé komt (nulplusalternatief), dan zal de maatschappelijke weerstand zich sterk profileren omdat er bestuurlijk beloftes zijn gedaan dat lijn 12 van de huidige route verdwijnt.

Tabel 3-20 Overzicht kwalitatieve score maatschappelijke weerstand

|             | Maatschappelijke weerstand |
|-------------|----------------------------|
| 2. Nulplus  | -                          |
| 3. HOV bus  | --                         |
| 4. HOV bus+ | --                         |
| 5. HOV tram | +                          |

## 4 Uitkomsten MKBA

### 4.1 Eindtabel MKBA

In dit hoofdstuk worden de uitkomsten voor de verschillende projectvarianten gepresenteerd en toegelicht. In de onderstaande tabel zijn de uitkomsten van de MKBA opgenomen. De cijfers staan in de contante waarde, oftewel een gewogen sommatie over de looptijd van de MKBA. Het zijn dus geen jaarlijkse uitkomsten. In de tabel wordt onderscheid gemaakt naar de kosten (investeringskosten en exploitatiekosten) en de verschillende baten (direct, indirect en extern). De uitkomsten worden gepresenteerd in de netto contante waarde en de baten-kostenverhouding. Voor een positieve uitkomst moet de baten-kostenverhouding groter zijn dan 1.

Overigens zijn ook niet-gemonetariseerde effecten opgenomen, die onderscheidend zijn voor de alternatieven en van belang kunnen zijn voor de besluitvorming.

| verandering in 2020 tov referentie |                                            |         |         |          |          | contante waarde in mln euro |         |          |          |
|------------------------------------|--------------------------------------------|---------|---------|----------|----------|-----------------------------|---------|----------|----------|
| Directe Effecten                   | eenheid verandering effect                 | Nulplus | HOV bus | HOV bus+ | HOV tram | Nulplus                     | HOV bus | HOV bus+ | HOV tram |
| Investeringskosten                 |                                            |         |         |          |          | € 1-                        | € 93-   | € 237-   | € 222-   |
| Exploitatiekosten (incl b&o infra) | voertuigkilometers per jaar (duizenden)    | 57      | 199     | 1.023    | -467     | € 3                         | € 6-    | € 33-    | € 66-    |
| Exploitatieopbrengsten             | reizigerskilometers per etmaal (duizenden) | 8,1     | 47,4    | 92,0     | 79,2     | € 3                         | € 26    | € 39     | € 40     |
| Reistijdwinst                      |                                            |         |         |          |          |                             |         |          |          |
| In vehicle                         | uren reistijd per jaar (duizenden)         | 146     | 320     | 631      | 504      | € 9                         | € 44    | € 74     | € 68     |
| Voor- en natransport               | uren reistijd per jaar (duizenden)         | 9       | -10     | 1        | 19       | € 1                         | € 2-    | € 1-     | € 2      |
| Wacht- en overstap                 | uren reistijd per jaar (duizenden)         | 17      | 42      | 82       | -16      | € 1                         | € 10    | € 16     | € 3-     |
| Looptijd op stations               |                                            |         |         |          |          | (0)                         | (0)     | (-)      | (0)      |
| Opslag clustereffecten             | uren reistijd per jaar (duizenden)         | 83      | 178     | 619      | 668      | € 7                         | € 39    | € 100    | € 123    |
| Niet-gefaciliteerde vraag          | aantal reizigers per etmaal                | 0       | 200     | -900     | -900     | € 0                         | € 0-    | € 6      | € 5      |
| Betrouwbaarheid                    | Reistijdvariatie per reis (minuten)        | 0,7     | 1,4     | 2,8      | 3,4      | € 7                         | € 36    | € 60     | € 78     |
| Comfort                            | Zitplaatskans                              | 0%      | 0%      | 17%      | 26%      | € 0                         | € 0     | € 12     | € 23     |
| <b>Indirecte effecten</b>          |                                            |         |         |          |          |                             |         |          |          |
| Werkgelegenheid                    | 6% van bereikbaarheidseffecten             |         |         |          |          | € 1                         | € 8     | € 16     | € 19     |
| <b>Externe effecten</b>            |                                            |         |         |          |          |                             |         |          |          |
| Emissies                           | voertuigkilometers per jaar (duizenden)    | 57      | 199     | 1.023    | -467     | (0)                         | (+)     | (-)      | (+)      |
| Geluid                             | voertuigkilometers per jaar (duizenden)    | 57      | 199     | 1.023    | -467     | € 0-                        | € 0-    | € 1-     | € 1      |
| Verkeersveiligheid                 | voertuigkilometers per jaar (duizenden)    | 57      | 199     | 1.023    | -467     | € 0-                        | € 0-    | € 2-     | € 1      |
| Hinder kruisend verkeer            | voertuigverliesuren per etmaal             | 7,7     | 22,4    | -73,5    | -14,7    | € 0-                        | € 1-    | € 3      | € 1      |
| Hinder tijdens aanleg: auto        |                                            |         |         |          |          | (0)                         | (-)     | (---)    | (--)     |
| Hinder tijdens aanleg: OV          |                                            |         |         |          |          | (0)                         | (-)     | (----)   | (--)     |
| Toekomstvastheid                   |                                            |         |         |          |          | (0)                         | (+)     | (+)      | (++)     |
| Maatschappelijke weerstand         |                                            |         |         |          |          | (-)                         | (-)     | (--)     | (+)      |
| <b>Totale kosten</b>               |                                            |         |         |          |          | € 2                         | € 99-   | € 270-   | € 288-   |
| <b>Totale baten</b>                |                                            |         |         |          |          | € 29                        | € 158   | € 322    | € 357    |
| <b>NCW</b>                         |                                            |         |         |          |          | € 32                        | € 59    | € 52     | € 69     |
| <b>Baten/kostensaldo</b>           |                                            |         |         |          |          | +                           | 1,6     | 1,2      | 1,2      |

## 4.2 Gevoeligheidsanalyses

In een MKBA zijn altijd diverse onzekerheden; in de kostenraming en in de analyses met het verkeersmodel. Om hieraan recht te doen is een aantal gevoeligheidsanalyses uitgevoerd.

- Extra investeringskosten (+20%): voor alle projectalternatieven is uitgegaan van een opslag op de investeringskosten van 20%.
- Lagere reistijdbaten (-20%): voor alle projectalternatieven is uitgegaan van 20% lagere directe baten.
- Andere discontovoet: voor alle projectalternatieven is de interne rentevoet bepaald (IRR). Deze IRR geeft aan met welke discontovoet gerekend kan worden om de contante waarde van de baten en die van de kosten gelijk te krijgen (B/K-ratio van 1,0). Hiermee is een gevoeligheidsanalyse voor de discontovoet niet nodig.

4-1 Overzicht uitkomsten gevoeligheidsanalyse (B/K-ratio)

|                    | Nulplus  | HOV bus    | HOV bus+   | HOV tram   |
|--------------------|----------|------------|------------|------------|
| <b>Basiswaarde</b> | <b>+</b> | <b>1,6</b> | <b>1,2</b> | <b>1,2</b> |
| Investing + 20%    | +        | 1,3        | 1,0        | 1,1        |
| Reistijdbaten -20% | +        | 1,3        | 1,0        | 1,0        |
| Interne rentevoet  | ++       | 8,2%       | 6,4%       | 7,1%       |

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat de uitkomst voor alle projectalternatieven redelijk robuust is. Zelfs bij 20% hogere investeringskosten of bij 20% lagere reistijdbaten blijft de B/K-ratio boven de 1 en blijven de projectalternatieven maatschappelijk economisch gezien positief.

Daarnaast is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd voor een latere afname van de baten van het nulplusalternatief. In deze gevoeligheidsanalyse is uitgegaan van het uitdampen van de effecten tot 2040 in plaats van tot 2030. Dat leidt tot hogere baten, namelijk een contante waarde van de baten van 37 mln Euro in plaats van de 29 mln Euro die in de eindtabel op de vorige pagina staat (NCW is 39 mln Euro in plaats van 32 mln Euro).

## 4.3 Conclusies

Op basis van de bovenstaande tabel kan een aantal conclusies getrokken worden. Deze zijn opgedeeld in algemene conclusies en conclusies over de projectalternatieven.

### Conclusies algemeen

- De baten van de maatregelen wegen voor alle alternatieven op de Uithoflijn op tegen de kosten. Dat betekent dat bij de afweging tussen de projectalternatieven niet de uitkomst, maar juist de afzonderlijke elementen van de MKBA een rol spelen. Willen we het probleem van de clustering oplossen, accepteren we grote hinder tijdens de aanleg, is verdere aantasting van de luchtkwaliteit acceptabel etc.?
- De uitkomsten zijn op sommige punten een conservatieve raming. Er is geen rekening gehouden met de railbonus, waardoor het aantal reizigers voorzichtig is geraamd, met name in het tramalternatief. Dit alles heeft een drukkend effect op de B/K-ratio.

- Een groot deel van de baten wordt veroorzaakt door het clustereffect en de onbetrouwbaarheid. Dit komt ook overeen met de probleemanalyse en de doelstellingen van de Uithoflijn. Het project wordt niet zozeer gedaan voor een kortere reistijd, als wel om verdergaande clustering tegen te gaan, met alle bijbehorende effecten op de betrouwbaarheid en exploitatie.
- De comforteffecten zijn beperkt, ondanks dat ook dit een doelstelling van het project is. Dit komt omdat de periode dat de voertuigen overvol zijn, beperkt blijft tot de spits en omdat ook in alle projectalternatieven de voertuigen drukbezet blijven in die uren.

#### *Conclusies projectalternatieven*

- Bij vergelijking van het tramalternatief met de HOV bus + valt op dat beide alternatieven een vergelijkbare MKBA uitkomst hebben. Echter het tramalternatief kent lagere investeringskosten. De tram is weliswaar duurder in de exploitatie, maar hier staat tegenover dat de clustereffecten groter zijn en er pas later in de tijd niet-gefaciliteerde vraag ontstaat. De niet-gemonetariseerde effecten spreken in het voordeel van het tramalternatief; de hinder tijdens de aanleg en de maatschappelijke weerstand zijn lager en de toekomstvastheid is groter.
- De HOV bus scoort beter dan de HOV bus +, maar lost de problemen niet op. Er blijft een substantiële niet-gefaciliteerde vraag en de bussen blijven tijdens de spitsuren overvol. Ook blijven de bussen elkaar hinderen en het clustereffect en de onbetrouwbaarheid worden daardoor maar ten dele opgelost.
- Het nulplusalternatief heeft tegen geringe investeringskosten substantiële reistijdwinsten. Door de reistijdwinsten zijn er ook exploitatiewinsten te realiseren. Deze zorgen dat het nulplusalternatief naast een positieve MKBA uitkomst ook een positieve uitkomst voor de Business Case heeft. In die zin zou deze maatregel een goede 'no regret' maatregel zijn.
- Het nulplusalternatief levert echter geen bijdrage aan het oplossen van het clustereffect, het betrouwbaarheidsprobleem of de niet-gefaciliteerde vraag. Daar komt bij dat het nulplusalternatief verkeerskundige bezwaren heeft. Studies laten zien dat de groei van het autoverkeer op de kruising Waterlinieweg-Stadionweg, dusdanig is dat Lijn 12 moet verdwijnen om de doorstroming te waarborgen. Dit staat haaks op de doorstromingsmaatregelen voor bussen die in dit alternatief op het betreffende kruispunt genomen worden. Tegelijkertijd zijn er bezwaren vanuit de luchtkwaliteitsnormen. Deze normen worden momenteel overschreden op de route<sup>5</sup>. Handhaving van Lijn 12 op de route zou leiden tot grote infrastructurele maatregelen om de totale hoeveelheid verkeer te reduceren.

---

<sup>5</sup> Zie Actieplan Luchtkwaliteit ([www.utrecht.nl/utrechtsselucht](http://www.utrecht.nl/utrechtsselucht))



# Bijlage I: Aanpak problemen: Ladder van Verdaas

Het doel van De Uithoflijn is primair om de problemen voor de gebruiker van de buslijn 12 en de overloop op lijn 11 op te lossen door een betrouwbaar openbaar vervoerproduct met voldoende capaciteit aan te bieden. Hiermee wordt een voorwaarde gecreëerd voor het benutten van het ontwikkelingspotentieel van De Uithof. Andere genoemde problemen zoals de reistijdeffekten op ander verkeer kunnen hiermee sterk worden gereduceerd.

De aanleg van een tramverbinding tussen Utrecht CS en De Uithof is qua kosten en impact ingrijpend. In de Ladder van Verdaas is dit de laatste oplossingsrichting voor mobiliteitsproblemen. Deze maatregel moet pas worden overwogen als beleidsmaatregelen om verkeer- en mobiliteitsgedrag te beïnvloeden en / of het beter benutten van bestaande infrastructuur (eventueel met kleine aanpassingen) geen afdoende oplossing biedt. Om tot alternatieven voor de hiervoor geschetste problemen te komen is globaal de Ladder van Verdaas doorlopen:

## *Ruimtelijke ordeningsmaatregelen*

Voor een kenniscentrum als De Uithof is een goede bereikbaarheid met auto en openbaar vervoer van belang. De locatie van De Uithof is in dit opzicht niet ideaal. De locatie combineert een goede aanhaking op een (weliswaar zwaarbelast deel van het) hoofdwegennet met een matige openbaar vervoerontsluiting. De Uithof is bijvoorbeeld niet direct aangehaakt op het nationale spoornet en het dichtstbijzijnde intercitystation is Utrecht Centraal.

Vraag is of een verdere ontwikkeling van het kenniscluster op een andere locatie in de regio Utrecht wellicht goedkoper kan worden ontsloten. Op dit moment wordt de A12-zone (tussengebied tussen Utrecht en Nieuwegein langs de A12 tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten) onderzocht als binnenstedelijke ontwikkelingsopgave voor de periode 2030-2040. Hier gelden vergelijkbare problemen als bij De Uithof; aanhaking vindt plaats op een deel van het hoofdwegennet dat weinig restcapaciteit kent en het betreft een locatie waar naar verwachting substantiële investeringen nodig zijn om het gebied per openbaar vervoer bereikbaar te maken (geen directe spooraansluiting). Investeringen in infrastructuur in de A12-zone zullen naar verwachting hoger zijn dan voor de Uithof, vooral vanwege de vele barrières in het gebied. Tevens betreft de A12-zone een versnipperd gebied, waardoor het lastig wordt een herkenbaar, samenhangend kennisgeoriënteerd woon, werk- en leergebied te creëren. Elders in de regio Utrecht zijn dergelijke grote gebieden niet voorhanden, vooral om de regio aan alle kanten begrensd wordt door nationale landschappen en andere beschermde natuurgebieden.

## *Prijsbeleid en mobiliteitsmanagement*

De geschetste problematiek kan wellicht voor een deel opgelost worden door het verkeer van en naar De Uithof beter over de dag te spreiden. De mogelijkheden hiertoe zijn beperkt omdat de verkeersvraag in de ochtend- en de avondspits langere tijd erg hoog is en niet uitsluitend gedurende een korte periode. De ochtendspits loopt nu al van 7:00 uur tot 14:00 uur (richting Uithof) met pieken rond 8:00 uur, rond 11:00 uur en rond 13:00 uur en de avondspits van 12:00 uur tot 18:00 uur (richting OV-Terminal).

Met de betrokken onderwijsinstellingen op De Uithof zijn al afspraken gemaakt over de begintijdstippen van colleges. De colleges van de universiteit en de hogeschool starten niet tegelijkertijd (maar om en om) en lopen door tot het begin van de avond; studenten gaan verspreid over de dag naar De Uithof.

Als gevolg hiervan is de frequentie van lijn 12 tussen 7:00 en 18:00 uur 20x per uur of vaker in beide richtingen. Voor personeel van het UMC geldt dat de wisselmomenten van de ploegendiensten (met name verzorgend personeel) voor 9:00 uur en na 18:00 uur liggen, dus buiten de pieken in het studentenvervoer.

Momenteel is er geen sprake van tariefdifferentiatie op de buslijnen tussen Utrecht Centraal en De Uithof. Het eventueel differentiëren van OV-tarieven om reizigers te verleiden meer buiten de spits te reizen zal een beperkt effect hebben. Er is sprake van een brede spits (zie hiervoor). Het merendeel van de reizigers (meer dan 65%) is bovendien student. Als gevolg van de OV-studentenkaart hebben zij geen prijsprikkel. Van de werknemers op en rond De Uithof heeft het merendeel de beschikking over een abonnement dat wordt verstrekt door de werkgever.

#### *Optimalisatie bestaand openbaar vervoer & Benutting bestaande infrastructuur*

De mogelijkheden om het bestaand openbaar vervoer tussen Utrecht Centraal en De Uithof te optimaliseren zijn zeer beperkt. De ingezette bussen hebben een maximale lengte en frequenties zijn zeer hoog. Daarbij volgen bus 11 en 12 deels een aparte route en wordt door een ruim aanbod van tangentialen in de spitsuren van en naar De Uithof getracht de buslijnen 11 en 12 waar mogelijk te ontlasten.

Er is één mogelijkheid om het bestaand openbaar vervoer via kleine maatregelen verder te optimaliseren. Het aanpassen van een aantal opstelstroken voor het autoverkeer ten gunste van het busverkeer en het aanpassen van VRI's maken het mogelijk de frequentie het aantal bussen licht (+2 à 4 bussen per uur) te verhogen zonder dat de betrouwbaarheid verder in het geding komt.

Andere kleinschalige optimalisatiemogelijkheden zijn er niet:

Op grote delen van de route is geen sprake van eigen ruimte voor de bus, maar ontbreekt ook de fysieke ruimte om deze te realiseren. Het grootste knelpunt in de dienstuitvoering betreft de kruising met de Waterlinieweg aan de oostzijde van het centrum. Maatregelen aan de aanwezige VRI's ten gunste van de bus zijn hier in theorie denkbaar. Deze maatregelen kunnen zorgen voor een betere doorstroming van de bus, maar zullen ook tot grote vertragingen voor het autoverkeer leiden omdat de kruising in de huidige situatie reeds overbelast is.

Spreiding van routes over twee parallelle routes in De Uithof zou tot gevolg hebben dat bussen elkaar in de Uithof minder hinderen. Het betreft een ingewikkelde maatregel. Er is sprake van het nodige autoverkeer en veel kruisingen naar parkeerterreinen / garages waar een oplossing voor gevonden zou moeten worden.

#### *Verbeteren ontsluiting van De Uithof met de fiets en de auto*

Het verbeteren van de ontsluiting met andere modaliteiten kan het openbaar vervoer tussen Utrecht Centraal en De Uithof ontlasten. De mogelijkheden hiertoe zijn zeer beperkt.

Een groot deel van de bezoekers van De Uithof komt met de fiets; de fiets heeft een aandeel van 45 procent in de modal split. Dit aandeel is al erg hoog en lijkt niet veel te kunnen worden verhoogd. Er is een uitgebreid fietspadennet naar De Uithof, dat ook zeer intensief gebruikt wordt. Daarbij zit het aantal stallingsmogelijkheden bij zowel Utrecht Centraal als De Uithof aan zijn grenzen. In de plannen voor de OV-Terminal worden 22.500 fietsstallingsplaatsen gerealiseerd. Dit zou tot 2030 genoeg moeten zijn, maar inmiddels heeft de gemeente Utrecht al bijna 20.000 tijdelijke fietsstallingsplaatsen gerealiseerd en nog altijd wordt er op grote schaal 'wildgestald' (foutgeparkeerd). In de definitieve situatie worden alle fietsstallingsplaatsen in een gebouwde voorziening ondergebracht en is de ambitie van de gemeente om wildstallen volledig te weren.

De realisatie van meer dan 22.500 plaatsen is niet voorzien in de plannen voor het stationsgebied. Dit vraagt ook om omvangrijke aanvullende investeringen en exploitatiekosten. Een verdere toename van het fietsverkeer op de relatie Centraal Station – de Uithof is daarmee niet gewenst. De logische fietsroute loopt bovendien via een drukke route door de binnenstad waar ook alle bussen, bestemmingsverkeer en laad- en losverkeer rijden. Deze combinatie van drukke stromen leidt in de huidige situatie tot onveilige situaties

Een groter aandeel van de auto in de modal split van en naar De Uithof is beleidsmatig onwenselijk en vereist bovendien grote ingrepen. De Uithof is momenteel via een aansluiting van de Universiteitsweg op de A28 met het hoofdwegennet verbonden. Dit is dé ontsluitingsweg van De Uithof. De aansluiting wordt de komende jaren middels kleine maatregelen in capaciteit uitgebreid om terugslag van verkeer op de snelweg en in De Uithof te voorkomen. Het voorkeursalternatief in de planstudie Ring Utrecht voorziet daarnaast in een wat gewijzigde vorm van de aansluiting als gevolg van de capaciteitsuitbreiding van de ring. Met deze aanpassingen aan de aansluiting komt de Universiteitsweg aan zijn maximumcapaciteit en ontstaat een grens voor het aantal bezoekers dat met de auto kan komen. Capaciteitsuitbreiding van de aansluiting is niet mogelijk zonder verbreding van de Universiteitsweg en verbreding van de in- en uitvoegstroken op de snelweg, met consequenties voor de weefvakken en de configuratie van het knooppunt Rijnsweerd. Dit betreffen omvangrijke investeringen.

Het verbeteren van de autobereikbaarheid van De Uithof is daarmee uitsluitend mogelijk met kostbare en ingrijpende maatregelen. Het is tegen deze achtergrond dat voor De Uithof een restrictief parkeerbeleid geldt. De komende jaren wordt een parkeergarage met 2.000 plaatsen geopend (inclusief 500 P+R-plaatsen). Het merendeel van de plekken in de parkeergarage betreft vervanging van parkeerplaatsen op maaiveld, die plaats moeten maken vanwege de ontwikkeling van het gebied. Verdere uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen is niet voorzien.







Postbus 4175  
3006 AD Rotterdam  
Nederland

Watermanweg 44  
3067 GG Rotterdam  
Nederland

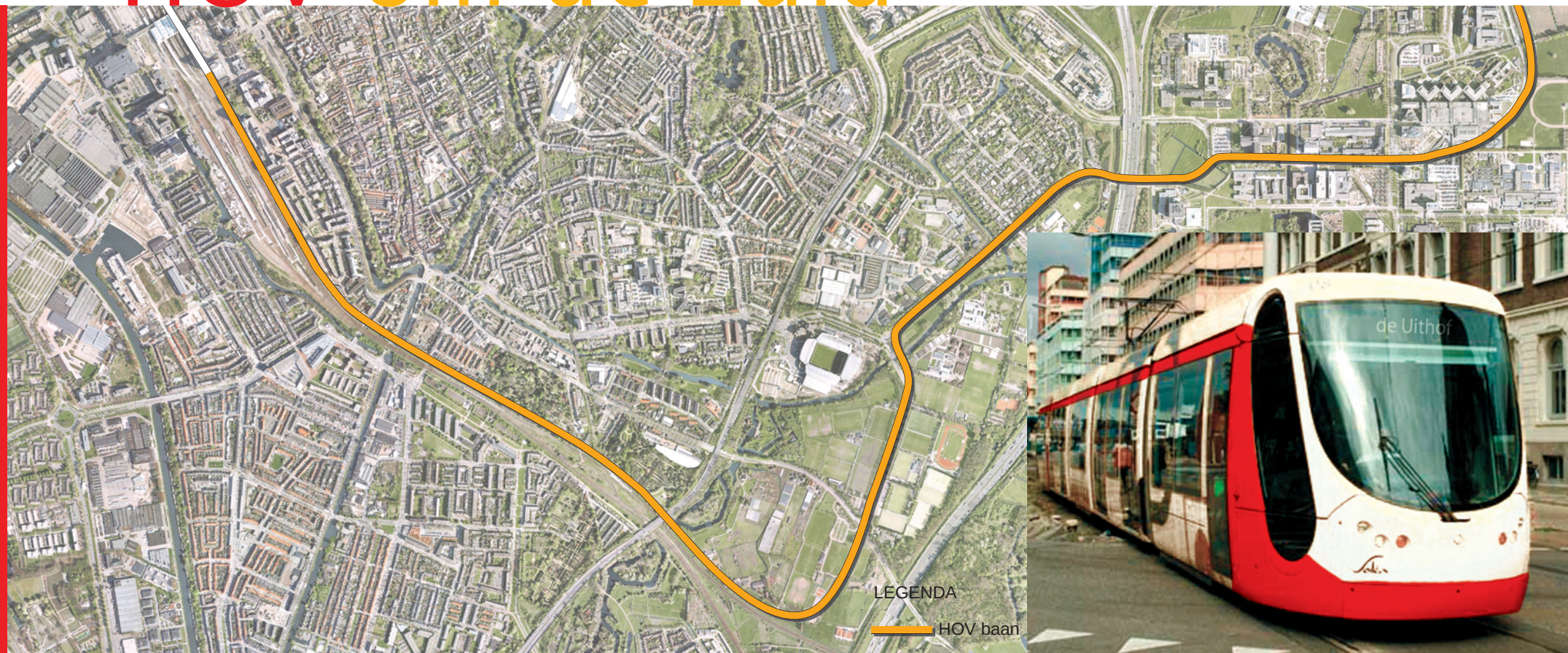
T 010 453 88 00  
F 010 453 07 68  
E [netherlands@ecorys.com](mailto:netherlands@ecorys.com)

W [www.ecorys.nl](http://www.ecorys.nl)

*Sound analysis, inspiring ideas*



# HOV om de Zuid



Stationsgebied tot P&R De Uithof

## Voorontwerp tram

2e druk november 2009

# Inhoudsopgave

|          |                                              |           |           |                                                                     |           |
|----------|----------------------------------------------|-----------|-----------|---------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Inleiding</b>                             | <b>5</b>  | <b>7</b>  | <b>Tracédeel A – Burgerzaken tot Koningsweg</b>                     | <b>27</b> |
| 1.1      | Tracé                                        | 5         | 7.1       | Tracédeel A1 – Stedelijk gebied Vaartsestraat - Pelikaanstraat      | 27        |
| 1.2      | Leeswijzer                                   | 5         | 7.2       | Tracédeel A2 – Begraafplaatsen, Lunetten, Maarschalkerweerd-Zuid    | 35        |
| <b>2</b> | <b>Aanleiding</b>                            | <b>7</b>  | 7.3       | Tracédeel A3 – Maarschalkerweerd-Zuid/Koningsweg                    | 41        |
| 2.1      | HOV netwerk                                  | 7         | <b>8</b>  | <b>Tracédeel B – Koningsweg tot Uithof</b>                          | <b>45</b> |
| 2.2      | Collegeprogramma 2006-2010                   | 7         | 8.1       | Tracédeel B1 – Laan van Maarschalkerweerd/Weg tot de Wetenschap     | 45        |
| 2.3      | HOV Om de Zuid                               | 7         | 8.2       | Tracédeel B2 – Uithof, Oxfordpad                                    | 53        |
| 2.4      | Besluitvorming                               | 9         | <b>9</b>  | <b>Tracédeel U – Uithof</b>                                         | <b>57</b> |
| <b>3</b> | <b>Tracé</b>                                 | <b>11</b> | 9.1       | Tracédeel U1 – Padualaan tot en met UMC keerlus                     | 57        |
| 3.1      | Ligging van de trambaan                      | 11        | 9.2       | Tracédeel U2 – UMC keerlus tot onderdoorgang Universiteitsweg noord | 57        |
| 3.2      | Uitgangspunten                               | 11        | <b>10</b> | <b>Realisatie in samenhang met andere projecten</b>                 | <b>63</b> |
| <b>4</b> | <b>Tracé tram in het netwerk</b>             | <b>15</b> | 10.1      | Samenhang Stationsgebied                                            | 63        |
| 4.1      | Medegebruik bus                              | 17        | 10.2      | Samenhang P&R De Uithof                                             | 63        |
| 4.2      | Medegebruik taxi's en stadsdistributie       | 17        | 10.3      | Samenhang spooruitbreiding VleuGel                                  | 63        |
| 4.3      | Medegebruik nood- en hulpdiensten            | 17        | <b>11</b> | <b>Bomen</b>                                                        | <b>67</b> |
| <b>5</b> | <b>Ontwerp tracédelen</b>                    | <b>19</b> | 11.1      | Tracédeel A – Burgerzaken tot Koningsweg                            | 67        |
| 5.1      | Ontwerpaspecten                              | 19        | 11.2      | Tracédeel B – Koningsweg tot Uithof                                 | 67        |
| <b>6</b> | <b>Tracédeel S – Adema van Scheltemabaan</b> | <b>23</b> |           |                                                                     |           |



|           |                                          |           |                |                                                   |            |
|-----------|------------------------------------------|-----------|----------------|---------------------------------------------------|------------|
| <b>12</b> | <b>Flora en fauna</b>                    | <b>71</b> | <b>18</b>      | <b>Waterhuishouding en riolering</b>              | <b>89</b>  |
| 12.1      | Beleid Rijk en provincie                 | 71        | 18.1           | Waterhuishouding                                  | 89         |
| 12.2      | Beleid gemeente Utrecht                  | 71        | 18.2           | Infiltratietransportriool                         | 89         |
| 12.3      | Flora- en faunawet                       | 71        | 18.3           | Duikers tracédeel B                               | 91         |
| <b>13</b> | <b>Parkeren</b>                          | <b>75</b> | <b>19</b>      | <b>Kabels en leidingen</b>                        | <b>93</b>  |
| <b>14</b> | <b>Archeologie</b>                       | <b>77</b> | <b>20</b>      | <b>Bodem, waterbodem en grondwater</b>            | <b>95</b>  |
| 14.1      | Tracédeel A                              | 77        | 20.1           | Milieukundig bodemonderzoek                       | 95         |
| 14.2      | Tracédeel B                              | 77        | 20.2           | Geotechnisch bodemonderzoek                       | 96         |
| 14.3      | Vervolg                                  | 79        | <b>21</b>      | <b>Uitvoering, werkterreinen en toegangswegen</b> | <b>99</b>  |
| <b>15</b> | <b>Bovenleiding en stroomvoorziening</b> | <b>81</b> | 21.1           | Werkterreinen en toegangswegen                    | 99         |
| <b>16</b> | <b>Veiligheid</b>                        | <b>83</b> | 21.2           | Ombouw tracédeel S                                | 99         |
| 16.1      | Duurzaam veilig                          | 83        | 21.3           | Uitvoering tracédeel A                            | 99         |
| 16.2      | Integraal Veiligheids Plan               | 83        | 21.4           | Uitvoering tracédeel B                            | 100        |
| 16.3      | Overleg met nood- en hulpdiensten        | 83        | 21.5           | Ombouw tracédeel U                                | 101        |
| 16.4      | Veilig medegebruik bus en tram           | 83        | <b>Colofon</b> |                                                   | <b>103</b> |
| 16.5      | Veiligheid kruispunten                   | 84        |                |                                                   |            |
| <b>17</b> | <b>Verlichting en bewegwijzering</b>     | <b>87</b> |                |                                                   |            |

# Inlegvel voorontwerp tram HOV Om de Zuid

Voor u ligt het voorontwerp van de trambaan Om de Zuid. Op 15 juli 2008 heeft het college van B&W besloten tot het houden van inspraak over dit ontwerp. De inspraak biedt een ieder gelegenheid om te reageren op de wijzigingen die zijn doorgevoerd in het ontwerp bij de omvorming van busbaan naar trambaan.

## Status van het ontwerp

Er is nog niet definitief besloten of de HOV Om de Zuid zal worden uitgevoerd als trambaan. Ook is er nog geen besluit genomen over de aanleg en het uiteindelijke tracé in het stationsgebied en de aansluiting van de HOV Om de Zuid op de sneltram richting Nieuwegein en IJsselstein (SUNIJ-lijn).

## Grenzen van de inspraak

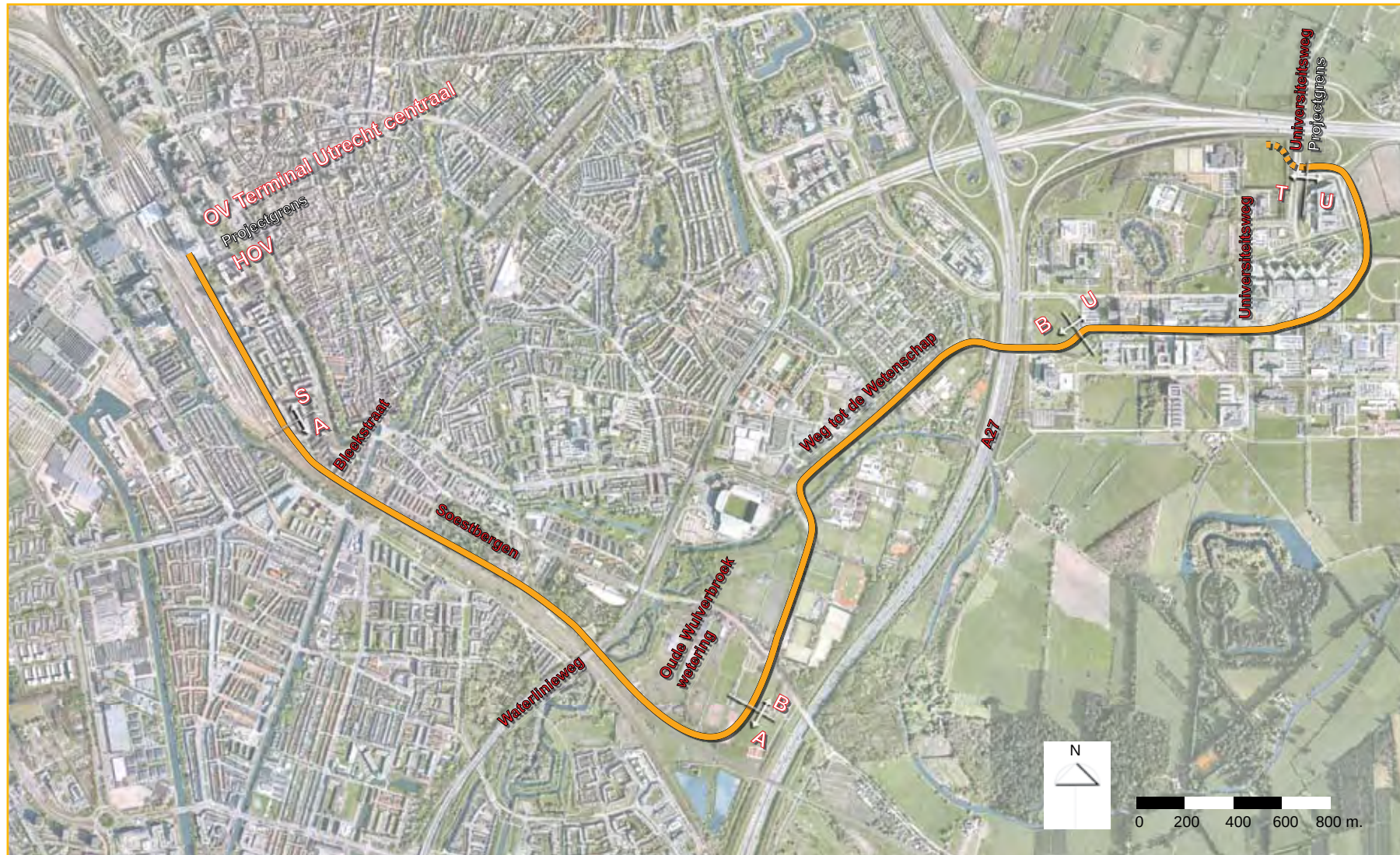
Het tracé waarover de inspraak wordt gehouden staat aangegeven op de onderstaande afbeelding. Het tracé loopt vanaf de toekomstige P+R De Uithof tot aan de Adema van Scheltemabaan, ter hoogte van het kantoor waar Burgerzaken is gevestigd (iets voorbij de kruising met de Bleekstraat). Momenteel worden er twee varianten onderzocht die aansluiting op de sneltram richting Nieuwegein en IJsselstein (SUNIJ-lijn) vanaf dit punt mogelijk maken.







## Overzichtstekening



# 1 Inleiding

Voor u ligt een toelichting op het voorontwerp voor de tramverbinding Om de Zuid van Utrecht Centraal Station naar de Uithof. Dit is gebaseerd op het eerder gemaakte ontwerp voor het HOV bustracé. Dit tracé sluit in het Stationsgebied aan op de sneltramlijn van IJsselstein en Nieuwegein en gaat vervolgens via de Adema van Scheltemabaan, langs de spoorlijn ter hoogte van de Pelikaanstraat en de begraafplaatsen, via de Laan van Maarschalkerweerd en de Weg tot de Wetenschap naar de Uithof met als eindpunt de nieuwe Park&Ride de Uithof tussen het Wilhelmina Kinderziekenhuis en de Rijksweg A28. Deze P&R-locatie wordt in een apart project verder uitgewerkt. Ook de aansluiting in het Stationsgebied valt buiten dit ontwerp.

Het voorontwerp is opgesteld ten behoeve van de besluitvorming door het college van B&W om tot tramaanleg over te gaan.

Het voorontwerp moet aantonen dat de HOV tram Om de Zuid haalbaar, maakbaar, faseerbaar en betaalbaar is.

De voorliggende rapportage gaat alleen over het nieuw aan te leggen deel van de trambaan, de route Om de Zuid. De contouren van een dergelijke tramlijn zijn onderzocht door HTM Consultancy en vastgelegd in het rapport 'Tramstudie Utrecht' van september 2007.

## 1.1 Tracé

Het tracé van de HOV Om de Zuid ligt tussen het stationsgebied en het te realiseren P&R De Uithof. Hiervoor is een onderverdeling gemaakt in de volgende tracédelen:

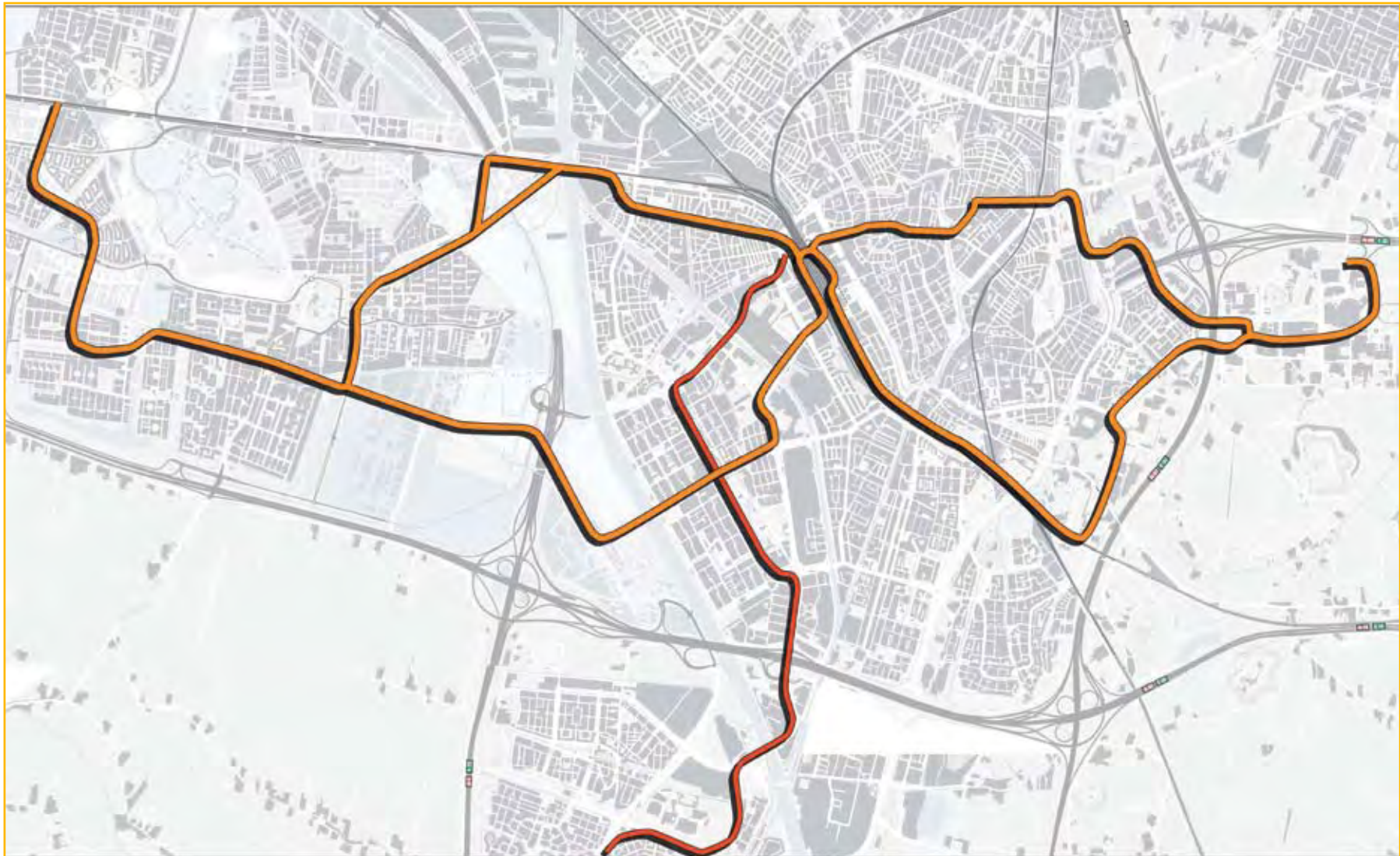
| Tracédeel                      | Omschrijving                                                               |
|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| S = Adema van Scheltemabaan    | Geschikt maken van bestaande busbaan voor trams                            |
| A = Burgerzaken tot Koningsweg | Vrijliggende trambaan                                                      |
| B = Koningsweg tot Uithof      | Vrijliggende trambaan                                                      |
| U = busbaan de Uithof          | Geschikt maken van bestaande busbaan voor trams                            |
| T = Transferium P&R De Uithof  | Aanleg gecombineerde bus-/trambaan<br>(valt buiten project HOV Om de Zuid) |

## 1.2 Leeswijzer

Na de beschrijving van de aanleiding van de HOV Om de Zuid in hoofdstuk 2, volgen hoofdstukken over het tracé en de plaats in het netwerk. Het ontwerp van de trambaan komt aan bod in de hoofdstukken 5 tot en met 9. Hoofdstuk 10 beschrijft de samenhang met andere projecten. De hoofdstukken 11 tot en met 21 gaan verder in op de belangrijkste aspecten van de aanleg van de HOV Om de Zuid.



## HOV network



## 2 Aanleiding

### 2.1 HOV netwerk

De gemeente Utrecht werkt samen met het Bestuur Regio Utrecht (BRU) aan de realisatie van een netwerk van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). Dit netwerk is bedoeld om inwoners, forensen en bezoekers van de stad kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer te bieden en de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de stad te vergroten. Het netwerk wordt van oorsprong aangelegd in de vorm van vrije busbanen. Met de aanleg van de HOV Om de Zuid komt daar een trambaan bij. De HOV-banen zorgen voor een snelle en comfortabele verplaatsing per bus of tram. Van de busbanen mogen op geselecteerde tracés ook taxi's gebruik maken, indien deze beschikken over een ontheffing. Het totale netwerk van het HOV bestaat uit twee busverbindingen tussen Utrecht CS en Leidsche Rijn, een busverbinding tussen Utrecht CS en De Uithof door de binnenstad en na realisatie van de HOV Om de Zuid een tramverbinding tussen IJsselstein/Nieuwegein en de Uithof via Utrecht Centraal.

Met dit netwerk van HOV-banen en de inzet van frequent rijdende, comfortabele bussen en trams realiseren de gemeente Utrecht en het Bestuur Regio Utrecht een vorm van Hoogwaardige Openbaar Vervoer. Dit netwerk biedt een goed alternatief voor het gebruik van de auto, voor een deel of de gehele verplaatsing. Via P&R-locaties aan de rand van de stad is het gemakkelijk om over te stappen van auto op HOV.

### 2.2 Collegeprogramma 2006-2010

Het collegeprogramma Utrecht voor elkaar (2006) beschrijft voor de periode 2007-2010 een groot aantal uitgangspunten en maatregelen, waarmee Utrecht verder gaat bouwen aan haar toekomst. Er is een onderverdeling gemaakt in acht thema's, waaronder het thema Bereikbaarheid, luchtkwaliteit en milieu. Voor dit thema is de inzet gericht op een goed bereikbare stad, waar de bewoners gezonde lucht inademen.

Maatregelen op het gebied van openbaar vervoer zijn:

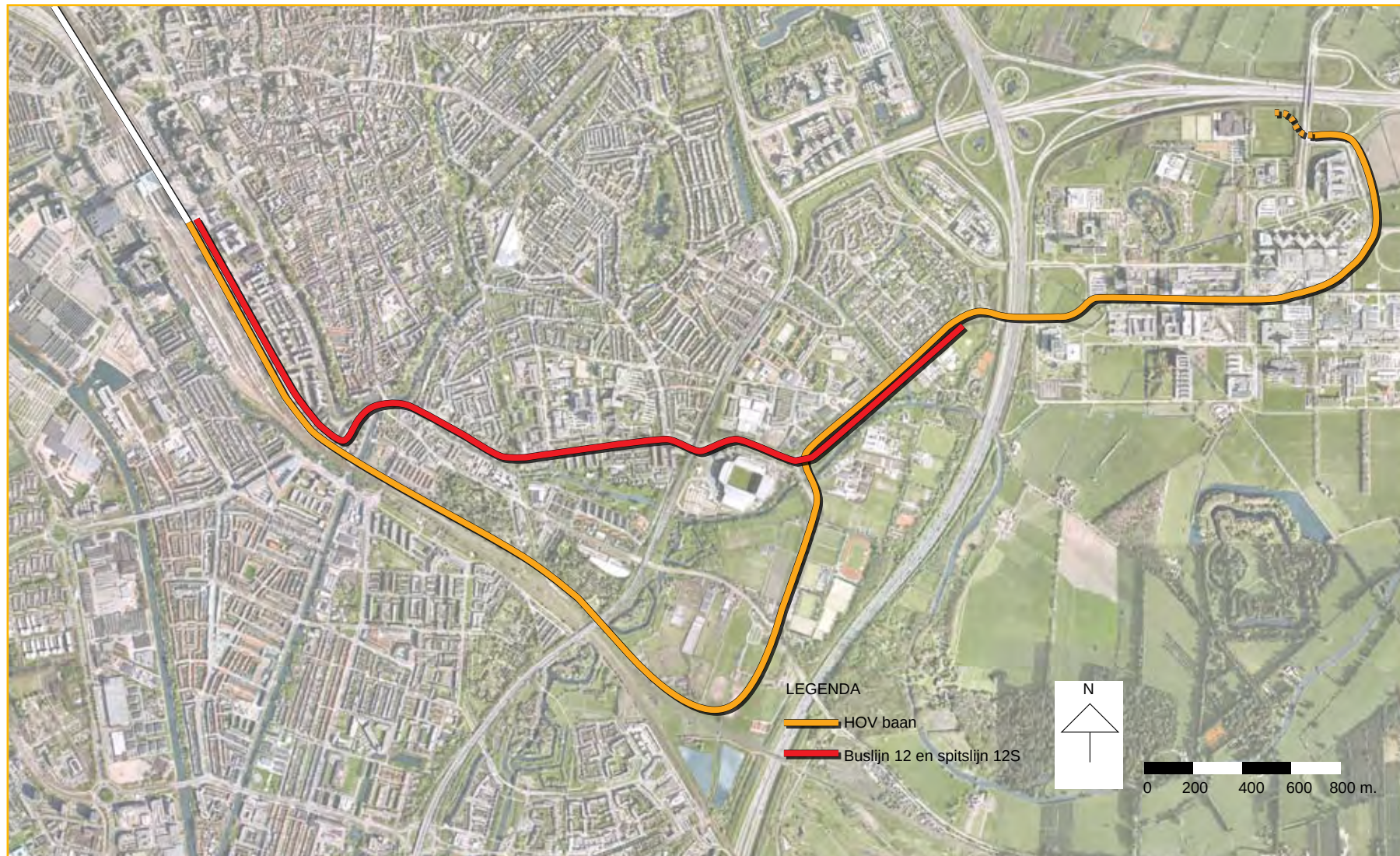
- voor het HOV Om de Zuid (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) is in 2004 gekozen voor een tracé via de Pelikaanstraat en een studie naar de mogelijkheden van vertramming van de busbaan (deze studie is in 2007 afgerond).
- realisatie P&R-locaties om auto's aan de rand van de stad 'af te vangen' op Lage Weide, de Uithof en Hooggelegen, ontwikkeling van concepten voor parkeren in combinatie met goedkoop vervoer en voorzieningen, toegespitst op verschillende groepen gebruikers.

### 2.3 HOV Om de Zuid

De verbinding tussen Utrecht CS - De Uithof wordt gevormd door twee HOV-banen: de gerealiseerde HOV binnenstadsas en de aan te leggen HOV Om de Zuid. Beide HOV-banen samen zorgen voor de HOV-bediening van de oostflank van de stad. De Binnenstadsas, buslijn 11, wordt daarbij vooral gebruikt voor korte afstanden en voor reizen van en naar Rijsweerd. HOV Om



## Lijn 12(S) en HOV Om de Zuid





de Zuid, lijn 12(S), wordt vooral gebruikt door reizigers naar De Uithof. De Uithof, met onder andere de Universiteit Utrecht, de Hogeschool en het Utrechts Medisch Centrum trekt dagelijks vele werknemers, bezoekers en studenten uit het hele land. Zij komen voor een groot deel met het openbaar vervoer. Van de huidige reizigers op buslijn 12(S), Utrecht CS richting De Uithof, heeft ongeveer 80% De Uithof als eindbestemming. De overige 20% stapt onderweg uit. Dit betekent dat de lijn voornamelijk een verbindende functie heeft. In totaal maken nu dagelijks 25.000 reizigers gebruik van lijn 12. Naar verwachting stijgt het aantal reizigers uiteindelijk tot 35.000 per dag. Deze aantallen maken de aanleg van een tramlijn realistisch.

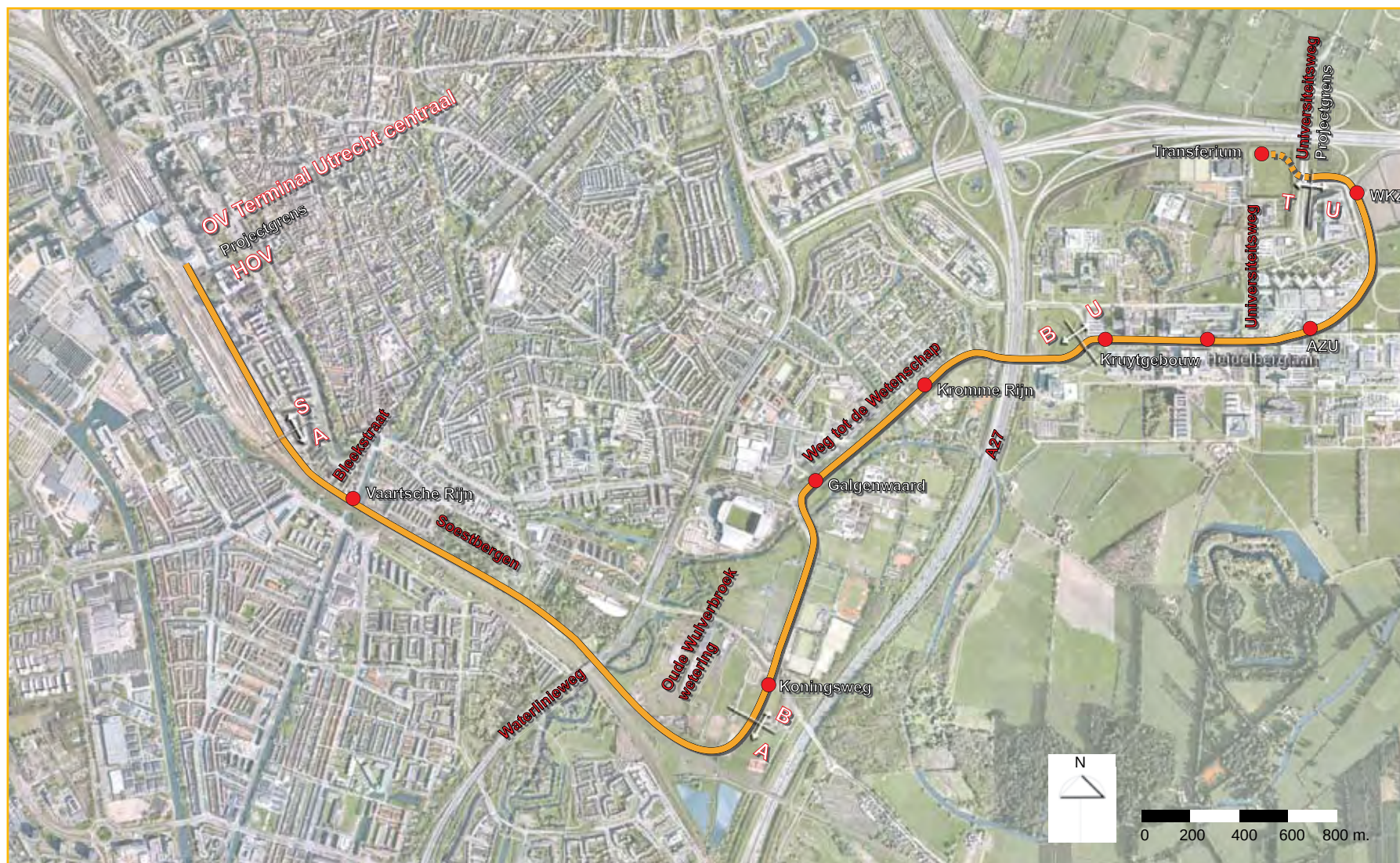
De belangrijkste busverbinding tussen Utrecht CS en De Uithof wordt nu gevormd door buslijn 12 en spitslijn 12S. De bestaande route van deze buslijnen loopt achtereenvolgens via de Adema van Scheltemabaan, de Bleekstraat, een deel van het Ledig Erf en de Venuslaan en Rubenslaan, Herculeslaan en de Weg tot de Wetenschap. Op deze wegen is geen sprake van een vrijliggende busbaan. Wel is op delen van de route sprake van busstroken of andere maatregelen die de doorstroming van het busverkeer verbeteren. Door de sterke toename van het autoverkeer in en om de stad staat de doorstroming van het openbaar vervoer op deze route onder druk. Ook de huidige route over het Ledig Erf is een knelpunt.

## 2.4 Besluitvorming

Op 11 mei 2004 heeft het college besloten om voor de HOV Om de Zuid de noordligging, de route aan de noordzijde van het spoor, verder uit te werken. Die uitwerking is gemaakt in een Integraal Programma Van Eisen (IPvE) en een Functioneel Ontwerp (FO). In het IPvE zijn de functionele randvoorwaarden, uitgangspunten en eisen beschreven. Het FO bevat de bijbehorende tekeningen. Het IPvE en FO zijn op 23 december 2005 vastgesteld. Het IPvE en het FO zijn begin 2006 voor inspraak voorgelegd, waarbij het college op 5 december 2006 de hieruit volgende inspraaknota heeft vastgesteld.

Op basis van het IPvE en het FO is begonnen met de uitwerking van een busontwerp. Op 25 september 2007 heeft het College besloten om bij de uitwerking van HOV Om de Zuid en de planontwikkeling van het stationsgebied uit te gaan van een tramlijn, gekoppeld met de aan te passen tramlijn IJsselstein – Nieuwegein – Utrecht. Hiervoor worden met het Bestuur Regio Utrecht afspraken gemaakt over de financiering van de omzetting van HOV Om de Zuid van busbaan naar een trambaan.

## Tracé en haltes trambaan



# 3 Tracé

## 3.1 Ligging van de trambaan

Het tracé loopt vanaf de Adema van Scheltemabaan parallel aan het spoor over de bestaande busbaan, langs de Vaartsestraat, de Pelikaanstraat, de Algemene Begraafplaats Soestbergen, het Oude Houtensepad, de Algemene Begraafplaats Kovelswade en Lunet 2. Vervolgens loopt het tracé na de onderdoorgang onder de Waterlinieweg nog een gedeelte langs het spoor om daarna via een bocht naar links op de Laan van Maarschalkerweerd aan te sluiten. Na de kruising met de Kromme Rijn gaat de trambaan verder langs de Weg tot de Wetenschap. De trambaan sluit bij De Uithof aan op de bestaande busbaan langs de universiteitsgebouwen, het Academisch Ziekenhuis en het Wilhelmina Kinderziekenhuis. Nabij de aansluiting op Rijksweg A28 sluit de HOV Om de Zuid aan op de toekomstige P&R De Uithof.

Het ontwerp gaat uit van de volgende haltes (zie kaartje):

- Vaartsche Rijn: overstap op de trein (Randstadspoor) en ontsluiting museumkwartier en scholen Vondellaan e.o.;
- Koningsweg: mogelijke overstap op streeklijnen 40, (2)41 en 43 en ontsluiting sportvelden in Maarschalkerweerd;
- Galgenwaard: halte bij het stadion, ontsluiting Kromhoutkazerne, overstap op stadslijn 13;
- Kromme Rijn: ontsluiting Rijsweerd-Zuid en zwembad Krommerijn;

- Kruijtbouw: voor een bezoek aan het westelijke deel van De Uithof, overstap op lijn 11 richting Rijsweerd-Noord;
- Heidelberglaan: o.a. hoofdgebouw Universiteit Utrecht;
- Academisch Ziekenhuis Utrecht (AZU);
- Wilhelmina Kinderziekenhuis (WKZ).

## 3.2 Uitgangspunten

Voor HOV Om de Zuid zijn uitgangspunten voor de ruimtelijke inpassing ontwikkeld en vastgelegd in het Integraal Programma van Eisen van april 2005. Deze zijn gebaseerd op het vigerende beleid. De uitgangspunten voor ruimtelijke inpassing hebben betrekking op:

- de omgeving;
- het ruimtegebruik;
- (sociale) veiligheid;
- verbindingen.

Hieronder zijn de uitgangspunten per thema uitgewerkt.

### Omgeving

Het HOV-netwerk is onderdeel van het totale verkeersnetwerk. Dit betekent dat de omgeving van grote invloed is op de ruimtelijke inpassing en vormgeving. Het HOV-net als geheel is wel herkenbaar aan bijvoorbeeld de vormgeving van de haltes.

De trambaan Om de Zuid wordt een onderdeel van de stad. Daarom is belangrijk dat de baan wordt geïntegreerd in haar



## Bestaande situatie



*Vaartsestraat en gebouw Burgerzaken*



*Pelikaanstraat*



*Albatrosstraat*



*Laan van Soestbergen*

omgeving. Tegelijkertijd moet bij de ruimtelijke inpassing rekening worden gehouden met bestaande (cultuurhistorisch, landschappelijk en ecologisch) waardevolle gebieden. De tracédelen van de trambaan kennen dan ook (deels) verschillende uitgangspunten.

### Intensief en meervoudig ruimtegebruik

In een toch al drukke stad moet zorgvuldig worden omgegaan met de schaarse ruimte. Daarom is, waar mogelijk, gestreefd naar intensief ruimtegebruik. Dit gebeurt bijvoorbeeld door bestaande en nieuwe infrastructuur zo dicht mogelijk tegen elkaar te leggen of door dubbel gebruik van functies en ruimte.

### Sociale veiligheid

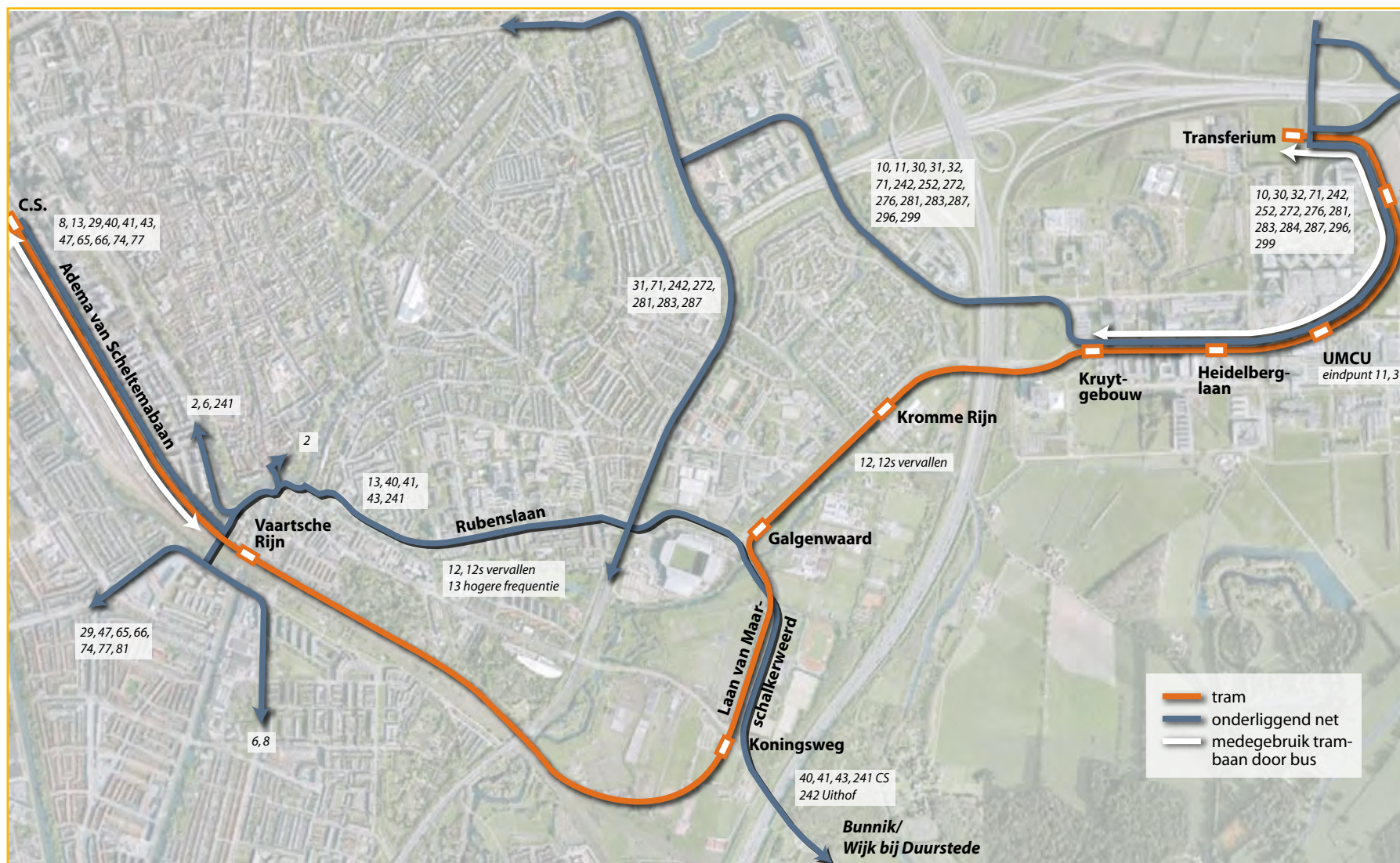
Bij de ruimtelijke inpassing speelt sociale veiligheid een belangrijke rol. Dit geldt vooral voor onderdoorgangen en haltes. In het ontwerp wordt hiermee rekening gehouden.

### Verbindingen

Een van de uitgangspunten is het behoud en waar mogelijk verbeteren van bestaande verbindingen. Het gaat daarbij niet alleen om wegen en fietspaden, maar ook om ecologische verbindingen.



## Tracé tram in het netwerk



# 4 Tracé tram in het netwerk

Dit hoofdstuk behandelt de vervoerskundige kenmerken van het ontwerp. Op een deel van het tracé zal sprake zijn van medegebruik door bussen.

In het figuur hiernaast is het tramtracé in oranje aangegeven, alsmede in blauw het onderliggend net dat enige relatie heeft met de tram. Op twee locaties, aangegeven met een witte pijl, is gezamenlijk gebruik door bus en tram voorzien (straatspoor).

Met de komst van de trambaan Om de Zuid vervallen vooralsnog alleen de bestaande buslijnen 12 en 12S. Het uitgangspunt voor het ontwerp is dat alle andere stads- en streekbuslijnen blijven rijden.

De consequenties van de tram op de buslijnen zijn per tracédeel het volgende:

- S. Adema van Scheltemabaan

Dit is een tracé waar momenteel veel bussen rijden. Door de ombouw van de Openbaar Vervoer Terminal bij Utrecht Centraal zullen de streekbussen komende vanaf de Vondellaan via een andere route naar het toekomstige westelijke busstation van het station rijden. Hierdoor resteren naar verwachting de stadsbuslijnen 8 en 13 en de streekbussen naar Bunnik / Wijk bij Duurstede op de Adema van Scheltemabaan;

- A. Gebouw Burgerzaken – Koningsweg

De bussen tussen Utrecht CS en Bunnik / Wijk bij Duurstede

rijden momenteel via de Adema van Scheltemabaan, Rubenslaan en Laan van Maarschalkerweerd naar de Koningsweg de stad uit (v.v.). Er wordt van uitgegaan dat de route van deze lijnen ongewijzigd blijft;

- B. Koningsweg tot Uithof (Laan van Maarschalkerweerd / Weg tot de Wetenschap)

De streekbussen op de Laan van Maarschalkerweerd blijven gebruik maken van de weg, zodat de trambaan als grasbaan kan worden uitgevoerd. Op de Weg tot de Wetenschap rijden in de huidige situatie alleen de lijnen 12 en 12S met 24 ritten per uur per richting in de spits. Bij de komst van de tram vervallen deze lijnen volledig. Er is op dit tracé dus geen sprake van medegebruik;

- U. Uithof tot P&R De Uithof

Op de Uithof is er een groot aantal stads- en streeklijnen in allerlei richtingen. Voor een optimale ontsluiting van de Uithof is het huidige tracé de route voor al het openbaar vervoer per bus en tram. Op dit tracédeel is medegebruik dus noodzakelijk, waarbij het gaat om een groot aantal ritten. Op het tracédeel Uithof Academisch Ziekenhuis (AZU) – P&R De Uithof is de verwachting dat, bij de komst van de tram, lijn 11 kan worden ingekort van het Wilhelmina Kinderziekenhuis tot het AZU. Dit is mede afhankelijk van de herinrichting van het voorterrein van het AZU in samenhang met de komst van de tram.





## 4.1 Medegebruik bus

Het medegebruik van de trambaan door lijndienstbussen van het onderliggend net heeft voor de infrastructuur tot gevolg dat:

- er op de Adema van Scheltemabaan iets ten noorden van de Bleekstraat een in- en uitvoegpunt komt voor tram en de buslijnen die op de Adema van Scheltemabaan rijden: de tram gaat met een viaduct over de Bleekstraat heen, de bussen gaan vanaf Utrecht CS zowel links- als rechtsaf de Bleekstraat op. Er is geen sprake van een gecombineerde tram/bushalte op dit tracé. De halte voor de bussen kan tussen de Bleekstraat en het in- en uitvoegpunt komen te liggen;
- er een bushalte in de nabijheid van de tramhalte Galgenwaard komt, waarbij een overstap tussen de tram en lijn 13 mogelijk is, alsmede op de buslijnen van/naar Bunnik en Wijk bij Duurstede.

| Tracédeel                      | Ontwerpsnelheid max. | Medegebruik bus |
|--------------------------------|----------------------|-----------------|
| S = Adema van Scheltemabaan    | 50 km/uur            | Ja              |
| A = Burgerzaken tot Koningsweg | 70 km/uur            | Nee             |
| B = Koningsweg tot Uithof      | 50 km/uur            | Nee             |
| U = busbaan de Uithof          | 30 km/uur            | Ja              |
| T = Transferium P&R De Uithof* | 50 km/uur            | Ja              |
| * Buiten scope project         |                      |                 |

## 4.2 Medegebruik taxi's en stadsdistributie

De trambaan tussen de Adema van Scheltemabaan en De Uithof wordt niet geschikt voor medegebruik door bussen en daarmee ook niet geschikt voor bijvoorbeeld taxi's en stadsdistributie.

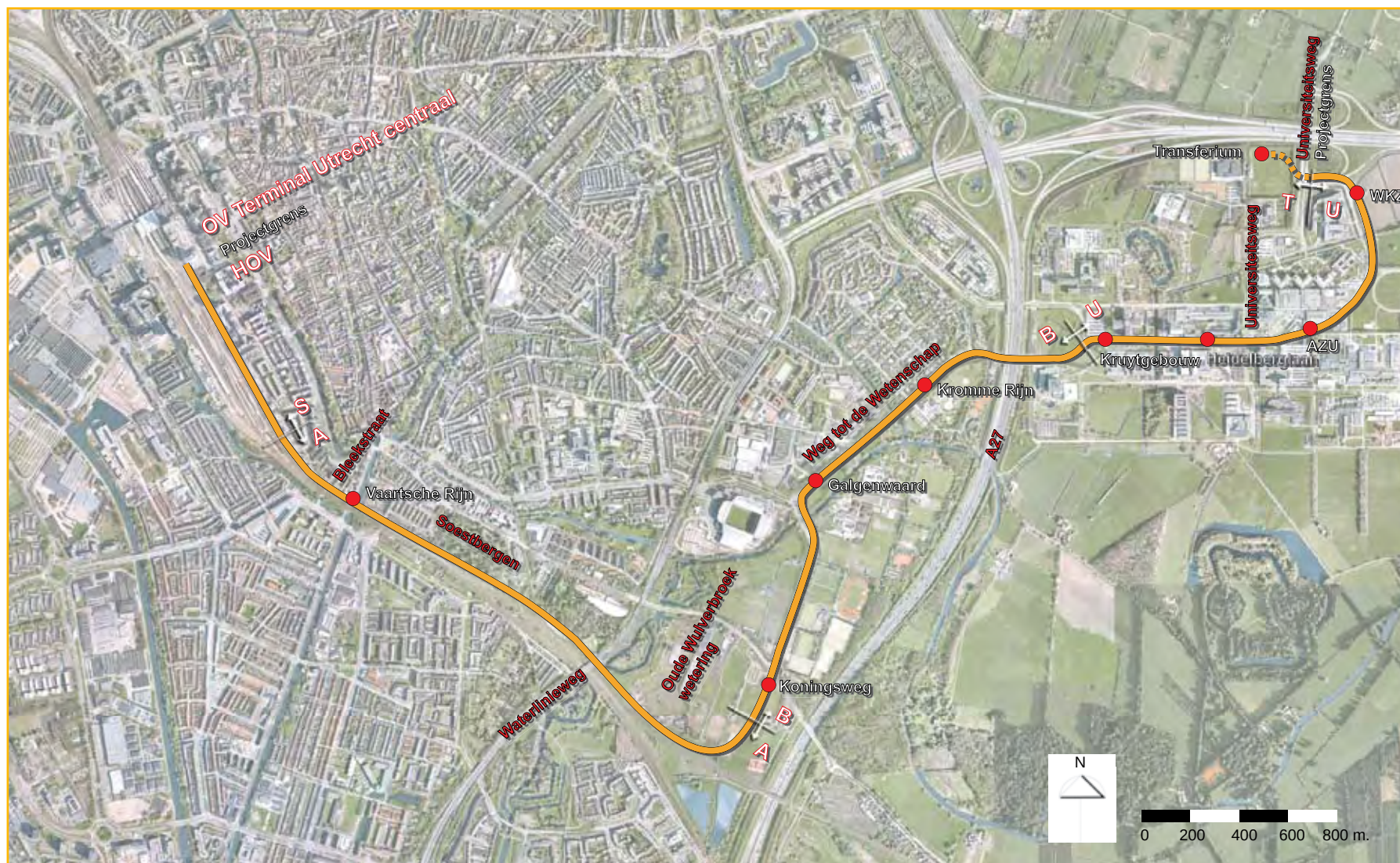
## 4.3 Medegebruik nood- en hulpdiensten

Vanwege de parallelle ligging aan de spoorlijn en het ontbreken van alternatieve aanvalsroutes wordt het tracédeel A tussen de Adema van Scheltemabaan en de Koningsweg toegankelijk voor nood- en hulpdiensten bij calamiteiten.

Er is sprake van gebruik door nood- en hulpdiensten op de volgende delen van het tracé:

| Tracédeel                      | Gebruik door nood en hulpdiensten          |
|--------------------------------|--------------------------------------------|
| S = Adema van Scheltemabaan    | Ja                                         |
| A = Burgerzaken tot Koningsweg | Ja, bij calamiteiten op spoor- of trambaan |
| B = Koningsweg tot Uithof      | Nee (gebruik parallel liggende wegen)      |
| U = busbaan de Uithof          | Ja                                         |
| T = Transferium P&R De Uithof  | Ja                                         |

## Tracédelen



# 5 Ontwerp tracédelen

Het tracé van de HOV Om de Zuid is op basis stedelijke en landschappelijke gebieden, zoals verwoord in de Structuurvisie Utrecht 2015-2030 (juli 2004), onder te verdelen in verschillende zones:

- Tracédeel S – Adema van Scheltemabaan (gemengd stedelijk, kantoren);
- Tracédeel A1 – Burgerzaken tot begraafplaats Soestbergen (Vaartsestraat, Pelikaanstraat - gemengd stedelijk, woongebied);
- Tracédeel A2 – Begraafplaatsen tot sportvelden (stedelijke groenstructuur);
- Tracédeel A3 – Sportvelden Maarschalkerweerd-Zuid (stedelijke groenstructuur);
- Tracédeel B1 – Laan van Maarschalkerweerd / Weg tot de Wetenschap (sportvelden, stedelijke groenstructuur);
- Tracédeel B2 – Uithof / Oxfordpad;
- Tracédeel U – Uithof (universiteit, ziekenhuizen).

In tracédeel A1 ligt de gecombineerde trambaan en Randstadspoorhalte Vaartsche Rijn. Deze halte is in een apart voorontwerp van maart 2008 verder uitgewerkt.

## 5.1 Ontwerpaspecten

Het alignement en het ruimtebeslag van de trambaan zijn zoveel mogelijk overeenkomstig het eerder gemaakte ontwerp van de busbaan Om de Zuid. Om van een busbaan naar een trambaan te komen is keuze uit de volgende variabelen:

Baanfunctie:

- trambaan (geen medegebruik door bussen, niet overrijdbaar voor hulpdiensten);
- trambaan overrijdbaar voor hulpdiensten (niet voor bussen);
- trambaan met medegebruik door bussen (en dus ook voor hulpdiensten).

Barriers of ontsporingsgeleiding:

- barriers aan weersijden van de trambaan;
- ontsporingsgeleiding gemonteerd op spoordwarsliggers;
- ontsporingsgeleiding gemonteerd op betonnen viaduct;
- geen van beide (geen maatregelen nodig omdat trambaan nagenoeg op maaiveld ligt).

Vluchtpad (vereist als de trambaan is opgesloten binnen barriers of door ligging op hoogte):

- twee zijpaden, beide 0,75 m breed;
- één middenpad, 0,75 m breed;
- geen vluchtpad (omdat er al voldoende ruimte buiten de baan is).



#### Bovenleidingmasten:

- twee zijmasten aan weerszijden van de baan;
- één zijmast aan één zijde van de baan met dubbele uitlegger voor beide sporen;
- één middenmast.

#### Baanconstructie en uiterlijk:

- betonbaan (met groefrails met directe bevestiging in wegverharding);
- ballastbaan met porfier voor het overrijden van de baan door hulpdiensten;
- grasbaan (met spoorstaaf op betonnen dwarsligger of betonplaat).

#### Baanverlichting:

- verlichting bij gecombineerde tram-/busbaan, zoveel mogelijk de bestaande verlichting handhaven;
- verlichting bij haltes en kruispunten;
- geen verlichting bij alleen tram.

De volgende hoofdstukken beschrijven per tracédeel de gemaakte keuzes als combinatie van bovenstaande variabelen. Daarnaast komt de ligging en de inpassing van de trambaan uitgebreid aan bod.



## Tracédeel S



## 6 Tracédeel S – Adema van Scheltemabaan

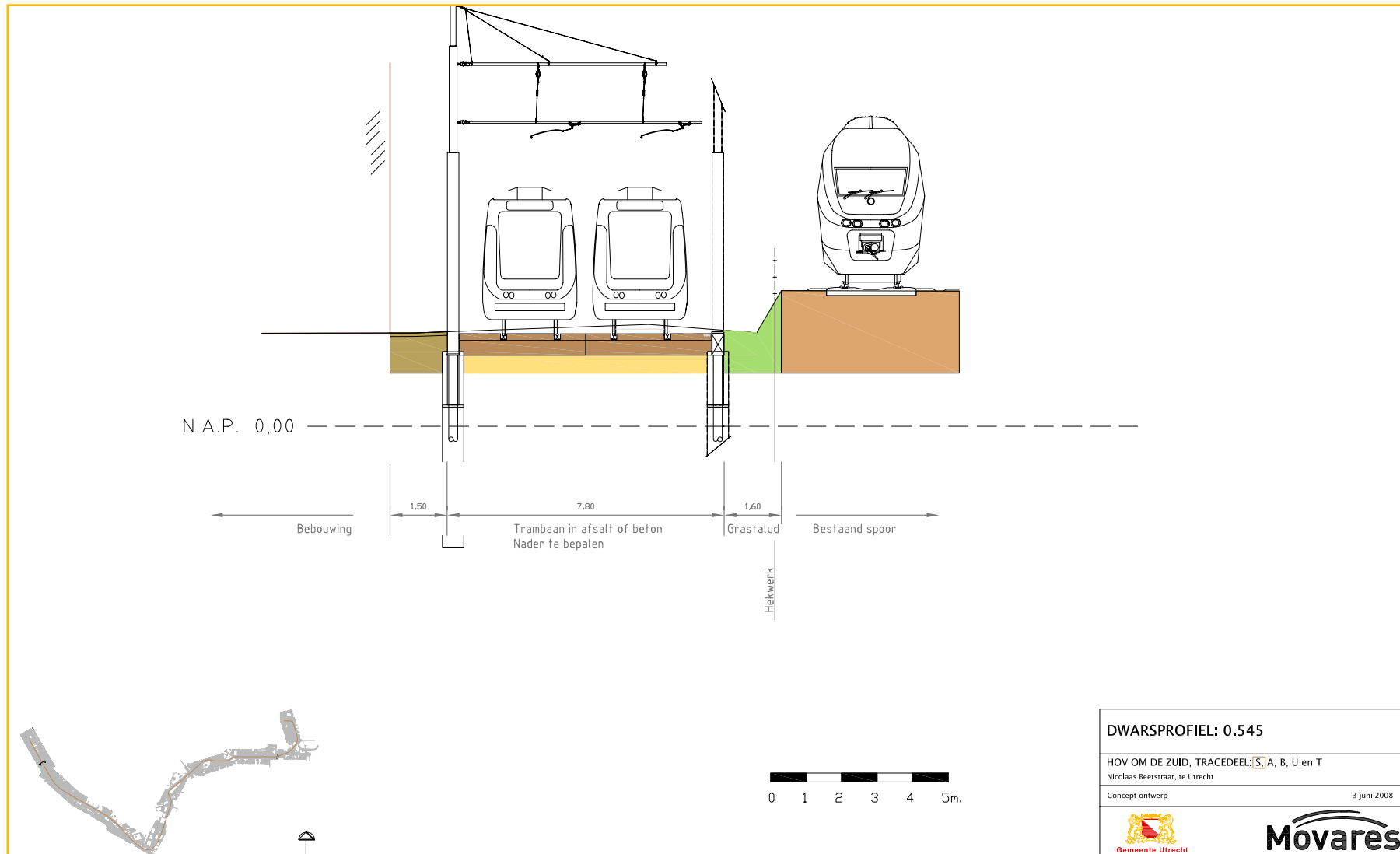
De Adema van Scheltemabaan ligt direct langs de spoorlijn en passeert daarbij onder andere het hoofdgebouw van de Nederlandse Spoorwegen, een onderstation van de REMU, een school en het langgerekte kantoorcomplex aan de Arthur van Schendelstraat. Op de hoek van dit complex is Burgerzaken gehuisvest. Op dit tracédeel wordt de bestaande busbaan geschikt gemaakt voor medegebruik door tram. Dit heeft geen gevolgen voor de horizontale ligging of de breedte van de baan. Daarmee is ook de invloed op de omgeving minimaal.

De bestaande busbaan heeft vangrails en barriers aan de spoorzijde en voldoende vluchtruimte aan de stadszijde. De bussen blijven op dit tracé rijden. De breedte die dit vergt, levert voldoende ruimte voor vluchtmogelijkheden voor tramreizigers aan weerszijden. Tevens is voor de bussen een wegverharding nodig.

De bestaande Adema van Scheltemabaan heeft een 18 cm dikke asfaltverharding. De bestaande busbaan ligt inmiddels ongeveer 10 jaar, waarbij nauwelijks vervormingen zijn geconstateerd. Het is daarom mogelijk de busbaan te ontdoen van 18 cm asfalt en het daaronder liggend pakket te hergebruiken als fundering voor de trambaan. Dit betekent dat met een nieuwe betonbaan en spoorconstructie de nieuwe Adema van Scheltemabaan circa 30 cm hoger komt te liggen dan de bestaande baan. De riolering wordt hierop aangepast.

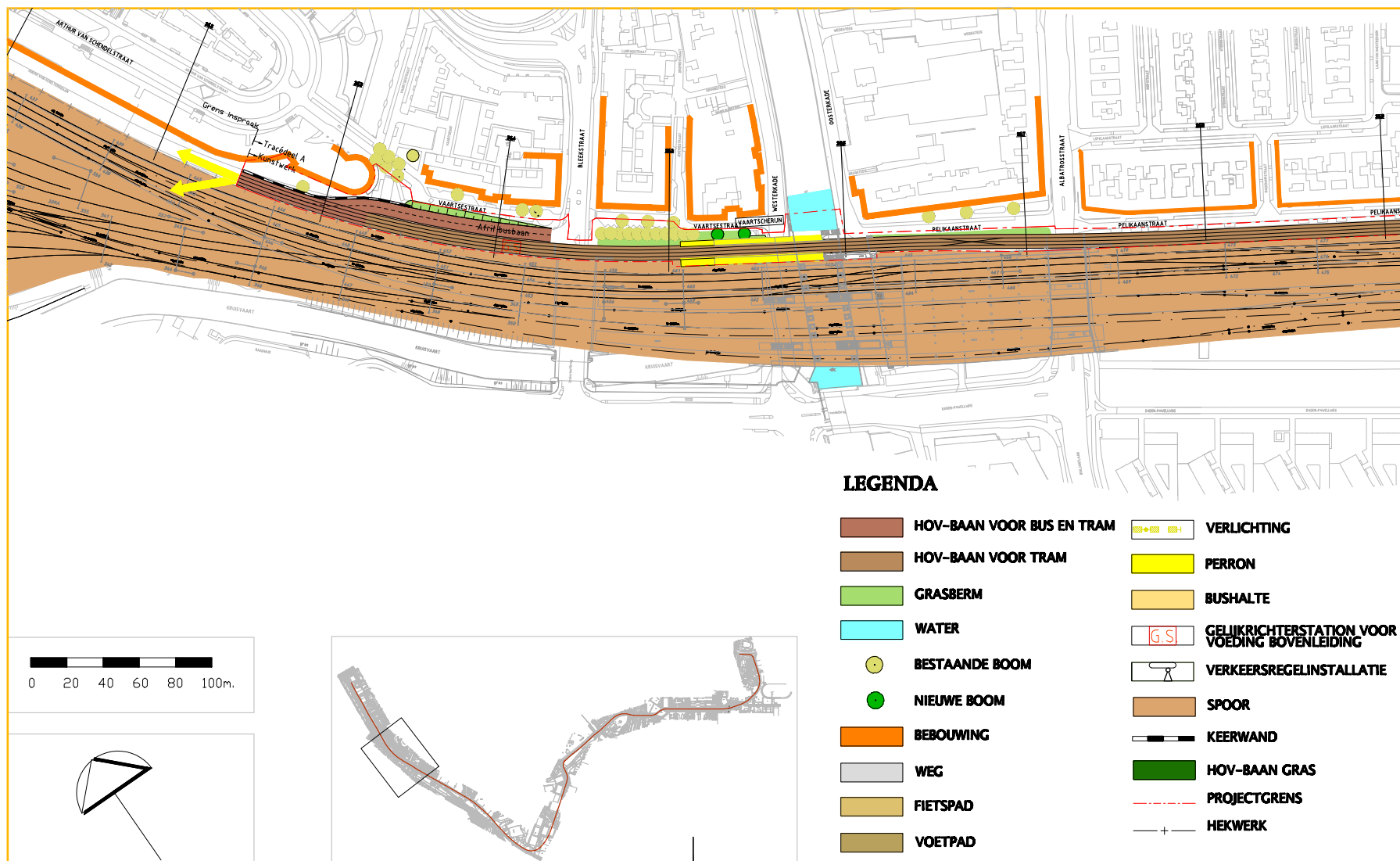


## Dwarsprofiel Adema van Scheltemabaan



Omdat de baan mede gebruikt wordt door bussen, zijn middenmasten voor de bovenleiding uitgesloten. Er is gekozen voor één zijmast voor beide sporen, aangezien ruimte voor masten aan de spoorzijde niet overal beschikbaar is. De huidige openbare verlichting, bestaande uit straatlantaarns aan de stadszijde, wordt gehandhaafd. Ook de bestaande hekwerken worden in principe gehandhaafd. De maximaal te realiseren baanvaksnelheid op dit tracédeel is 50 km/uur.

## Tracédeel A1



# 7 Tracédeel A – Burgerzaken tot Koningsweg

## 7.1 Tracédeel A1 – Stedelijk gebied Vaartsestraat - Pelikaanstraat

### Situering

Vanaf de Adema van Scheltemabaan tot aan de kruising met de Laan van Soestbergen is sprake van een stedelijke woonomgeving. Zowel aan de Vaartsestraat als de Pelikaanstraat is sprake van woonbebouwing aan één zijde van de straat. De straten hebben een stedelijk karakter, met parkeerplaatsen aan weerszijden, aparte trottoirs en bomen. Door de aanwezigheid van het spoortalud hebben de straten een groen karakter, hoewel het talud wordt afgeschermd met een hekwerk.

Vanaf de Adema van Scheltemabaan tot aan de Algemene Begraafplaats Soestbergen wordt de trambaan hoog in het talud zo dicht mogelijk langs het spoor aangelegd. Deze hoge ligging is onder andere nodig om de Bleekstraat, de Vaartsche Rijn en de Albatrosstraat ongelijkvloers te kruisen en het ruimtebeslag op straatniveau in de Vaartsestraat en de Pelikaanstraat zo beperkt mogelijk te houden. Bovendien kan door deze situering een zo groot mogelijke afstand tot de woningen worden aangehouden. Het tracé ligt direct tegen de bestaande straatinrichting, waardoor parkeerplaatsen en bomen moeten wijken. Ter hoogte van de Vaartsche Rijn (Westerkade) bevindt zich binnen het tracé het pand van een voormalige verffabriek. In dit pand zijn onder

andere woningen en een restaurant gevestigd. Dit pand zal worden gesloopt.

Ter hoogte van de Bleekstraat kunnen de stadslijnen 8 en 13 en de streeklijnen naar Bunnik / Wijk bij Duurstede de trambaan op en af rijden. Omdat de trambaan verhoogd ligt, is op deze plaats een op- en afrit nodig.

### Overleg met aanwonenden

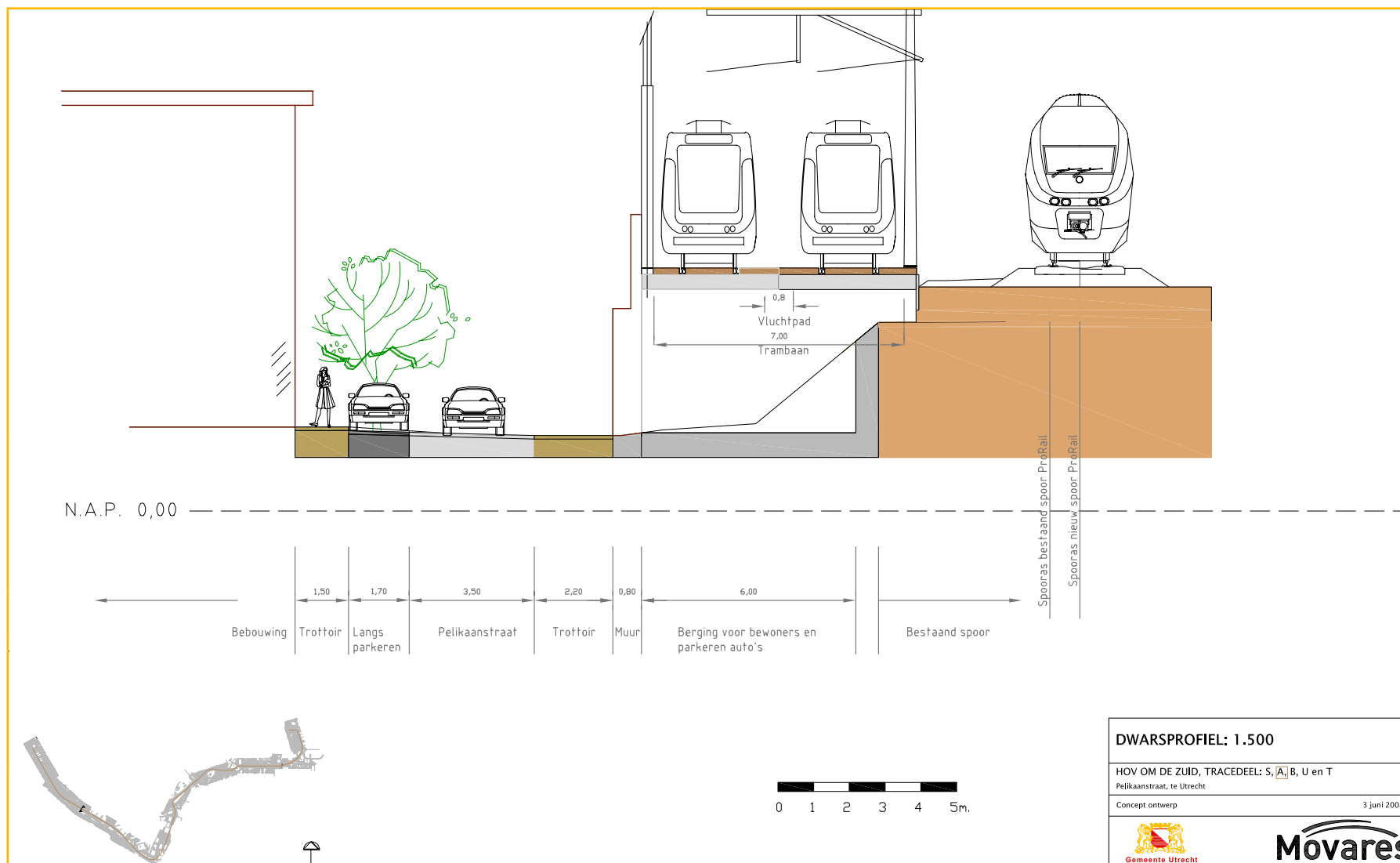
In het voorbereidingstraject van de HOV Om de Zuid zijn in 2006 aanwonenden geconsulteerd. Met name de inwoners van de Vaartsestraat en Pelikaanstraat hebben een groot aantal opmerkingen en suggesties ingediend. Hieruit kwamen onder andere de volgende punten naar voren:

- oog voor de kwaliteit van de leefomgeving langs het tracé;
- aandacht voor openbaar groen en fiets- en wandelpaden;
- aandacht voor milieuaspecten als geluid en lucht;
- compensatie van parkeerplaatsen.

In het ontwerp is hier zoveel mogelijk rekening mee gehouden.

Voor de uitwerking van het ontwerp van de gecombineerde spoor-/tramhalte Vaartsche Rijn en omgeving zijn in periode juli – december 2007 omwonenden en andere betrokken geconsulteerd. Hier kwam met name het tegengaan van sluipverkeer naar de Randstadspoorhalte en het gebruik van de ruimtes onder de

## Dwarsprofiel Pelikaanstraat



spoorbaan en de trambaan aan de orde. Dit is verwoord in het aparte voorontwerp halte Vaartsche Rijn.

### Tracering en vormgeving

De kwaliteit van de leefomgeving in de Pelikaanstraat is een belangrijk punt. Vanwege de ruimtelijke inpassing en vormgeving is het profiel van de trambaan zo smal mogelijk en zo dicht mogelijk op de spoorbaan ontworpen. Voor het tracé geldt ter plaatse een geminimaliseerd profiel van in totaal 7,70 m breed, inclusief baanafscherming en bovenleidingpalen.

Door de komst van de trambaan verandert het straatbeeld van de Pelikaanstraat en in mindere mate ook de Vaartsestraat ingrijpend. In de Pelikaanstraat maken de bestaande bomenrijen en het spoortalud plaats voor een gevel onder de trambaan. Deze gevel komt ook terug in de Vaartsestraat. Deze gevel heeft, inclusief het 1,20 m hoge geluidsscherm langs de trambaan, een hoogte van maximaal circa 6 meter boven straatniveau. Om deze gevel een levendige uitstraling te geven en dubbel grondgebruik mogelijk te maken, is onder de trambaan ruimte gecreëerd voor bergingen voor bewoners. Op de hoeken bij de halte Utrecht Vaartsche Rijn kunnen winkels en horeca komen.

Om te voorkomen dat de gevels in de Vaartsestraat en Pelikaanstraat de lengterichting van de trambaan te veel benadrukken, worden in de bakstenen gevels, kaders met een

breedtemaat van circa 4,5 meter aangebracht. Deze verdeling komt min of meer overeen met de gevelindeling van de bestaande woningen aan de overzijde van de straat. Om een verdere verticale geleiding te verkrijgen, krijgen de kaders op bijzondere plekken, zoals bij straathoeken en dwarsstraten een grotere hoogte. Binnen de kaders zijn verschillende gevelinvullingen mogelijk, afhankelijk van de achterliggende functie onder de trambaan.

### Straatinrichting en openbaar groen

Bewoners zijn en worden betrokken bij keuzes die over de functies onder de trambaan worden gemaakt. Ook de herinrichting van de straat zal in samenspraak met de bewoners worden uitgewerkt.

De huidige bomen langs het spoor (circa 33 essen langs de Pelikaanstraat) kunnen niet blijven staan. Er worden zoveel mogelijk bomen en groen in de straat teruggebracht.

### Geluid en trillingen

Langs de hooggelegen trambaan wordt een geluidsscherm aangebracht. Om de hoogte zoveel mogelijk te beperken wordt dit geluidsscherm niet gecombineerd met een geluidsscherm voor de spoorlijn. De hoogte blijft hierdoor beperkt tot 1,2 meter ten opzichte van de verharding van de trambaan. De trambaan wordt aangelegd op een betonnen viaduct. Onder andere bij de bevestiging van de spoorstaven wordt rekening gehouden met



*Vaartsestraat en gebouw Burgerzaken*



*Pelikaanstraat*



*hoek Albatrosstraat/Pelikaanstraat*



*Laan van Soestbergen*



het dempen van trillingen, zodat deze zo min mogelijk aan de omgeving worden doorgegeven.

### Bezonning

De bouw van de trambaan heeft gevolgen voor de bezonning van de benedenwoningen in de Pelikaanstraat. De trambaan en de geluidsschermen zorgen voor extra schaduwwerking. In de richting van de Laan van Soestbergen neemt de hoogte van de trambaan steeds verder af en daarmee de extra schaduwwerking. Voor de bovenwoningen is vrijwel geen sprake van schaduwwerking als gevolg van de komst van de trambaan.

### Parkeerplaatsen

Als gevolg van de aanleg van de trambaan vervalt in de Vaartsestraat en de Pelikaanstraat een aantal parkeerplaatsen:

- Vaartsestraat: 5 parkeerplaatsen;
- Pelikaanstraat: westelijk deel 17 parkeerplaatsen;
- Pelikaanstraat: oostelijk deel 11 parkeerplaatsen.

De plaatsen worden in de Pelikaanstraat zelf teruggebracht aan de spoorzijde van de straat.

### Halte Utrecht Vaartsche Rijn

De halte Utrecht Vaartsche Rijn vormt een markant punt in het tracé van de HOV Om de Zuid. De gecombineerde halte voor trein en tram wordt over de Vaartsche Rijn gebouwd in het zicht van het museumkwartier. De stedenbouwkundige visie is er op gericht

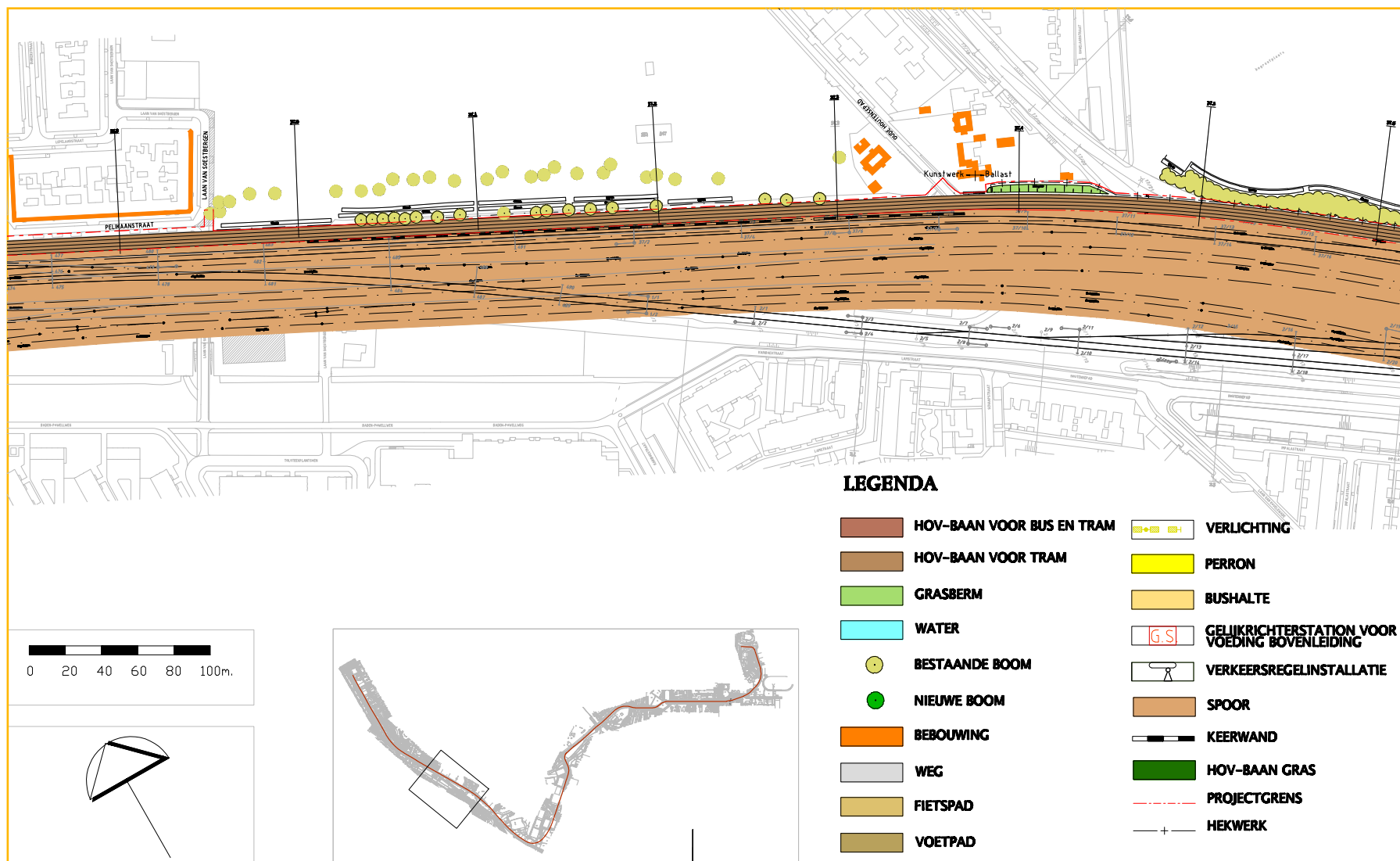
om de beide ontwerpen voor trambaan en de sporenbundel waar mogelijk te integreren en te combineren met een versterking van de relaties tussen de stadsdelen aan weerszijden van de spoorlijn. Hierbij is de opzet dat de gecombineerde halte zich voegt in dit karakteristieke deel van de stad. Door de halte en de directe omgeving als een kwalitatief hoogwaardig publieksgebied vorm te geven en in te richten gaat deze als een focuspunt werken om zo de aangrenzende wijken met elkaar te verbinden.

Het gewenste kwalitatief hoogwaardige publieksgebied sluit aan op de al in gang gezette ontwikkelingen rondom de Vaartsche Rijn, zoals de herinrichting van de Oosterkade en de planvorming voor Rotsoord. Belangrijk onderdeel van de visie op het gebied is het creëren van doorgaande en attractieve langzaam verkeersverbindingen op de beide oevers van de Vaartsche Rijn onder de spoorlijn door om zo de barrièrewerking van de spoorlijn te verminderen (Oosterkade en Westerkade).

Het creëren van ruimte voor voorzieningen (commercieel / stationsgebonden) langs deze verbindingen heeft een positieve invloed op de vermindering van de barrièrewerking en de vergroting van de sociale veiligheid. Deze voorzieningen sluiten aan op de mogelijke functies onder de trambaan.

De halte bestaat uit twee zijperrons van 80 meter lengte, deels voorzien van een overkapping. De toegangstrappen sluiten

## Tracédeel A2



aan op de door te trekken Oosterkade. Deze toegangen wordt gemarkeerd door poorten, waarin ook de benodigde lift is opgenomen. Aan de noordzijde komt een extra trap naar de Westerkade, waardoor een voetgangersverbinding ontstaat over de Vaartsche Rijn.

### Lang viaduct

Vanwege de hoge ligging van de trambaan en de ruimtes hieronder komt er vanaf Burgerzaken tot aan de begraafplaats Soestbergen een lang betonnen viaduct. Vanwege de bereikbaarheid voor hulpdiensten bij calamiteiten is de baan overrijdbaar. Bij de Laan van Soestbergen komt een veiligheidstrap, die tramreizigers bij calamiteiten kunnen gebruiken om de baan te verlaten.

Vanwege de smalle baanbreedte ligt het vluchtpad in het midden. Een middenvluchtpad maakt toepassing van middenmasten (voor bovenleiding) onmogelijk, daarom komen er zijmasten aan de spoorzijde met een dubbele uitlegger. Op deze wijze zijn de palen minder zichtbaar vanaf de Pelikaanstraat. Op het kunstwerk wordt een ontsporingsgeleiding gemonteerd. De maximaal te realiseren baanvaknelheid is op dit tracédeel 70 km/uur.

Normaal gesproken is de vereiste minimale afstand tussen de zijkant van de trambaan en het hart van het bestaande naastliggende spoor 4,5 meter. In overleg met ProRail is deze

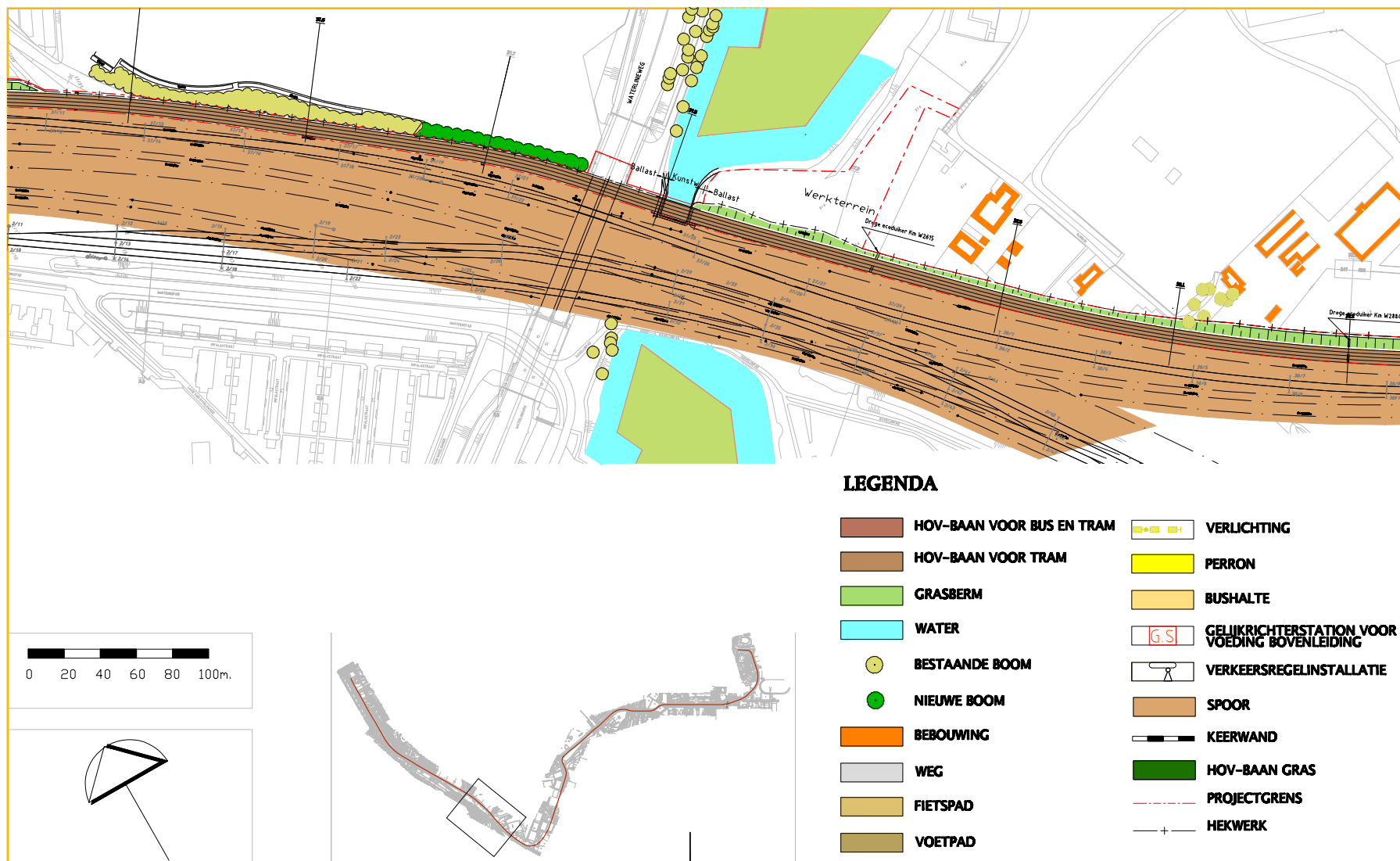
afstand teruggebracht tot 3,45 meter, om zodoende het ruimtebeslag ter plaatse van de Pelikaanstraat zoveel mogelijk te beperken. Na aanpassing van de spoorbaan in het VleuGelproject zal deze afstand weer minimaal 4,50 meter bedragen.

De hoogteligging van de trambaan is gebaseerd op de onderstaande doorrijdhoogtes. Daarbij is uitgegaan van de bestaande maaiveldliggingen, zodat geen wegverlagingen nodig zijn voor de trambaan.

- Bleekstraat, alle verkeer: 4,3 meter;
- Westerkade, alle verkeer: 3,5 meter;
- Oosterkade (nieuw), langzaam verkeer: 3,5 meter;
- Albatrosstraat, alle verkeer: 4,6 meter;
- Laan van Soestbergen, langzaam verkeer: 2,7 meter.

De constructie bestaat uit een betonnen viaduct op palen met een gemiddelde kolomafstand van circa 16 meter. Bij de kruisende wegen is deze afstand groter.

## Tracédeel A2



## 7.2 Tracédeel A2 – Begraafplaatsen, Lunetten, Maarschalkerweerd-Zuid

### Situering

Vanaf de Laan van Soestbergen zakt het tracé weer naar maaiveld en ligt het in de strook tussen de aanwezige begraafplaatsen (Algemene Begraafplaats Soestbergen en begraafplaats Kovelswade) en de spoorlijn Utrecht CS - Lunetten. De strook heeft nu een groen karakter en vormt de overgang van de begraafplaatsen naar het spoor. In de strook ligt een spoorsloot, is begroeiing aanwezig en staan grote bomen. Ook hier geldt dat het nieuwe tracé zo dicht mogelijk tegen de spoorlijn wordt aangelegd.

Tussen beide begraafplaatsen ligt een aftakking van de spoorlijn Utrecht CS - Lunetten, de zogenoemde Oosterspoorbaan. De gemeente Utrecht streeft er in overleg met ProRail naar de aansluiting van de Oosterspoorbaan op te heffen. Hiermee kan een lastige kruising tussen trambaan en Oosterspoorbaan achterwege blijven. Vanwege de spooruitbreiding van VleuGel zou ook zonder trambaan nog maar een beperkt gebruik van deze aansluiting mogelijk zijn. Na het buitengebruik stellen van het zuidelijke deel van de Oosterspoorbaan, zou overwogen kunnen worden een tramaansluiting naar het Spoorwegmuseum te creëren. Er ontstaan zo kansen voor de inzet van (museum)trams vanaf Utrecht Centraal naar het museum.

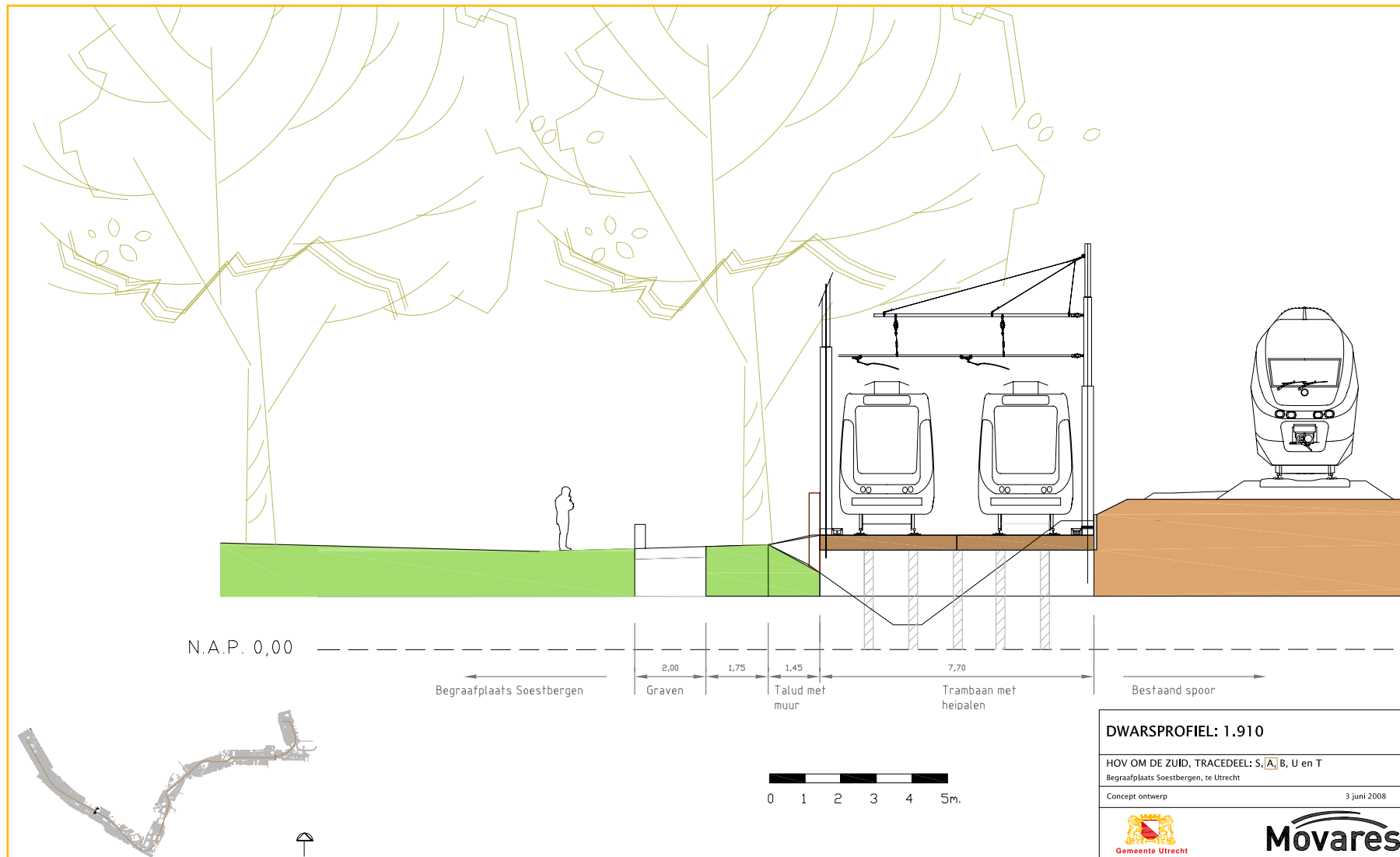
Voorbij begraafplaats Kovelswade kruist het tracé de Waterlinieweg. De nog beschikbare ruimte onder het bestaande viaduct van de Waterlinieweg is omgebouwd tot opslagruimte en in gebruik door de Monumentenwacht. Deze opslagruimte zal voor een deel plaats maken voor de nieuwe trambaan en een ecologische verbinding.

Direct voorbij de Waterlinieweg kruist het tramtracé samen met de spoorbaan Utrecht - Arnhem de fortgracht tussen Lunet 2 en Lunet 3. De Lunetten zijn onderdeel van de Hollandse Waterlinie en als zodanig beschermd als Rijksmonument.

De trambaan volgt vanaf de Lunetten het spoor Utrecht - Arnhem. Ter hoogte van de Oud Wulverbroekwetering buigt het tracé noordwaarts af richting de Koningsweg. Ook dit gebied maakt onderdeel uit van de Nieuwe Hollandse Waterlinie: het was van oorsprong een open schootsveld voor de Lunetten en nauwelijks bebouwd.

Ten oosten van de Lunetten doorsnijdt het tracé percelen die in particulier eigendom zijn met gevarieerd gebruik. Op het tracé staan op deze percelen enkele opstallen. Deze zullen moeten worden gesloopt, nadat de percelen in eigendom zijn verkregen.

## Dwarsprofiel begraafplaats Soestbergen



Vanaf de kruising met de Oud Wulverbroekwetering loopt het tracé over het oostelijke deel van het sportcomplex in de richting van de Laan van Maarschalkerweerd.

### Ruimtelijke inpassing bij de begraafplaatsen

Vooraf bij de passage van de begraafplaats Soestbergen is weinig ruimte beschikbaar. Ter bescherming van de waarden van dit Rijksmonument zal de trambaan ter plaatse worden versmald en aangelegd op een betonnen plaat op palen. Door deze constructie wordt de oppervlakte- en grondwaterhuishouding zo min mogelijk verstoord, waardoor de wortels van de bestaande bomen zoveel mogelijk kunnen worden gespaard. Over de gehele lengte van de begraafplaats wordt als afscheiding van de trambaan een muur geplaatst van circa 1 meter hoog. De hoogte van deze muur zorgt enerzijds voor intimiteit op de begraafplaats en anderzijds zicht naar buiten. Tevens is vanuit de tram zicht op de begraafplaats mogelijk. De muur staat buiten de grens van de begraafplaats.

Ter hoogte van de begraafplaats Kovelswade ligt de trambaan grotendeels buiten de grens van de begraafplaats, met uitzondering van een smalle strook van circa 400 m<sup>2</sup> nabij de Waterlinieweg. Deze strook bestaat uit een groene afscherming met bomen en hogere begroeiing. Binnen de strook zijn geen graven aanwezig. Door aan de begraafplaatszijde deze rand aan te vullen met nieuwe beplanting blijft de groene afscherming in stand. Vanwege de beschikbare ruimte is het beter mogelijk de

afscheiding tussen trambaan en begraafplaats met beplantingen vorm te geven in plaats van een muur zoals bij Soestbergen.

### Kruising Waterlinieweg

Bij het verbreden van de onderdoorgang van de Waterlinieweg is rekening gehouden met een ecologische verbinding parallel aan de trambaan. Door een deel van de opslagruimte, die in gebruik is bij de Monumentenwacht, te verwijderen, ontstaat behalve voor de trambaan ook ruimte voor deze ecologische verbinding tussen de begraafplaatsen en Maarschalkerweerd. De ecologische verbinding bestaat onder de Waterlinieweg uit een onverharde strook grond, waarbij enige begroeiing en oude boomstammen voor beschutting zorgen. Indien gewenst kan hier in de toekomst ook een recreatieve verbinding worden gerealiseerd tussen de begraafplaats en de Lunetten.

Ervan uitgaande dat het gedeelte van de Monumentenwacht met de kantoren en stalling voor de onderhoudsbussen gehandhaafd blijft, komt aan de zijde van de trambaan een nieuwe bakstenen gevel. Hier buiten komt de bestaande draagconstructie van het wegviaduct in beeld.

### Kruising fortgracht Lunetten

Bij Lunet 2 gaat de trambaan met een brug over de verbindende fortgracht, die onderdeel is van het rijksmonument. Ter plaatse van deze kruising is aan het tracé extra aandacht gegeven; de extra doorsnijding dient het Monument uiteraard zoveel mogelijk





*Begraafplaats Soestbergen*



*Begraafplaats Kovelswade*



*Waterlinieweg en ruimte Monumentenwacht*



*Fortgracht Lunetten*

te ontzien. Het ontwerp van de brug sluit aan op de monumentale omgeving. De brug accentueert de continuïteit en de beleving van de fortgracht tussen de Lunetten. De passage van de trambaan over de fortgracht is daarom zo smal mogelijk uitgevoerd en ligt vrij van de spoorbaan. De brug is voorbereid op het aanhangen van een voetgangersbrug in het kader van het project Linierondje. Onder de brug is ruimte aanwezig voor faunapassage.

### Maarschalkerweerd – Zuid

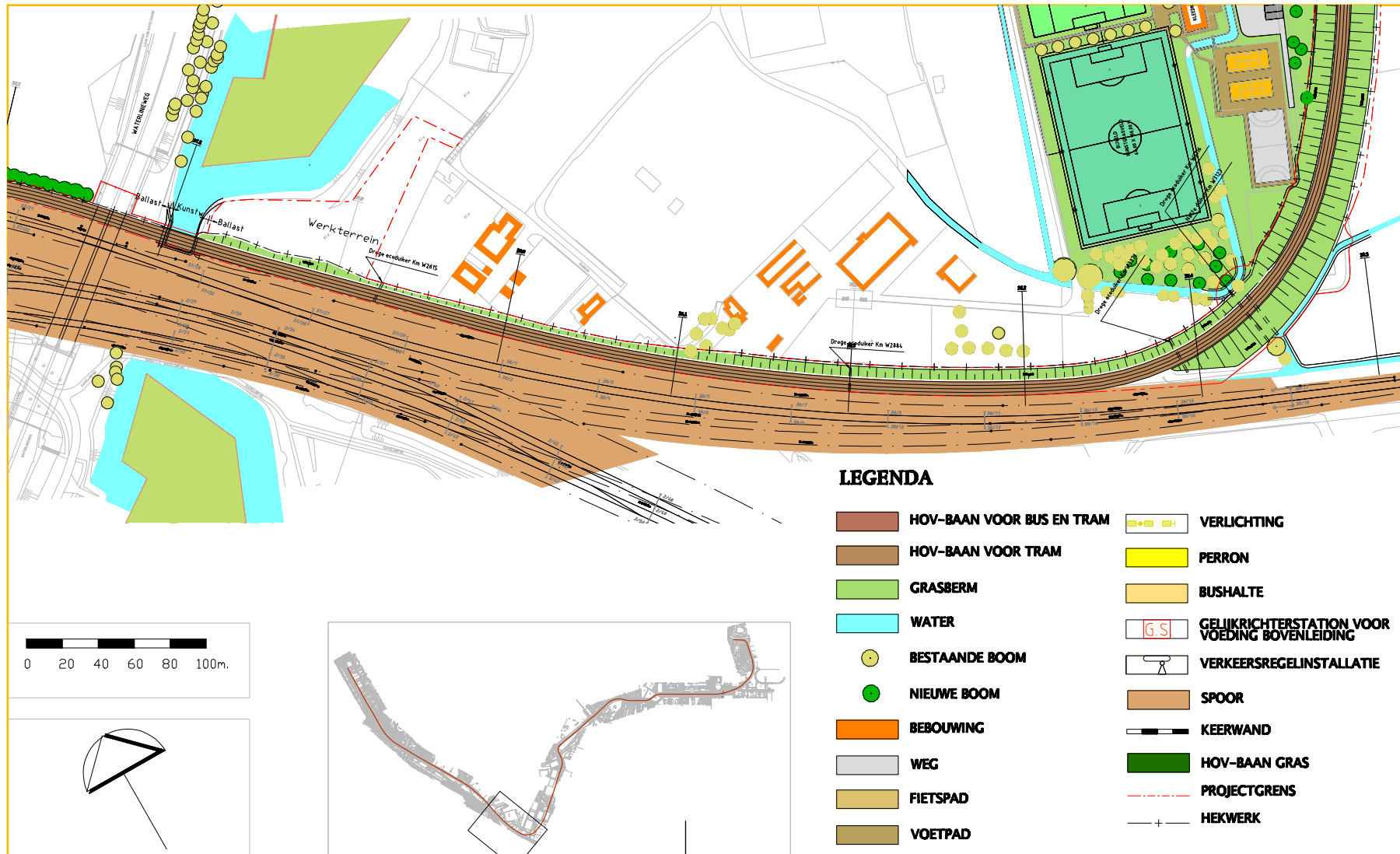
Ten oosten van de Waterlinieweg voegt de trambaan zich in zijn vormgeving naar het open landschap. Vanwege de historische landschappelijke openheid is er voor gekozen om in het gebied Maarschalkerweerd langs de trambaan geen bomenrijen aan te planten. Deze inrichting is in overeenstemming met het natuurlijke/ecologische gebruik van het gebied; met name nieuwe bomenrijen zouden bestaande migratieroutes voor vleermuizen kunnen verstoren. Om vleermuizen de gelegenheid te geven om de trambaan te kunnen kruisen komt in de bocht een zogeheten ‘hop over’. Dit zijn boomgroepen aan weerszijden van de trambaan, waarlangs vleermuizen zich kunnen verplaatsen.

Onder de trambaan komen drie ecologische duikers, aansluitend op de ecoduikers, die onder de spoorlijn worden aangelegd. Hierdoor blijft onder andere de ecologische verbindingszone langs de Wulverbroekwetering gehandhaafd.

Een aantal van de percelen in dit deel van Maarschalkerweerd is in particulier eigendom. De trambaan komt naast de bestaande spoorlijn te liggen en snijdt een strook van de percelen af. Op en langs het tracé staat een aantal opstallen. De komst van de trambaan is daardoor van een behoorlijke impact op het huidige gebruik. Met de eigenaren en gebruikers van deze percelen wordt in overleg getreden om te bepalen op welke wijze de impact van de komst van de trambaan beperkt kan blijven en om de benodigde grond aan te kopen. Door de trambaan zo dicht mogelijk tegen het aan te passen spoorlijn aan te leggen, wordt het benodigde ruimtebeslag zoveel mogelijk beperkt. Door de ligging op spoorhoogte ligt dit tracédeel op een baanlichaam met een talud boven maaiveld. Om die reden zijn een vluchtpad en een ontspringgeleiding nodig.

De baan is incidenteel overrijdbaar voor hulpdiensten bij calamiteiten op de spoor- of trambaan en bestaat uit ballastspoor, vluchtpaden aan de zijkant en zijmasten voor de bovenleiding. Onder de baan wordt een infiltratieriool aangebracht voor hemelwaterafvoer van trambaan en spoorbaan. De maximale te realiseren baanvaksnelheid is op dit tracédeel 70 km/uur.

## Tracédeel A3



## 7.3 Tracédeel A3 – Maarschalkerweerd-Zuid/Koningsweg

### Situering

Het tracé loopt met een bocht richting de Koningsweg. De trambaan gaat hier over het Sportpark Koningsweg. Bij de inpassing van de trambaan is een herinrichting van het sportpark meegenomen. De ruimtereservering uit het IPvE voor een halte bij de Koningsweg is omgezet in een definitieve tramhalte.

### Inpassing trambaan in Maarschalkerweerd-Zuid

In het open gebied is de landschappelijke structuur nog goed zichtbaar. Het is onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie: het was van oorsprong een open schootsveld voor de Lunetten en nauwelijks bebouwd. De ruimtelijke inpassing is gericht op het behoud van het open en groene karakter: het voorkomen van een ruimtelijke verdichting van het landelijk gebied en het behouden van een open (ecologische) verbinding van en naar de stad.

De aanwezige landschappelijke structuur is een belangrijk uitgangspunt: kavelrichting, kleinschaligheid en cultuurhistorische landschappelijke lijnen, zoals de Oud Wulverbroekwetering en de Koningsweg, zijn belangrijke elementen in het gebied. De Koningsweg, één van de historische toegangswegen tot Utrecht, is duidelijk herkenbaar in dit gebied, doordat deze - als enige - begeleid wordt door (oude) bomen. De herkenbaarheid van deze weg blijft behouden.

### Uitwerking trambaan

De trambaan voegt zich naar het bestaande open landschap. Technisch is het noodzakelijk de trambaan circa 1 meter boven de gemiddelde grondwaterspiegel aan te leggen. Het benodigde grondlichaam voegt zich met een zeer flauw talud (1:10 / 1:15) naar het “open” gebied naast de trambaan. Het profiel is aan weerszijden begrensd door een eenvoudige afrastering. Ook op detailniveau is de trambaan niet nader geaccentueerd. Continuïteit, groen en openheid zijn belangrijke uitgangspunten. Doordat dit deel van de baan alleen door trams wordt gebruikt en de situatie overzichtelijk is, worden hier geen lichtmasten geplaatst. Dit is mede ingegeven door het niet verder willen aantasten van de jachtgebieden van de aanwezige vleermuizen.

De baan is overrijdbaar voor hulpdiensten bij calamiteiten op de spoor- of trambaan. De zijmasten aan weerszijden van de baan worden om en om afgewisseld met extra enkele masten in de buitenbocht. Deze oplossing vergt het minste ruimtebeslag. De maximaal te realiseren baanvaksnelheid is op dit tracédeel 70 km/uur. In de bocht ligt het spoor met maximale verkanting, zodat de rijnsnelheid maximaal 50 km/uur is.

### Sportpark Koningsweg

De trambaan loopt over het terrein van Sportpark Koningsweg. Een gevolg is dat een speelveld en een sportkantine komen te vervallen. Dat betekent dat het sportpark moet worden





*Sportpark Koningsweg*



*Sportpark Koningsweg*

heringericht. In overleg met de gebruikers en beheerders Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling (DMO) is naar alternatieven gezocht: de sportkantine en de gewenste kleedruimte van Voetbalvereniging Rivierwijkers krijgen een nieuwe locatie dichterbij de Koningsweg en een bestaand trainingsveld is voorzien van kunstgras.

#### Parkeerterrein Koningsweg

Naast het sportpark, ten zuiden van de Koningsweg, ligt een openbaar parkeerterrein. Dit terrein wordt heringericht en uitgebreid. Het parkeerterrein groeit van circa 160 autoplaatsen naar circa 220 autoplaatsen (exclusief twee busplekken). Het parkeerterrein heeft een functie voor de aanliggende sportvelden (circa 65 plaatsen) en dient als compensatie voor de parkeerplaatsen die door de aanleg van de trambaan langs de Laan van Maarschalkerweerd verdwijnen. De parkeerplaatsen voor de aanliggende sportvelden zijn afgesloten met een slagboom. De parkeervakken worden met een waterdoorlatende verharding aangelegd.

#### Tramhalte Koningsweg

Ten zuiden van de kruising Koningsweg - Laan van Maarschalkerweerd komt een tramhalte in het verlengde van de Laan van Maarschalkerweerd. De tramhalte wordt ingericht conform de standaard HOV-inrichtingsprincipes, zoals die ook voor lijn 11 in de binnenstad zijn gehanteerd (dit geldt ook

voor de overige HOV-haltes). Op deze wijze zijn de HOV-haltes onderscheidend en herkenbaar. De trambaan volgt vanaf de kruising met de Koningsweg de bestaande wegenstructuur. De bestaande bushaltes voor de streekbussen langs de Koningsweg blijven gehandhaafd. De halte richting Bunnik schuift iets door naar het oosten (richting Bunnik).

#### Rijvereniging aan de Koningsweg 139b

Naast de trambaan, ter hoogte van de Koningsweg, is een aantal voorzieningen van een rijvereniging gesitueerd. De trambaan gaat over de (weide)gronden van de rijvereniging. Het oppervlak van de weidegronden neemt met circa 6432 m<sup>2</sup> af. Langs de zogenaamde rijbak voor de paarden wordt een zichtwerende voorziening, in de vorm van een haag, geplaatst om mogelijke overlast van de trams te voorkomen.

#### Kruising Koningsweg - Laan van Maarschalkerweerd

Bij de inrichting van het kruispunt is uitgegaan van de aspecten veiligheid, duurzaamheid, overzichtelijkheid en ruimtelijke inpassing. Na de herinrichting is het kruispunt voor fietsers overzichtelijk en logisch. De kruising wordt voorzien van een verkeersregelininstallatie (VRI).

## Tracédeel B1





# 8 Tracédeel B – Koningsweg tot Uithof

## 8.1 Tracédeel B1 – Laan van Maarschalkerweerd/Weg tot de Wetenschap

### Situering

Vanaf de kruising Koningsweg - Laan van Maarschalkerweerd volgt de trambaan de bestaande wegenstructuur via de Laan van Maarschalkerweerd. Na de Herculesbrug gaat het tracé via de Weg tot de Wetenschap in de richting van de A27. De trambaan kruist hierbij de Platolaan en de Wim Sonneveldlaan. Ter hoogte van de Herculeslaan en de Platolaan zijn tramhaltes gesitueerd.

### Laan van Maarschalkerweerd, Weg tot de Wetenschap

De inpassingsvisie voor deze tracédelen, zoals die verwoord is in het IPvE, is gericht op bereikbaarheid van de sportvoorzieningen en behoud van de ecologische en landschappelijke kwaliteiten. De bereikbaarheid richt zich op (sociale) veiligheid voor voetgangers, fietsers en automobilisten. Het kruisen van belangrijke verkeersstromen en gevaarlijke voetgangersoversteken zijn vermeden. Parkeerplaatsen die komen te vervallen, worden in de omgeving gecompenseerd (zie hoofdstuk 13; Parkeren).

Het tramtracé ligt in, en aan de rand van, grotere groengebieden (Kromme Rijn Park en omstreken). Deze gebieden verbinden het buitengebied en de stad. Bomen die bepalend zijn voor het karakter van het gebied worden zoveel mogelijk behouden of binnen het gebied verplant. Het behoud van (grote) bomen is

ook in het belang voor het behoud van de vliegroutes van de vleermuizen. De Kromme Rijn is een aantrekkelijke recreatieve en ecologische route door de stad. Het ontwerp is dan ook gericht op het behoud hiervan.

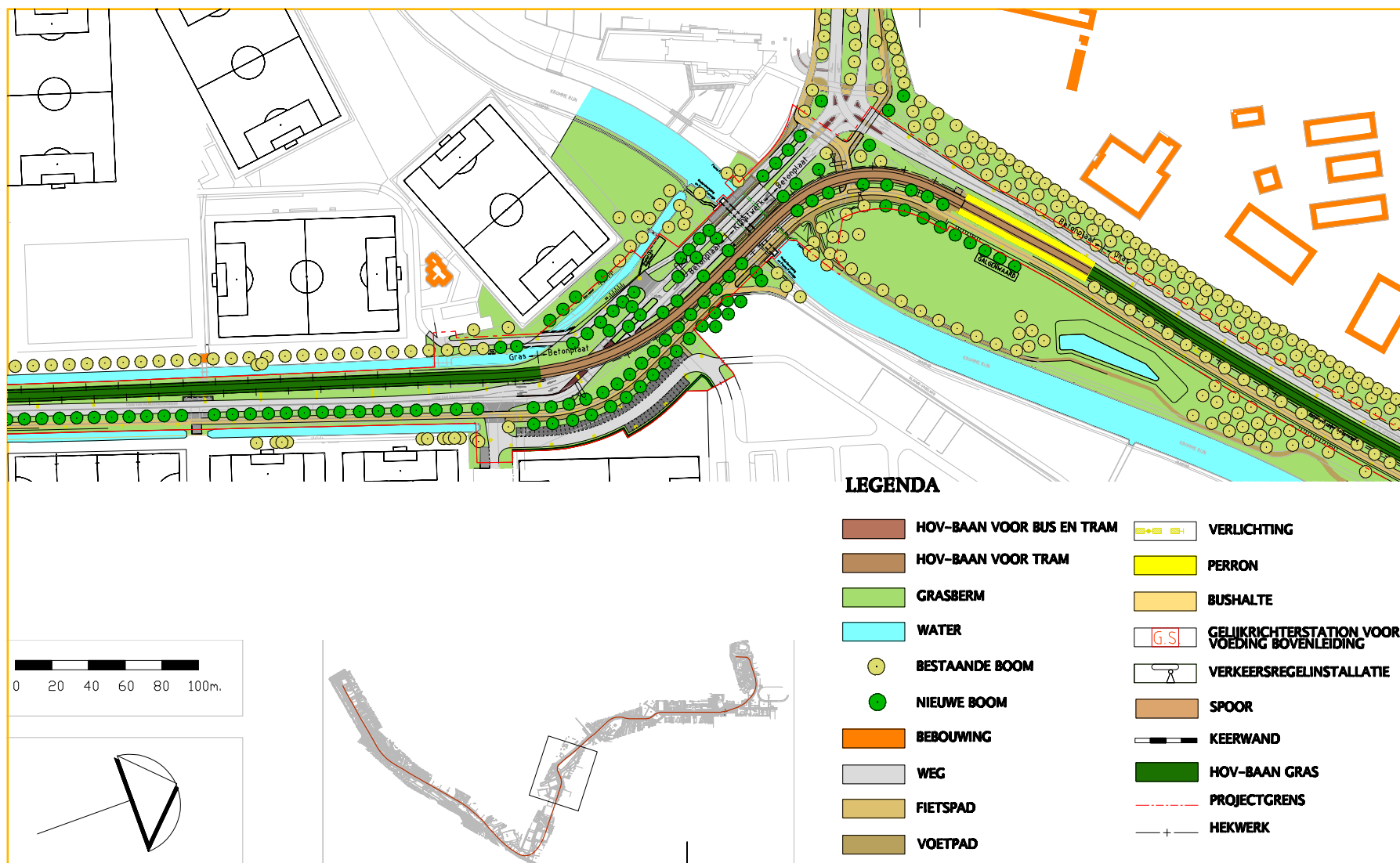
### Uitwerking trambaan

Het tracé volgt het bestaande stedelijke netwerk met veel stedelijke recreatieve voorzieningen (sportvelden, Kromme Rijn, park en zwembad). Het stedelijke karakter van de trambaan komt tot uitdrukking in de doorlopende laanbeplanting aan weerszijden van het profiel. In aansluiting op het huidige bomenbestand komen er langs dit tracédeel alleen lindes.

De trambaan ligt, ter hoogte van de sportvelden, aan de westzijde van de huidige rijbaan. De tram kruist de Laan van Maarschalkerweerd nabij de Kromme Rijn. De inrit naar de parkeerplaats van Sportpark Zoudenbalch wordt verplaatst naar de Koningsweg om een kruising met de trambaan te voorkomen. Naast de bestaande Herculesbrug komt een nieuwe, vergelijkbare brug. Tussen de bruggen komt een uitsparing om voldoende daglicht te creëren voor het wandelpad onder de bruggen.

Ter hoogte van de Weg tot de Wetenschap ligt de trambaan aan de zuidoostzijde van de huidige rijbaan. Het gehele verkeersprofiel is ten opzichte van het Functioneel Ontwerp zoveel mogelijk recht getrokken. Naast de trambaan, langs het Kromme Rijn Park en

## Tracédeel B1



het zwembad, komt een dubbelzijdig (hoofdnet)fietspad van 5 meter breed. Het bestaande fietspad ter hoogte van de Kromhout Kazerne komt te vervallen.

Dit tracédeel ligt op maaiveld. Om die reden zijn een vluchtpad en een ontspringgeleiding of barrier niet nodig. De baan hoeft niet overrijdbaar te zijn. Het is wenselijk dit gebied zo groen mogelijk in te passen. Daarom wordt er gekozen voor een grasbaan op ballastbed. In verband met het nazakken na aanleg, zal het spoor in de eerste 2 jaren circa elk half jaar gelicht moeten kunnen worden. Daarbij zou de grasmat tijdelijk verwijderd moeten worden. Om die reden wordt aanbevolen de grasmat pas na enkele jaren aan te brengen.

Afhankelijk van de bouwfasering van wegen, fietspaden en trambaan, kan nog een keuze worden gemaakt tussen middenmasten of zijmasten voor de bovenleiding. Vooralsnog wordt uitgegaan van middenmasten.

Er komt geen specifieke trambaanverlichting, anders dan de openbare verlichting langs de wegen en fietspaden. Langs de trambaan worden aan één zijde hekken geplaatst. Ter plaatse van de haltes wordt het spoor met directe bevestiging op een betonplaat gelegd. Zo wordt de meest stabiele ligging verkregen. Deze is nodig om de spleetbreedte tussen tramvoertuig en perronrand stabiel te houden. De maximaal te realiseren baanvakssnelheid is op dit tracédeel

50 km/uur (eventueel 70 km/uur tussen Koningsweg en de kruising Laan van Maarschalkerweerd). Ter plaatse van de A27 wordt de snelheid beperkt in verband met een s-bocht in het spoor om onder het viaduct door te rijden.

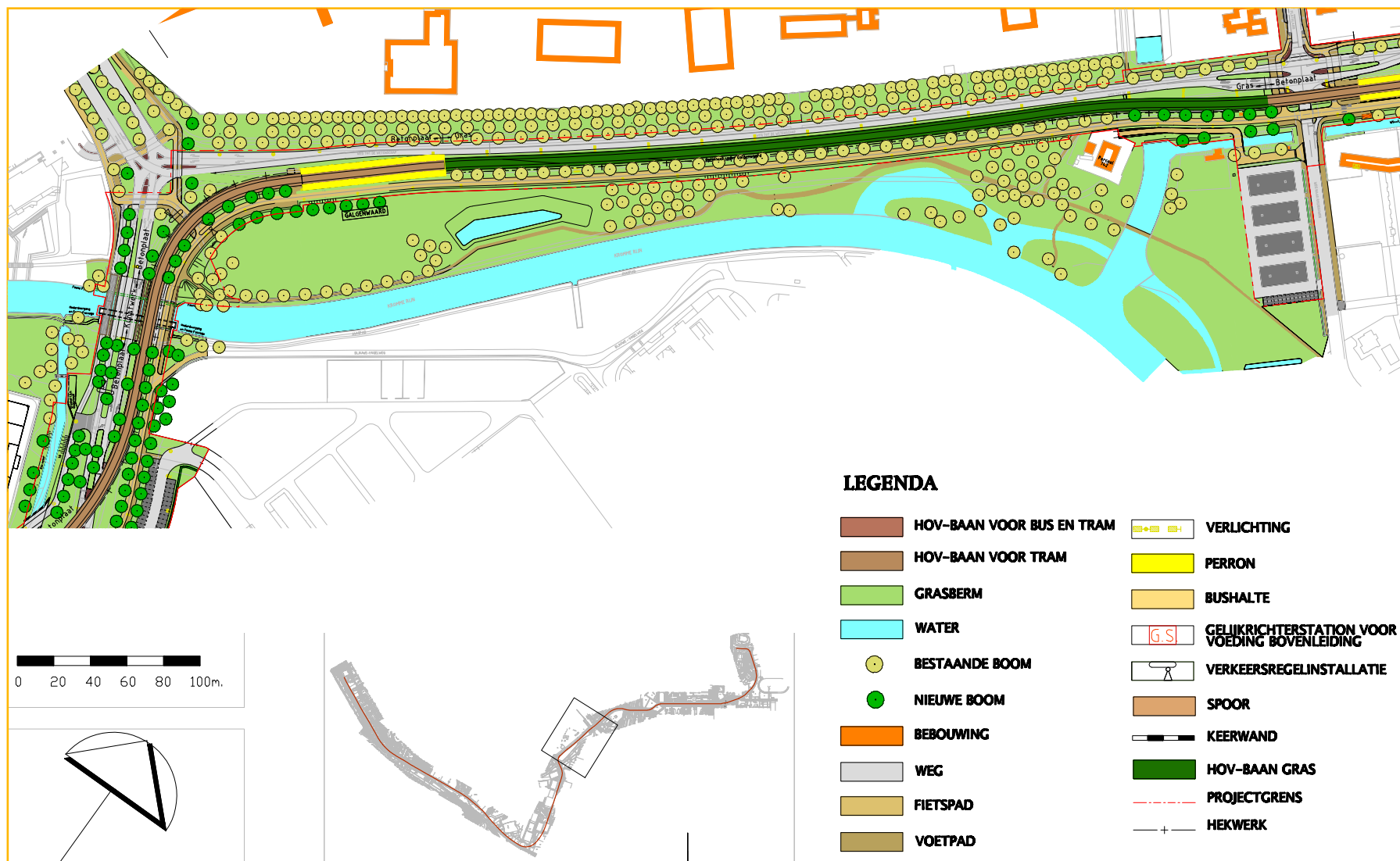
### Bereikbaarheid sportvelden voor voetgangers Kampong

Uitgangspunt van het ontwerp is dat een veilige (voetgangers) oversteek wordt gerealiseerd. In het ontwerp is een mogelijke locatie opgenomen voor een toekomstige voetgangersbrug. De brug word gebouwd als Kampong aan de overzijde van de Laan van Maarschalkerweerd haar uitbreidingsplannen realiseert. De voetgangersbrug bestaat uit een 40 meter lange en 3 meter brede stalen loopbrug met trappartijen aan weerszijden van de Laan van Maarschalkerweerd. De brug kruist de rijweg, de trambaan, het fietspad en de twee watergangen. Met deze ongelijkvloerse oversteek wordt een verkeersveilige voetgangersverbinding tussen de sportparken gerealiseerd.

### Parkeerterrein bij Kampong

De inrit van het parkeerterrein ligt naast de entree van sportvereniging Kampong. Deze ontsluiting geeft voldoende ruimte voor een veilige afwikkeling van het verkeer op de kruising Koningsweg. De inrit is zo vormgegeven dat langzaam verkeer fysiek gescheiden is van de auto's. Ter compensatie van de parkeerplaatsen die langs de Laan van Maarschalkerweerd verdwijnen, wordt het aantal parkeerplaatsen op dit parkeerterrein uitgebreid van 140 naar 151 plaatsen. Overige vervangende

## Tracédeel B1



parkeerruimte wordt elders gerealiseerd (zie hoofdstuk 13: Parkeren). De parkeervakken worden in een waterdoorlatende verharding uitgevoerd.

### Ontsluiting Koningsweg 358 'De Arm'

De ontsluiting voor autoverkeer van dit adres wordt samengevoegd met de ontsluiting van het openbare parkeerterrein bij sportvereniging Kampong. Daarnaast wordt een tweede ontsluiting (voor autoverkeer) voor de kinderopvang gerealiseerd aan de Koningsweg. Het bestaande onverharde pad wordt omgevormd tot een ontsluitingsweg. Voor fietsers en voetgangers is het mogelijk via de bestaande kruising toegang te krijgen tot het terrein.

### Kruising Mytylweg / ontsluiting Stadswerkenpost

Ten opzichte van het Functioneel Ontwerp is deze kruising zo vormgegeven dat alle (auto- én vracht)verkeer direct op de Mytylweg is aangesloten. Hiermee is onder andere de gemeentelijke Stadswerkenpost voor (vracht)verkeer op een goede manier via een parallelweg bereikbaar.

Het sportpark Zoudenbalch, ter hoogte van de Mytylweg, wordt via een nieuwe weg ontsloten. Voor deze weg wordt een nieuwe duiker aangelegd in de bestaande watergang.

### Tweede Herculesbrug

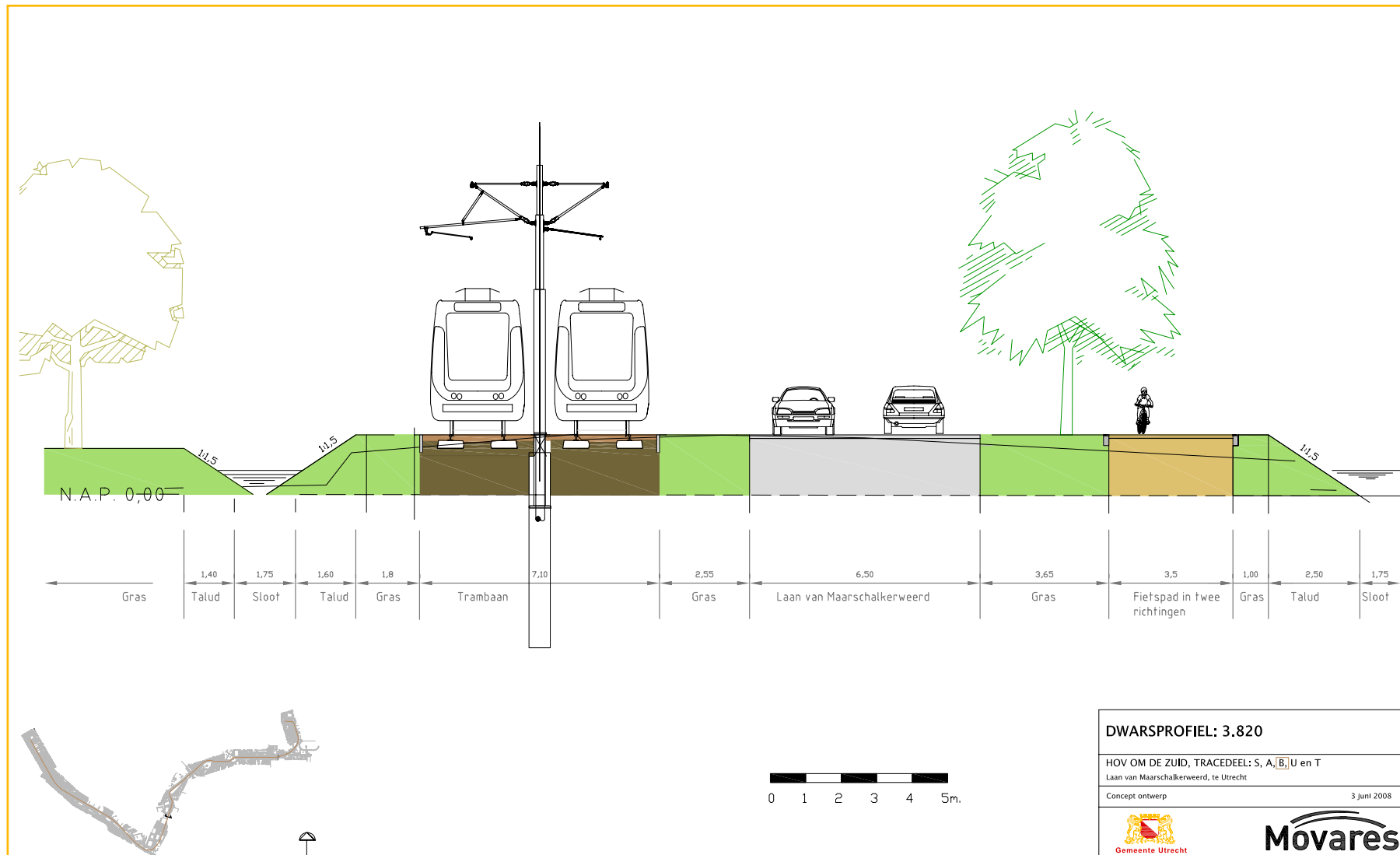
Bij de Laan van Maarschalkerweerd komt de trambaan direct naast de bestaande weg te liggen. Vlak voor de aansluiting met de Weg tot de Wetenschap kruist de Laan van Maarschalkerweerd de Kromme Rijn. Omdat de bestaande brug, de Herculesbrug, onvoldoende capaciteit biedt voor zowel het huidige reguliere verkeer (auto's en voetgangers) als het verkeer op de trambaan, gaat het ontwerp uit van een nieuw te realiseren brug voor de trambaan. Fietsers maken nu ook gebruik van een te handhaven aparte brug direct ten westen van de bestaande Herculesbrug.

Omdat de nieuwe brug direct naast de bestaande Herculesbrug is gepland, is het architectonisch ontwerp van de bestaande brug afgeleid. Naast ruimte voor het tramverkeer, wordt op de nieuwe brug ook ruimte voor fietsers en voetgangers opgenomen. Doordat voor het ontwerp van de nieuwe brug wordt uitgegaan van de bestaande Herculesbrug, blijft de huidige doorvaarthoogte bestaan. Dit betekent dat beheer en onderhoud onder de brug mogelijk blijft.

### Inpassing recreatieve en ecologische passage

De oevers van de Kromme Rijn vormen een belangrijk onderdeel van de recreatieve (Jaagpad) en ecologische structuur van de gemeente Utrecht. De Laan van Maarschalkerweerd vormt hierin, vanwege de gelijkvloerse oversteek, een barrière. Gelijktijdig met de bouw van de nieuwe Herculesbrug wordt deze barrière

## Dwarsprofiel Laan van Maarschalkerweerd



weggenomen door de aanleg van een recreatieve en ecologische passage onder de bruggen.

Het ontwerp van de passage gaat uit van een betonnen, U-vormige bak, die verdiept wordt aangelegd onder de bestaande en de nieuwe bruggen. De passage komt hiermee beneden de waterspiegel te liggen. De totale lengte van de bak bedraagt circa 44 meter. Doordat de bovenliggende bruggen niet tegen elkaar aan worden gebouwd, kan daglicht toetreden. Hiermee wordt de sociale veiligheid vergroot. De bak wordt aan de binnenzijde steenachtig bekleed. Vanwege de functie en locatie, is de passage niet toegankelijk voor mindervaliden. Dit sluit aan op het huidige gebruik van het Jaagpad.

Om de ecologische verbinding te realiseren, worden, los van de passage, aan weerszijden van de Kromme Rijn loopplanken bevestigd met een breedte van circa 0,40 meter.

Aandachtspunt bij zo'n constructie is het onderhoud. Met roosters en een vuilvang wordt zwerfvuil zoveel mogelijk voorkomen. Omdat het Jaagpad zelf niet verlicht is, is ervoor gekozen ook onder de brug geen openbare verlichting aan te brengen. Dit mede in verband met de onderdoorgang voor vleermuizen.

### Kruising Herculeslaan en halte Galgenwaard

Het trace loopt naast de bestaande kruising. Daarom zijn geen aanpassingen nodig aan de bestaande kruising bij woontoren 'Apollo-Residence'. Op de rijweg wordt geluidsreducerend asfalt aangebracht. Voor een goede doorstroming van de fietsers komt er, ten opzichte van het Functioneel Ontwerp, een extra fietsoversteekplaats aan de noordzijde van het kruispunt, direct naast de voetgangersoversteekplaats. Nabij de Herculeslaan komt de tramhalte Galgenwaard. In verband met het rijden van eventuele stadiontrams is het mogelijk om hier een extra opstelspoor voor twee dubbele trams aan te leggen, zodat bij aanvang hier trams kunnen keren. Na afloop van het evenement in het Stadion kan leeg materieel ter plaatse opgesteld worden, zodat de stroom supporters of bezoekers snel afgevoerd kan worden richting het Centraal Station.

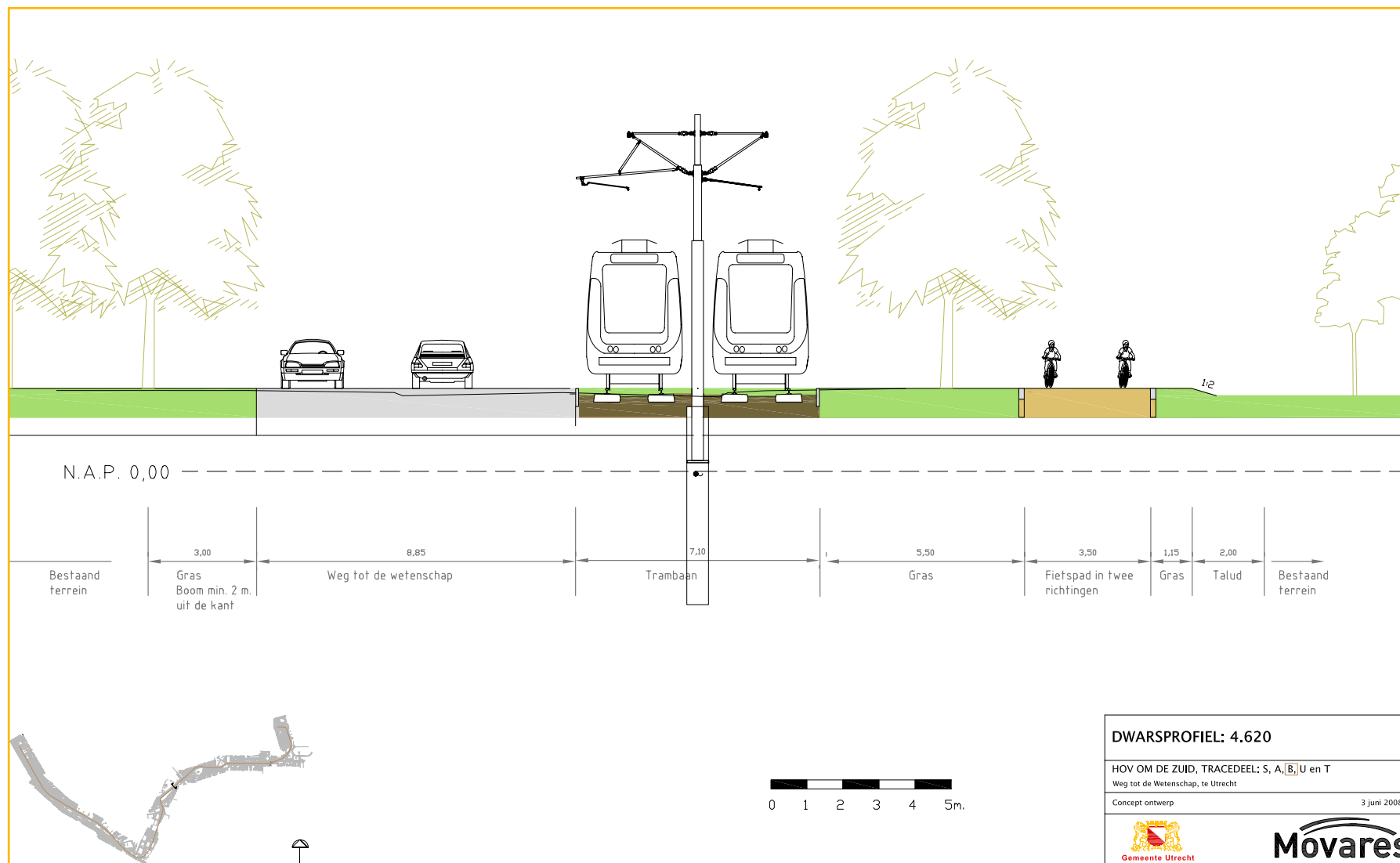
### Bereikbaarheid Weg tot de Wetenschap 15

Deze woning heeft nu een toegang vanaf de Weg tot de Wetenschap. Omdat tussen de weg en de woning de trambaan wordt aangelegd, vervalt de bestaande inrit.

Voor de bereikbaarheid van de woning wordt een ontsluitingsweg gerealiseerd. De ontsluitingsweg loopt parallel aan het fietspad, via een brug over het water, langs de parkeerplaats en sluit aan op de Weg naar Rhijnauwen.



## Dwarsprofiel Weg tot de Wetenschap



### Kruising Platolaan/Weg naar Rhijnauwen en halte Kromme Rijn

Het kruispunt wordt zodanig uitgevoerd dat een veilige fietsoversteek van de hoofdnetfietsroutes van en naar De Uithof en richting Rhijnauwen ontstaat. De tramhalte bedient Rijnsweerd Zuid en het gebied langs de Weg naar Rhijnauwen met onder andere het zwembad Kromme Rijn.

### Fietsverbindingen Herculeslaan richting De Uithof

Naast de trambaan, langs het Kromme Rijn Park en het zwembad, komt een geasfalteerd dubbelzijdig (hoofdnet)fietspad van 5 meter breed. Het bestaande fietspad ten westen van de trambaan, tussen de voormalige Kromhout Kazerne en de Platolaan komt te vervallen. Vanaf de Sorbonnelaan richting de Platolaan komt aan de noordzijde een eenrichting fietspad. Tussen de Sorbonnelaan en de Wim Sonneveldlaan is een (smalle) voet-/fietsverbinding aanwezig.

### Kruising Wim Sonneveldlaan

Het kruispunt wordt aangepast om een veilige fietsoversteek te realiseren. Het middeneiland wordt 5 meter breed en biedt daarmee voldoende opstelkans tussen de autorijbaan en de trambaan.

### Bereikbaarheid Weg tot de Wetenschap 201

Ter hoogte van het stacaravanbedrijf is het voor groot (incidenteel) bestemmingsverkeer (laden en lossen van caravans)

mogelijk de trambaan te kruisen. Hier worden verlaagde banden toegepast. De inrit wordt informeel verhard met grasstenen. Deze uitzonderlijke situatie wordt geregeld met bebording. Overig autoverkeer wordt via de Weg naar Rhijnauwen afgewikkeld.

## Tracédeel B2



## 8.2 Tracédeel B2 – Uithof, Oxfordpad

### Situering

Vanaf de onderdoorgang in de A27 over de kruising Sorbonnelaan, rijdt de tram De Uithof binnen. Het tracé HOV Om de Zuid sluit aan op de om te bouwen busbaan in De Uithof.

### De Uithof

Voor het ontwerp van dit tracédeel gelden de sociale veiligheid en de aansluiting op HOV De Uithof als uitgangspunt. Het fietspad loopt direct naast de trambaan, waardoor zowel de (sociale) veiligheid als de herkenbaarheid van de fietsroute verbetert. Vanaf het viaduct sluit het gestrekte profiel met een ruime bocht aan op de hoofdweg van De Uithof. De verbinding (voor tram en fietser) krijgt hiermee een logisch verloop.

### Kruising Sorbonnelaan

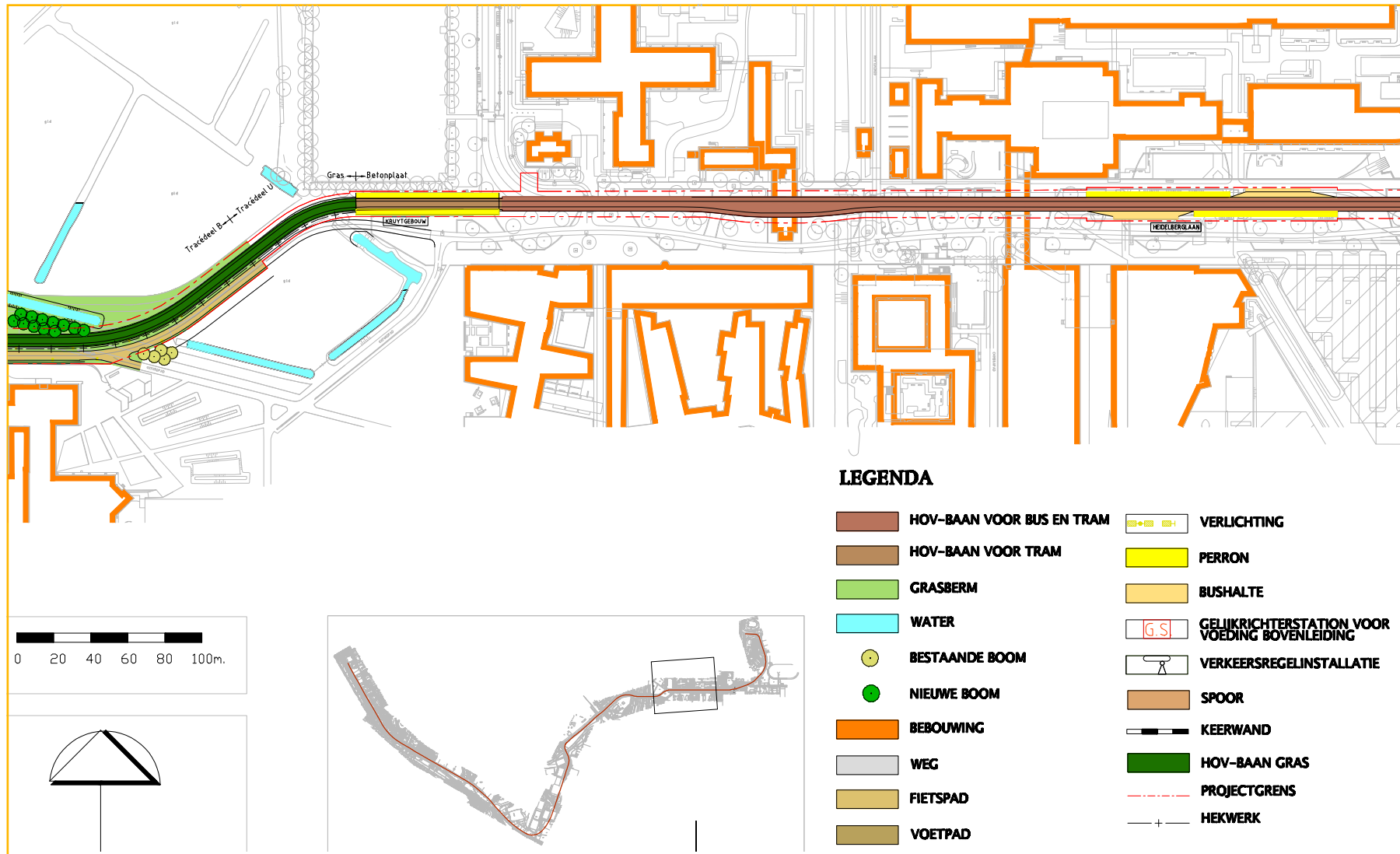
De trambaan komt via de zuidelijke onderdoorgang, uit het midden, op het kruisingsvlak Sorbonnelaan-Weg tot de Wetenschap. Hierna vervolgt de trambaan ten zuiden van de huidige (gesplitste) busbaan, zijn route naar het centrum van De Uithof. Fietzers op de (hoofd)fietsroute hebben voorrang ten opzichte van het autoverkeer. Het Wentgebouw (Sorbonnelaan14-16) is voor vracht- en autoverkeer bereikbaar via de kruising Sorbonnelaan.

### Uitwerking voor de schapenweide in De Uithof

De schapenweide vormt de entree van De Uithof. De openheid van dit oude weidelandschap is onderdeel van de stedenbouwkundige structuur. De waardevolle zone wordt niet aangetast door de trambaan. Tussen de schapenweide en de trambaan, ter hoogte van het Wentgebouw, worden bomen geplant. De bomenrij vormt één geheel met de oude structuurlijn die georiënteerd is op de Dom (stedenbouwkundig plan Van der Steur, 1958) en geeft onder de “kronen” zicht op de weide. De boomstructuur wordt verlengd met vergelijkbare bomen (essen) van vergelijkbare hoogte en maat. Ter ondersteuning van de ruimtelijke structuur wordt de kavelsloot naast de bomenrij verlegd.

In verband met de (sociale) veiligheid op de Uithof, komt er bij de entree naar De Uithof een zogenaamd fietspoolpunt. Het bestaande fietspoolpunt wordt verplaatst en is voorzien van een tegelvlak, hekwerk (standaard HOV), verlichting en een intercom voor noodoproepen. Verder zijn de fietspaden goed verlicht conform het verlichtingsniveau in het centrumgebied van De Uithof.

## Tracédeel U1

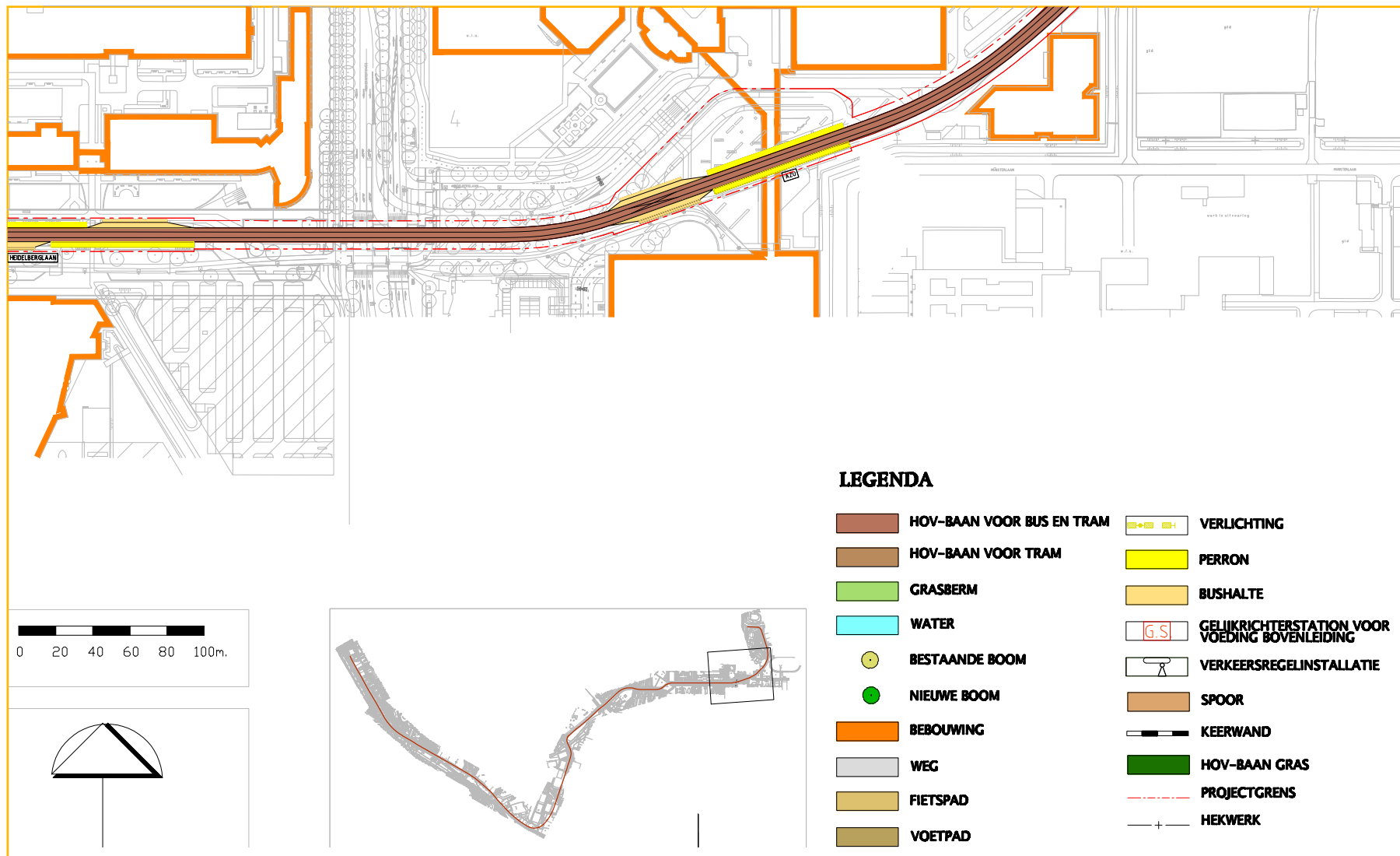


## 9 Tracédeel U – Uithof

Na de kruising met de Sorbonnelaan sluit de HOV Om de Zuid aan op de bestaande busbaan bij de Padualaan. Op dit tracédeel wordt de busbaan geschikt gemaakt voor medegebruik door tram. Dit heeft geen gevolgen voor de ligging of de breedte van de baan. Daarmee is de invloed op de omgeving minimaal. Bijzondere aandacht verdient de precieze situering van de tram- en bushaltes in relatie tot de oversteekmogelijkheden van de tram-/busbaan. In de vervolgfase zal dit in samenspraak met de Universiteit Utrecht, het UMC en andere gebruikers en eigenaren verder worden uitgewerkt. In verband met de veiligheid wordt voor bus en tram een maximum snelheid van 30 km/uur ingevoerd.

In de Uithof is sprake van halten voor zowel tram als bus. Gezien het grote aantal busritten zullen de bussen in haltehavens halteren, zodat de tram kan passeren. Op die manier kunnen bussen de doorstroming van de tram niet hinderen. Hiermee is ook een oplossing gevonden voor het feit dat bussen zonder aanvullende maatregelen niet kunnen halteren aan 30 cm hoge tramhalten. Gezien het karakter van lijn 11 als HOV lijn (met bussen van 24 m lang) zal lijn 11 wel aan de tramhalte stoppen, met beperkte aanpassingen aan de bussen.

## Tracédeel U1





## 9.1 Tracédeel U1 – Padualaan tot en met UMC keerlus

Dit is een bestaande busbaan met voldoende vluchtruimte aan weerszijden. De bussen dienen hier te blijven rijden, zodat een wegverharding nodig is. De tramhaltes worden gescheiden van de bushaltes, waarbij de bussen achter de tram halteren in een haltekom. Gezien het HOV karakter van lijn 11, wordt voorgesteld om lijn 11 aan de tramhalte te laten halteren. In de nadere uitwerking dient het ontwerp getoetst te worden met de stedenbouwkundige inrichting van het Universiteitsterrein, of het Utrechts Medisch Centrum

De bestaande openbare verlichting wordt gehandhaafd. Er worden geen hekken geplaatst. Gezien de menging van openbaar vervoer en voetgangers wordt een maximum snelheid aangehouden van 30 km/uur.

## Tracédeel U2



## 9.2 Tracédeel U2 – UMC keerlus tot onderdoorgang Universiteitsweg noord

Dit is een bestaande busbaan met voldoende vluchtruimte aan weerszijden. De bussen blijven hier rijden, zodat een wegverharding nodig is. Voor de halte UMC, inclusief de buslus zijn meerdere varianten mogelijk. In de vervolgfase moet hiervoor een afgewogen keuze worden gemaakt. De bestaande busbaan met betonverharding na het UMC is geschikt als onderbouw voor de trambaan en wordt om economische redenen hergebruikt. De circa 20 cm hoge spoorconstructie wordt op het bestaande betonoppervlak gemonteerd. Dit betekent dat de nieuwe baan circa 20 cm hoger komt te liggen dan de bestaande baan. De straatkolken moeten daarom worden opgehoogd.

Omdat de baan gebruikt wordt door bussen, zijn middenmasten een ongewenst obstakel en komen er zijmasten aan weerszijden van de trambaan. De bestaande openbare verlichting wordt gehandhaafd. Er worden geen hekken geplaatst. De maximaal te realiseren baanvaknelheid is op dit tracédeel 50 km/uur. Tussen de keerlus WKZ en de onderdoorgang Universiteitsweg noord is een nieuwe baan voorzien.

## Bestaande situatie



*Stadsbusstation*



*Centraal Station Utrecht*



*Streekbusstation*



*Jaarbeursplein*

# 10 Realisatie in samenhang met andere projecten

## 10.1 Samenhang Stationsgebied

Het voorontwerp voor de trambaan gaat uit van de aansluiting op het Stationsgebied via de om te bouwen Adema van Scheltemabaan aan de oostzijde van de spoorbaan bij het huidige streekbusstation. Hoewel de bestaande SUNIJ-lijn hier nu haar eindpunt heeft, gaat het vastgestelde Definitief ontwerp voor de OV-Terminal er vanuit dat de SUNIJ-lijn in de toekomst aan de westzijde eindigt in het stationsgebied nabij het Beatrixtheater. De gemeentelijke Projectorganisatie Stationsgebied onderzoekt de mogelijkheden voor de aansluiting van de HOV Om de Zuid op de SUNIJ-lijn. De ingebruikname van de gehele HOV Om de Zuid is mede afhankelijk van de planning van de aansluiting op de SUNIJ-lijn in het Stationsgebied.

## 10.2 Samenhang Transferium P&R de Uithof

De HOV Om de Zuid sluit voorbij het Wilhelmina Kinderziekenhuis aan op het toekomstige trace naar P&R De Uithof. Hiervoor is een onderdoorgang onder de Universiteitsweg noodzakelijk. Bij de P&R kunnen zowel bussen als de tram halteren. Daarnaast is een beperkte opstelmogelijkheid voor trams voorzien. Het grote aantal parkeerplaatsen en de directe aansluiting op de A28 zorgen voor ruime overstapmogelijkheden van auto op bus of tram. P&R De Uithof en de onderdoorgang Universiteitsweg worden als een apart project uitgewerkt.



### 10.3 Samenhang spooruitbreiding VleuGel

Tracédeel A van HOV Om de Zuid ligt voor een belangrijk deel parallel aan het spoor Utrecht CS – Bunnik/Houten. De ontwikkeling van tracédeel A is zoveel mogelijk geïntegreerd in de spooruitbreiding die in het kader van het ProRail-project VleuGel/ RSS (Vleuten-Geldermalsen/Randstadspoor) op dit traject zal plaatsvinden.

Op 14 december 2003 is een projectovereenkomst ondertekend tussen de gemeente Utrecht en ProRail voor de spooruitbreiding van het spoor Utrecht CS-A27. Deze overeenkomst is 21 september 2004 bekrachtigd door het college. Voor dit spoorproject bestaat al een definitief Ruimtelijk ontwerp. Afgesproken is dat gemeente en ProRail waar mogelijk en nodig gezamenlijk optrekken. Dit wordt verankerd in een aanvullende overeenkomst.

Voor de planologische inpassing doorloopt het HOV project een bestemmingsplan procedure. Het ProRail-project doorloopt een (verkorte) tracéwet procedure. Er heeft afstemming plaats gevonden over de exacte begrenzingen van beide plangebieden en de informatie aan de omgeving wordt zo veel mogelijk op elkaar afgestemd.

HOV Om de Zuid en VleuGel komen in dezelfde periode tot uitvoering. Het parallel liggende deel van de trambaan wordt

als bijbestelling bij het project VleuGel door ProRail uitgevoerd. Hierdoor is een maximale samenhang in de uitvoering haalbaar, waardoor de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk wordt beperkt en de uitvoering financieel en in tijd geoptimaliseerd kan worden.



## Bomenkaart



# 11 Bomen

Bij de tracering en inpassing van de HOV Om de Zuid is zoveel mogelijk rekening gehouden met de aanwezigheid van bestaande bomen. Desondanks zal bij de nieuwe tracédelen A en B een groot aantal bomen verplant en geroid moeten worden, waarbij slechts een deel vervangen kan worden door nieuwe aanplant.

Om een volledig overzicht te krijgen van de bomen die in het project aanwezig zijn, zijn verschillende bomeninventarisaties uitgevoerd. De in dit hoofdstuk genoemde aantallen zijn indicatief, omdat het tramontwerp nog verder wordt uitgewerkt.

## 11.1 Tracédeel A – Burgerzaken tot Koningsweg

In tracédeel A betreft het de volgende aantallen:

- Vaartsestraat  
Handhaven alle bestaande bomen;
- Pelikaanstraat  
Rooien circa 33 essen aan de spoorzijde. Vervanging door nieuwe bomen is afhankelijk van een eventuele herinrichting van de straat, die in samenspraak met de bewoners wordt uitgewerkt.
- Algemene Begraafplaats Soestbergen  
De bomen buiten de grenzen van de begraafplaats en een belangrijk deel van de bomen op de grens moet verdwijnen voor de aanleg van de trambaan. In totaal betreft het circa 90 voor het overgrote deel spontaan opgeschoten, te rooien relatief jonge bomen. 17 ruim 100 jaar oude beuken en

paardenkastanjes worden gehandhaafd om zoveel mogelijk van de groene rand van dit rijksmonument te sparen. De trambaan wordt op een betonnen plaat aangelegd om de wortels van deze bomen te ontzien. Ook met een dergelijke constructie zullen naar verwachting binnen circa 10 jaar na aanleg de bomen vervangen moeten worden. Uit uitgebreid onderzoek door een bomendeskundige is namelijk gebleken, dat de oude bomen ook zonder aanleg van de trambaan nog maar een beperkte levensverwachting hebben van circa 10 tot 20 jaar. Wanneer deze bomen in de toekomst worden geroid, worden ze vervangen door grote linden met een stamomtrek van circa een meter.

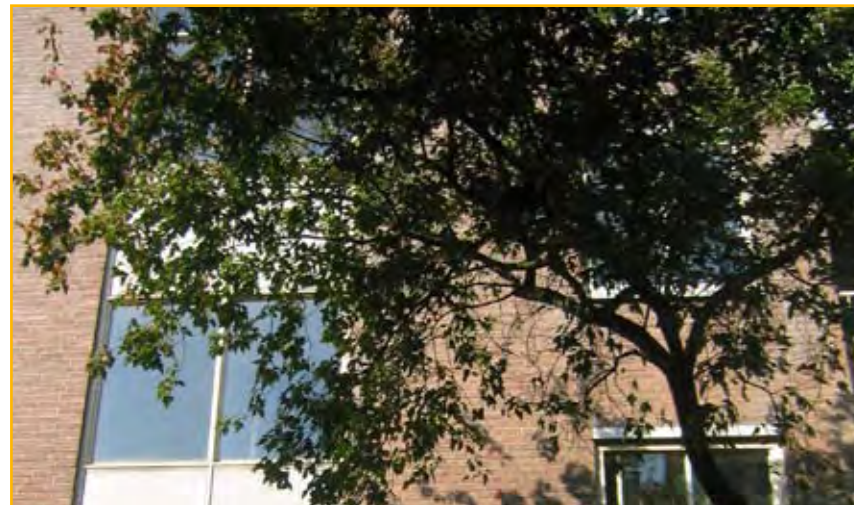
- Begraafplaats Kovelswade  
Nabij de Waterlinieweg verdwijnt een strook opgaande beplanting, waarin enkele bomen staan. Deze beplanting wordt op het terrein van de begraafplaats teruggebracht in de vorm van nieuwe aanplant.
- Maarschalkerweerd Zuid  
Op de deels particuliere terreinen verdwijnen enkele bomen. Vanwege het gewenste open karakter van het voormalige schootsveld van de Lunetten, worden deze bomen niet vervangen door nieuwe aanplant.



## Huidige situatie



*Oude Houtensepad*



*Jeremiestraat*



*Begraafplaats Soestbergen*



*Pelikaanstraat*

## 11.2 Tracédeel B – Koningsweg tot Uithof

In de huidige situatie staan langs tracédeel B circa 600 bomen binnen de projectgrens. Daarvan worden circa 270 bomen geveld en circa 140 bomen binnen het werkterrein verplant. Er worden circa 150 nieuwe bomen geplant. Per saldo staan er na realisatie van het werk circa 480 bomen.

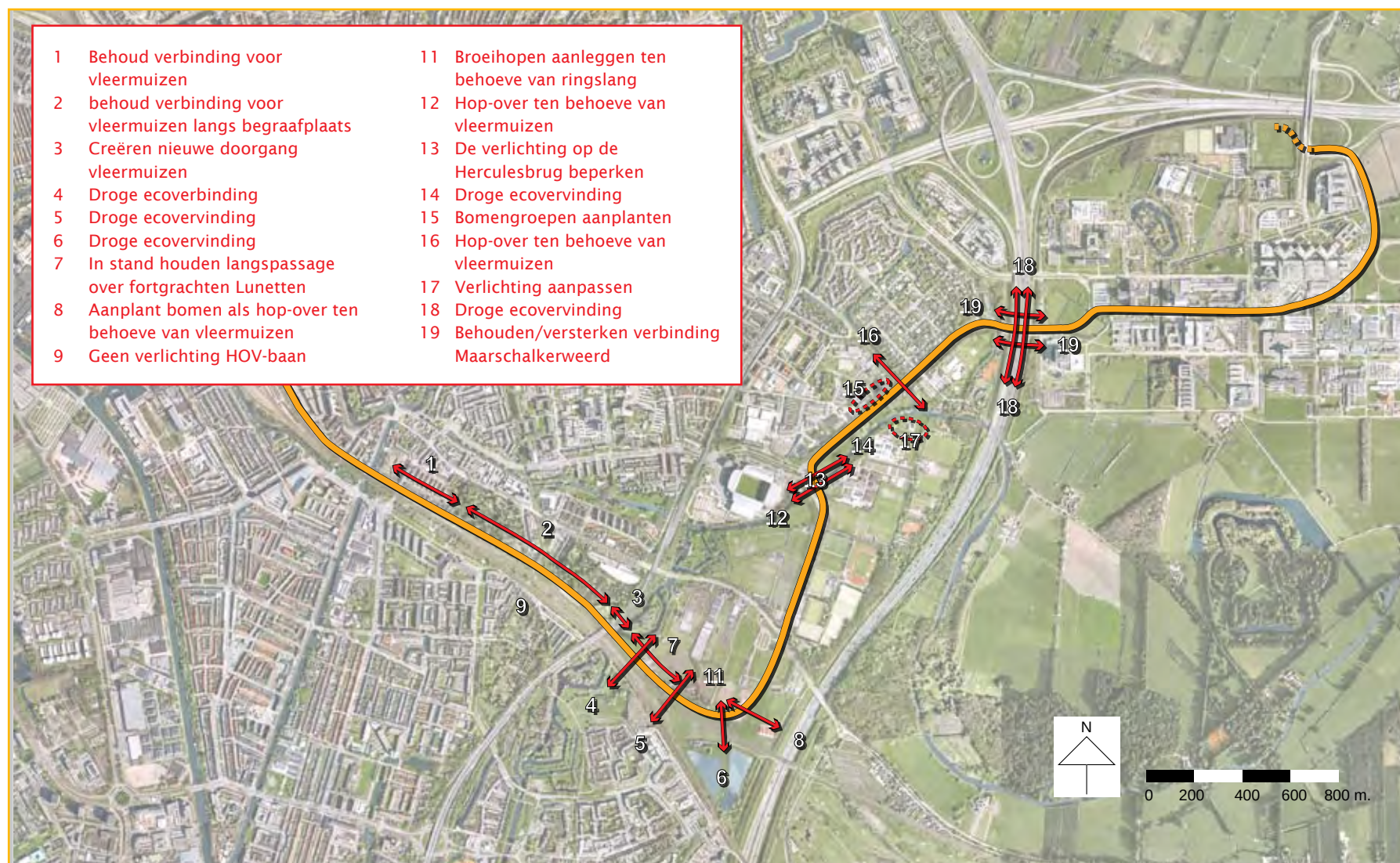
Nadat een aantal onderdelen verder is uitgewerkt, worden de definitieve aantallen bekend. Na het vaststellen van de definitieve aantallen kan de velvergunningaanvraag worden voorbereid en ingediend.

Door de voorgestelde fasering van het werk en de bijbehorende risico's wordt met een tijdelijk bomendepot gewerkt. Het streven blijft om zoveel mogelijk bomen direct naar de nieuwe locatie te verplanten, zonder gebruik van het depot. De te verplanten bomen worden indien mogelijk één groeiseizoen voor het verplanten voorbehandeld (stimulatie kluitvorming), waardoor de slagingskans uitkomt op ongeveer 70%.

Waar nodig worden de bomen tijdens de werkzaamheden beschermd tegen mechanische beschadigingen.



## Ecologische maatregelen



# 12 Flora en fauna

## 12.1 Beleid Rijk en provincie

Het plangebied van de HOV Om de Zuid maakt geen onderdeel uit van een beschermd groen- of natuurgebied en is tevens niet gesitueerd in de nabijheid van andere natuur- of groengebieden met een beschermde status, zoals speciale beschermingszones uit de Vogelrichtlijn of Habitatrichtlijn, staats- of beschermde natuurmonumenten of beheersgebieden. Het tracé doorsnijdt een aantal provinciale ecologische verbindingzones, te weten het knooppunt van twee verbindingzones tussen lunet 2 en 3 (Oude Rijn/Wulverbroekwetering en die langs het spoor).

## 12.2 Beleid gemeente Utrecht

Het beleid van de gemeente Utrecht is het vergroten van de oppervlakte hoogwaardig groen, een toename van de soortenrijkdom, het geven van kansen voor natuurlijke processen en het versterken van de ecologische samenhang.

De gemeente Utrecht heeft, in aansluiting op de provinciale ecologische hoofdstructuur, een gemeentelijke ecologische infrastructuur opgezet. Hierdoor kunnen natuurwaarden tot in de stad doordringen.

In tracédeel A van de trambaan is de Waterlinieweg in de gemeentelijke ecologische structuur aangeduid als groene ader. De sportvelden zijn aangegeven als bestaande groenstructuur en maken hiermee eveneens deel uit van de stedelijke ecologische infrastructuur. Qua aard zijn zij echter niet hetzelfde als de eerder

genoemde ecologische verbindingzones en zij behoeven niet als zodanig te worden beschermd.

## 12.3 Flora- en faunawet

Ingevolge de Flora- en faunawet moet bij de voorbereiding van een plan worden onderzocht of deze wet de uitvoering van de ontwikkeling niet in de weg staat. Dit zal zich voordoen, wanneer de uitvoering van de ontwikkeling tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor geen ontheffing ingevolge de Flora- en faunawet zal worden verkregen. In dat geval zou de ontwikkeling vanwege de Flora- en faunawet niet uitvoerbaar zijn. Ten behoeve van de flora en fauna is daarom in januari 2005 een Quick Scan Flora en Fauna uitgevoerd.

### Onderzoek

Uit de aanbevelingen van dit rapport kwam naar voren dat een aanvullend onderzoek naar de aanwezigheid van vleermuizen in het plangebied noodzakelijk was. Dit aanvullend onderzoek is in september 2005 uitgevoerd. Uit beide rapporten zijn de aanbevelingen geïnventariseerd en in het ontwerp verwerkt. Alle aanbevelingen zijn, voor zover ze binnen de grenzen van dit project vallen, gehonoreerd. Daarnaast zijn de waterbodems en oevers geïnventariseerd op het voorkomen van beschermde soorten, evenals aanwezige boomholtes.



## Referentiebeelden flora en fauna



*Broeihoop voor ringslang*



*Doorgang onder viaduct*



*Langspassage*



*Droge ecoverbinding*



### Maatregelen

Op basis van de aanbevelingen worden voor vleermuizen aanpassingen gedaan aan de verlichting en worden zogenaamde hop-overs gemaakt, onder andere bij de Oud Wulverbroekwetering, de Platolaan en bij de voormalige Kromhoutkazerne. Een hop-over bestaat meestal uit een groep bomen die dicht langs een weg of watergang worden geplant om de vleermuizen te begeleiden bij de oversteek. Voor andere diersoorten worden passages gerealiseerd parallel aan de spoorbaan (onder viaduct Waterlinieweg door en bij de brug over de fortgracht van de Lunetten) en onder de spoorbaan en de trambaan door (bij de Lunetten en de Oud Wulverbroekwetering).

### Herculesbrug

Voor de oversteek van het water van de Kromme Rijn zijn hop-overs voor de vleermuizen gemaakt. De verlichting op de Herculesbrug wordt aangepast, zodat vleermuizen hun route onder de brug kunnen blijven gebruiken. Evenwijdig aan het water worden onder de brug twee droge faunapassages gemaakt in combinatie met een recreatieve onderdoorgang voor wandelaars.

### Viaduct A27

Ten behoeve van een goede faunaverbinding onder de Weg tot de Wetenschap, worden aan weerszijden van het viaduct twee ondergrondse faunapassages aangebracht. In de lengterichting van de weg wordt onder het viaduct een strook als bovengrondse faunapassage ingericht.

### Conclusies

Het plangebied is niet gelegen in of nabij een beschermd natuurgebied. De doorsnijdingen van de (provinciale) ecologische verbindingzones zullen door de aanvullende maatregelen nagenoeg geen negatieve effecten tot gevolg hebben.

In het plangebied zijn algemene beschermde soorten aanwezig, waarvoor een vrijstelling geldt voor het aanvragen van ontheffing van de Flora- en faunawet.

In het plangebied zijn eveneens vogels aanwezig, die licht beschermd zijn, maar niet mogen worden verstoord of aangetast. Er kan ook geen ontheffing voor worden aangevraagd. Door de betreffende werkzaamheden buiten het broedseizoen (maart t/m juli) uit te voeren, is geen sprake van verstoring of aantasting.

Voorafgaand aan de werkzaamheden zal onderzoek worden gedaan naar de verblijfplaatsen van vleermuizen ter plaatse van te rooien bomen en te slopen gebouwen. Bovendien zijn maatregelen voorgesteld om het effect van de aanleg en het gebruik van de trambaan op de leefgebied (jachtgebieden en migratieroutes) van de verschillende populaties vleermuizen zo klein mogelijk te houden.

## Parkeren



# 13 Parkeren

De aanwezige parkeerplaatsen worden per locatie zoveel mogelijk gehandhaafd. Parkeerplaatsen, die voor de HOV Om de Zuid moeten verdwijnen, komen in de directe omgeving terug.

Voor tracédeel A gaat het om de volgende locaties met alleen betaalde plaatsen:

- Vaartsestraat tussen Burgerzaken en Bleekstraat: zoveel mogelijk terugbrengen van parkeerplaatsen op dezelfde locatie;
- Vaartsestraat tussen Bleekstraat en Westerkade: handhaven bestaande parkeerplaatsen;
- Pelikaanstraat tussen Oosterkade en Albatrosstraat: handhaven parkeerplaatsen aan de zijde van de woningen. De plaatsen aan de spoorzijde komen terug in de Pelikaanstraat langs de trambaan aan de andere zijde van de Albatrosstraat;
- Pelikaanstraat tussen Albatrosstraat en Laan van Soestbergen: zoveel mogelijk handhaven parkeerplaatsen aan de zijde van de woningen. De plaatsen aan de spoorzijde komen terug langs de trambaan.

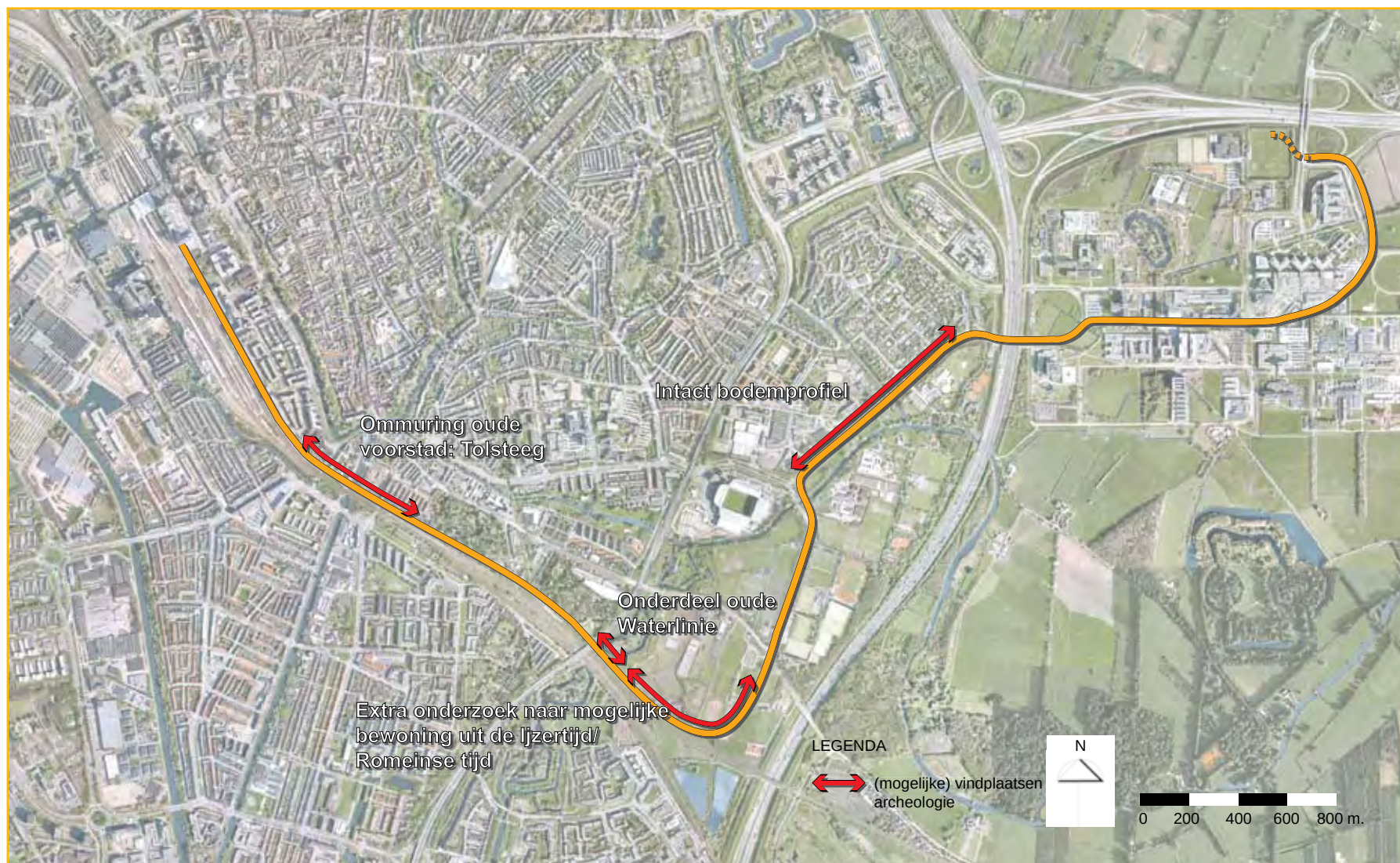
Langs tracédeel B verdwijnen in totaal 132 officiële parkeerplaatsen langs de Laan van Maarschalkerweerd.

De parkeerplaats bij Kampong wordt geoptimaliseerd van 140 parkeerplaatsen naar circa 151 plaatsen. De parkeerplaats bij Sportpark Koningsweg wordt geoptimaliseerd van 160 parkeerplaatsen naar circa 220 plaatsen. De locaties voor de compensatie van parkeerplaatsen zijn de parkeerterreinen bij

Sportpark Koningsweg (+ 60 stuks) en bij Kampong (+ 11 stuks) en langs de parallelweg / ontsluiting stadskwekerij (+ 61 stuks). Hiermee zijn de 132 parkeerplaatsen conform het uitgangspunt volledig gecompenseerd.



## Archeologie



# 14 Archeologie

De trambaan ligt in een gebied met hoge archeologische verwachting. Deze hoge archeologische verwachting hangt samen met de stroomruggen van de (Kromme) Rijn, waarop zich bewoningssporen van Romeinse tijd en later kunnen bevinden. Op de Adema van Scheltemabaan en in de Uithof blijven de werkzaamheden beperkt tot de ombouw van de bestaande busbaan. Hier is de kans op verstoring van archeologische waarden minimaal. Dit ligt anders voor het tussenliggende nieuwe tramtracé.

## 14.1 Tracédeel A

Binnen tracédeel A zijn drie mogelijke vindplaatsen te onderscheiden, namelijk; de mogelijke doorsnijding van de ommuring van de oude voorstad Tolsteeg (ter hoogte van de Vaartsestraat en de Pelikaanstraat), de kruising met de oude bedding van de Kromme Rijn en de doorsnijding van de gracht van Lunet 2 (onderdeel van de Hollandse Waterlinie). De laatste locatie is een gebouwd monument (wettelijk beschermd) en is daarom onderworpen aan een monumentenvergunning. Door de recente integratie van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg (RDMZ) en de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) tot één Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (RACM) bestaat de mogelijkheid dat in de monumentenvergunning ook eisen op het gebied van archeologie opgenomen kunnen worden.

Na de zomer van 2008 wordt gestart met het verleggen van de kabels en leidingen. Zo mogelijk wordt dit op de locatie Tolsteeg (Vaartsestraat en de Pelikaanstraat), gecombineerd met het archeologisch onderzoek (graven van proefsleuven).

In de zone tussen Lunet 2 en de grens met tracédeel B bij de Rijndijk wordt door onderzoeksbureau RAAP een representatief tracédeel in de berm van de spoorbaan onderzocht. Hier wordt, op de kruising met oude oeverwallen van de Kromme Rijn, mogelijke bewoning uit de IJzertijd/Romeinse tijd verwacht. De resultaten van het onderzoek worden medio 2008 verwacht.

## 14.2 Tracédeel B

Het grootste gedeelte van tracédeel B is eind 2007 onderzocht. Er zijn tijdens dit booronderzoek geen aanwijzingen voor archeologische vindplaatsen aangetroffen. Wel is op een drietal plaatsen een intact bodemprofiel (A-horizont in de noordelijke zone langs de Weg tot de Wetenschap) aangetroffen. Dit betekent een verhoogde kans dat er archeologische vondsten worden aangetroffen. De verwachte Romeinse Limesweg of resten van het St. Servatiusklooster zijn niet aangetroffen en ter hoogte van het fort Vossegat bleek het tracé tot op grote diepte verstoord, wat inhoudt dat de kans op een vondst minimaal is. Het door RAAP geformuleerde selectieadvies luidt dan ook om het onderzochte gedeelte vrij te geven, met uitzondering van de zone met het intacte bodemprofiel. Hier zou, indien de werkzaamheden



dieper gaan dan 2,0 m - MV , archeologische begeleiding bij de uitvoering van de bouwwerkzaamheden nodig zijn.

### 14.3 Vervolg

Als de aard, ouderdom en gaafheid van de aanwezige archeologische resten zijn vastgesteld, kan een beargumenteerd selectieadvies worden geven.

In de vervolgfase zal een opzet gemaakt moeten worden voor een beperkte archeologische begeleiding van de uitvoeringswerkzaamheden, om te kunnen in spelen op toevalsvondsten, ter controle van het verwachtingsmodel en voor het doen van waarnemingen op enkele opmerkelijke locaties.





# 15 Bovenleiding en stroomvoorziening

Het voorontwerp voor de tram gaat uit van een bovenleidingontwerp dat gebaseerd is op een technische ontwerpsnelheid van 80 km/uur. Hiervoor is behalve een rijdraad ook een draagkabel nodig, zodat de rijdraad voldoende vlak komt te hangen. De rijdraad hangt zoveel mogelijk op een hoogte van 5,5 meter om beschadigingen door vrachtverkeer te voorkomen. De draad wordt op spanning gehouden door veerafspanningen, vergelijkbaar met de SUNIJ-lijn naar Nieuwegein / IJsselstein. De bovenleidingpalen staan afhankelijk van de situatie aan één of beide zijden van de trambaan. Waar geen medegebruik is van hulpdiensten en/of bussen is ook een middenplaatsing mogelijk.

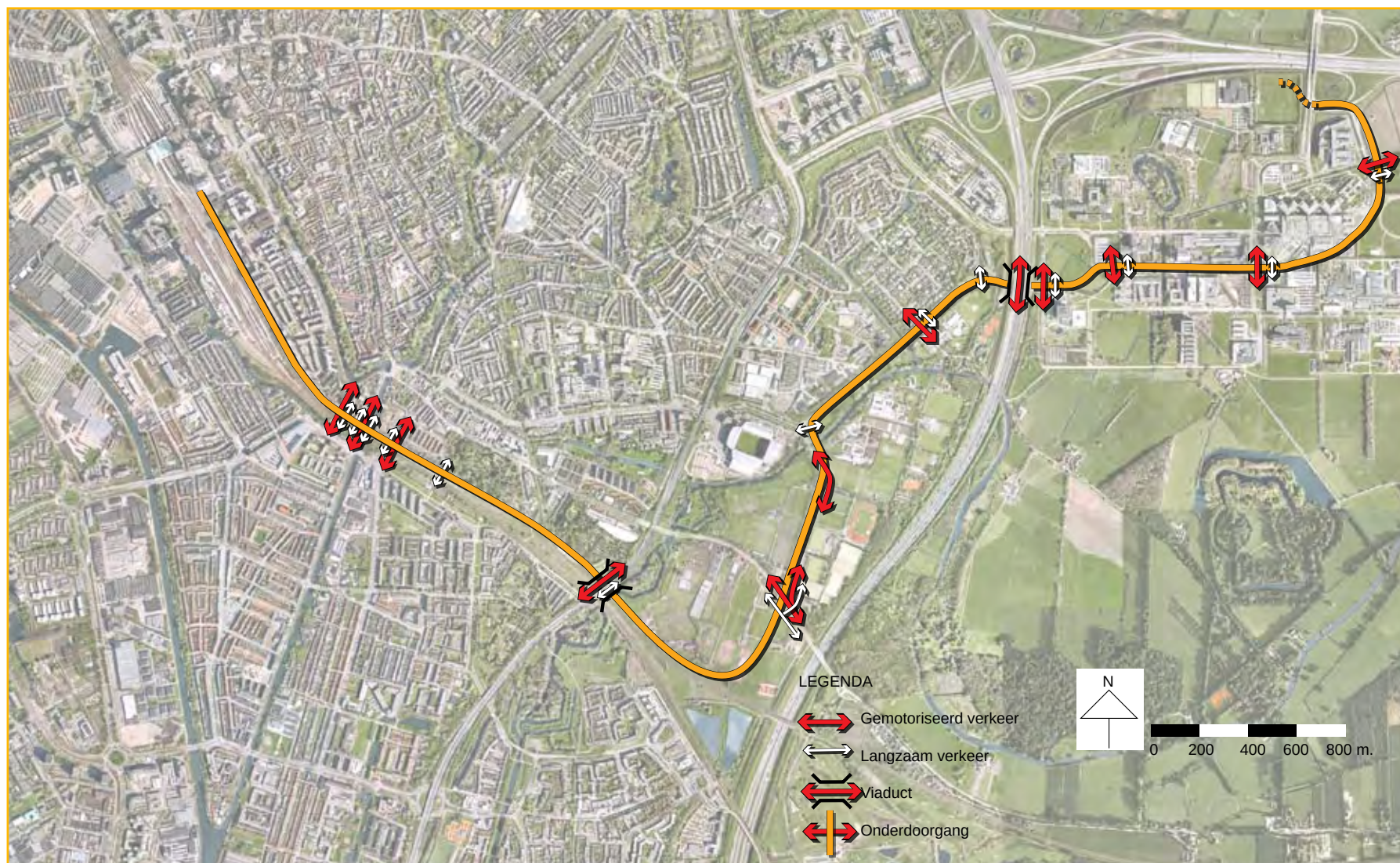
Voor het tracédeel in de Uithof dat door een voetgangersgebied loopt en waar de rijnsnelheid laag is, kan vanuit esthetische overwegingen gekozen worden voor een bovenleiding zonder hangdraad.

De trams worden gevoed met een bovenleidingspanning van 750 volt gelijkstroom. Een viertal gelijkrichterstations langs het tracé verzorgt de stroomvoorziening. Deze zijn gedacht op de volgende locaties:

1. Onder de trambaan tussen Burgerzaken en de Bleekstraat;
2. Nabij de kruising met de Koningsweg;
3. Nabij de onderdoorgang onder de A27;
4. Nabij het Wilhelmina Kinderziekenhuis.

Deze gelijkrichterstations worden gevoed met een wisselspanning van 10kV, afkomstig van het energienet van Eneco Netbeheer. Om het effect van verstoringen zoveel mogelijk te beperken wordt langs het tramtracé een 10 kV ringleiding aangebracht. Op twee punten wordt een aansluiting gemaakt met het energienet van Eneco. Hierdoor is een gegarandeerde (redundante) voeding aanwezig, waarmee bij uitval van één net van Eneco de spanning op de ring gewaarborgd blijft. Ook bij een verstoring in een gedeelte van de ring is het mogelijk om de spanning op het resterende deel van de ring te behouden.

## Kruisingen



# 16 Veiligheid

## 16.1 Duurzaam veilig

Bij het ontwerp van de trambaan geldt het uitgangspunt van een duurzaam veilig ontwerp. Het gaat bij duurzaam veilig om het voorkomen van verkeersongevallen en ernstig letsel (verkeersveiligheid). Deze ontwerpfilosofie is leidend bij ontwerpkeuzen.

Het gekozen tracé kent een minimaal aantal wegkruisingen. Dit is bereikt door de trambaan aan de meest gunstige zijde, dat wil zeggen de zijde met de minste aftakkingen, van een weg te leggen. Bij de Koningsweg wordt de minst drukke tak van het kruispunt gekruist, namelijk de niet-Bunnikzijde. Langs de Weg tot de Wetenschap ligt de trambaan niet aan de stadszijde, zodat de Platolaan en de Vredelaan niet gekruist hoeven te worden.

## 16.2 Integraal Veiligheids Plan

Inmiddels is gestart met de integrale veiligheidszorg voor dit tramproject. Veiligheid zal als een rode draad lopen door het verdere uitwerkingsproces. Gedurende het ontwerpproces zal de veiligheid op een aantal momenten getoetst worden.

De beleidsuitgangspunten zijn inmiddels vervat in de startnotitie veiligheid light-rail. Momenteel is zo veel mogelijk de infrastructuurontwikkeling ingevuld. Het is de bedoeling om de verdere uitwerking direct na het besluit tot aanleg van de tramlijn ter hand te nemen. Veiligheidseisen worden gesteld vanuit diverse wettelijke kaders. In de startnotitie wordt hiervoor het integrale kader geschetst.

## 16.3 Overleg met nood- en hulpdiensten

Door middel van scenarioanalyses is de fysieke (interne) veiligheid van de trambaan onderzocht. Hierbij is met name gekeken naar de mogelijkheden tot zelfredzaamheid van de tramreizigers en de mogelijkheden voor de hulpverlening (brandweer, politie en Geneeskundige Hulpverlening bij Ongevallen en Rampen).

Op basis van deze analyse, de vigerende wetgeving en de aanwezige basisvoorzieningen zijn risicoreducerende maatregelen voorgesteld in het overleg met de nood- en hulpdiensten.

De risicoreducerende maatregelen zijn op te delen:

1. algemeen geldende veiligheidsvoorzieningen;
2. veiligheidsvoorzieningen naar aanleiding van de risicoclassificatie;
3. veiligheidsvoorzieningen naar aanleiding van de uitgevoerde scenarioanalyses.

## 16.4 Veilig medegebruik bus en tram

Medegebruik door bus en tram geschiedt in de praktijk reeds op verschillende baanvakken in de drie grote steden.

Aangezien het verschil in remvertraging tussen bus en tram tot 50 km/uur gering is, wordt menging van tram en bus op de vrije infrastructuur tot die snelheid acceptabel geacht.





## 16.5 Veiligheid kruispunten

In het voorliggende ontwerp zijn de kruispuntontwerpen verder uitgewerkt ten opzichte van het Functionele Ontwerp voor de HOV busbaan. In het de verdere uitwerking van het tramontwerp zullen, na de eerste veiligheidstoets in het kader van het IVP, kruispuntenontwerpen indien nodig herzien worden.

Door de aanleg van de trambaan is het noodzakelijk bestaande verkeersregelininstallaties te vervangen en/of nieuwe verkeersregelininstallaties te plaatsen. Afhankelijk van de situatie wordt op de volgende punten de bestaande installatie vervangen of een geheel nieuwe installatie geplaatst:

In alle installaties zal de moderne, energiezuinige LED2-techniek worden toegepast. De in het wegdek aan te brengen detectielussen ten behoeve van het openbaar vervoer zullen ook gebruikt worden om de eventuele displays van het Reizigers Informatie Systeem (RIS) aan te sturen. In het project worden voorzieningen voor het RIS-systeem meegenomen ter voorbereiding voor het later aanbrengen van glasvezelkabels.

| Kruispunt                                                  | Voetpad naar halte | Verkeer Regel-installatie | Tram waarschuwingslicht |
|------------------------------------------------------------|--------------------|---------------------------|-------------------------|
| In/uitvoeging tram en bus Adema van Scheltamabaan          | Ja                 | Ja                        | n.v.t.                  |
| Werkoverweg t.b.v ProRail: Oude Houtensepad                | n.v.t.             | Nee                       | Ja                      |
| Werkoverweg t.b.v ProRail: Wisselcomplex Maarschalkerweerd | n.v.t.             | Nee                       | Ja                      |
| Koningsweg                                                 | Ja                 | Ja                        | Ja                      |
| Schuine kruising                                           | n.v.t.             | Ja                        | n.v.t.                  |
| Herculeslaan                                               | Ja                 | Ja                        | Ja                      |
| Platolaan                                                  | Ja                 | Ja                        | Ja                      |
| Wim Sonneveldlaan                                          | n.v.t.             | Nee                       | Ja                      |
| Sorbonnelaan                                               | n.v.t.             | Ja                        | Ja                      |
| Padualaan                                                  | Ja                 | Nee                       | Ja                      |
| Universiteitsweg Z                                         | n.v.t.             | Ja                        | Ja                      |
| Hoofddijk                                                  | Ja                 | Nee                       | Ja                      |
| Universiteitsweg N                                         | n.v.t.             | Ongelijkvloers            |                         |





# 17 Verlichting en bewegwijzering

## Trambaan

De verlichting langs de om te bouwen bestaande busbanen (Adema van Scheltemabaan en Uithof) blijft zoveel mogelijk gehandhaafd. Voor de tussenliggende vrije trambaan is geen verlichting nodig.

## Tramhaltes

Op de tramhaltes worden masten van het type “Leidsche Rijn” met een hoogte van 4 meter geplaatst. Deze masten krijgen een onderlinge afstand van ongeveer 20 meter, aan weerszijden van de trambaan op beide perrons. De op de perrons aan te brengenabri's worden eveneens voorzien van verlichting.

## Herinrichten Vaartsestraat en Pelikaanstraat.

De verlichting in beide straten wordt waar nodig aangepast aan de nieuwe situatie. De huidige 5 meter hoge masten worden hierbij zo mogelijk hergebruikt. In samenhang met de nieuwe straatinrichting worden waar nodig nieuwe masten geplaatst.

## Laan van Maarschalkerweerd en Weg tot de Wetenschap

De rijwegen die parallel lopen aan de trambaan worden verlicht met “standaard” 8 meter - masten. De trambaan wordt niet verlicht.

## Bij de Herculesbrug

De watergang (de Kromme Rijn) en de oevers onder de Herculesbrug fungeren als faunapassage. Daarom is op de brug gekozen voor een lichtniveau dat niet hoger is dan in de huidige situatie. Om dit te realiseren, worden aan weerszijden van de brug masten in een zogenaamde portaalopstelling geplaatst op een onderlinge afstand van 40 meter.

## Langs de fietspaden

Ter plaatse van het fietspad worden masten met een lichtpunthoogte van 5 meter geplaatst. Dit zijn zwarte masten en armaturen. De masten komen op een onderlinge afstand van 35 meter.

## Parkeerterreinen

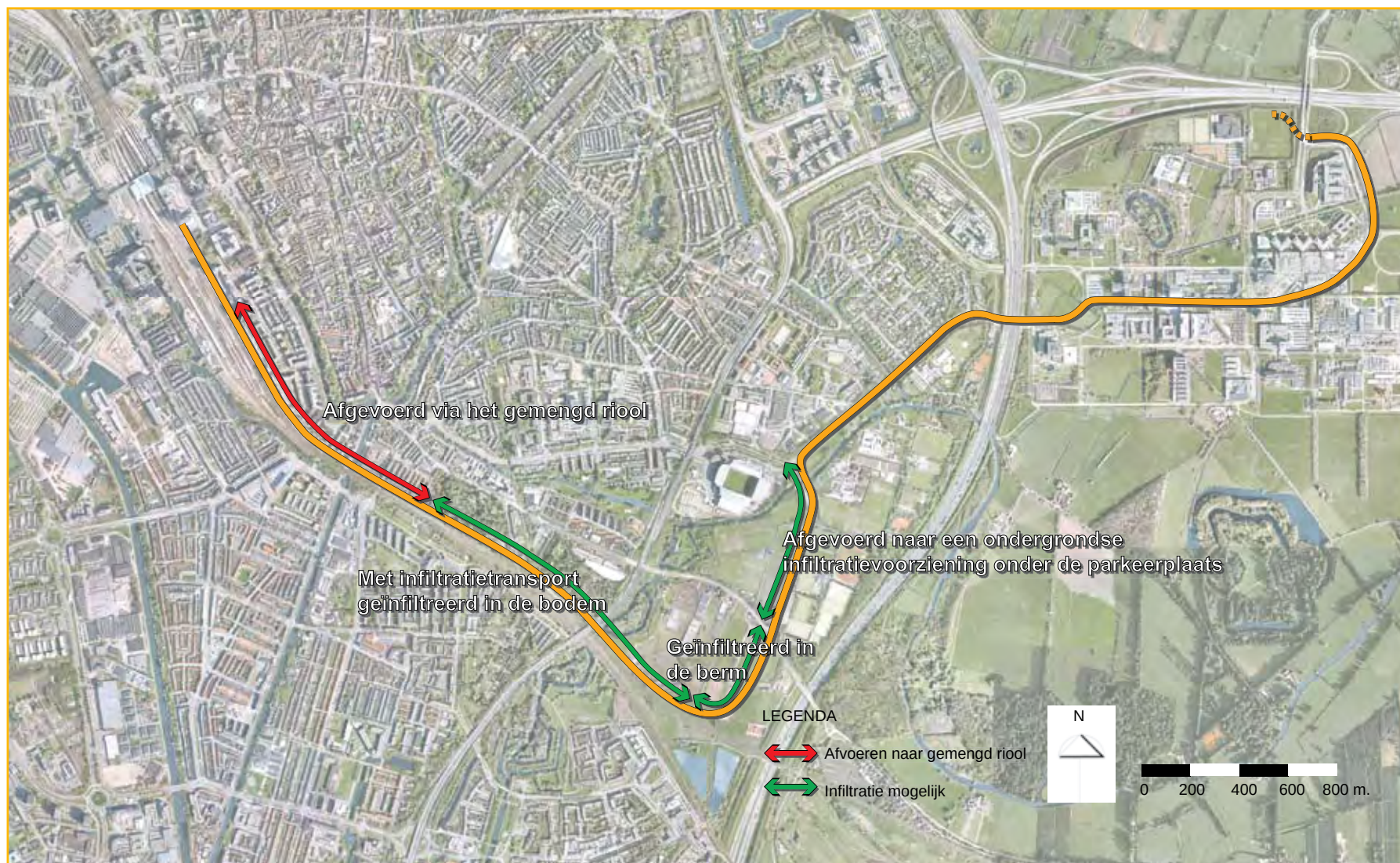
Bij de parkeerterreinen aan de Laan van Maarschalkerweerd en de Koningsweg

Op de parkeerterreinen worden standaard 4 meter masten van het type “Utrecht” geplaatst.

## Bewegwijzering

Het bewegwijzeringsplan bevat een inventarisatie van locaties waar de ANWB-bewegwijzering wordt aangepast of waar nieuwe bewegwijzering wordt geplaatst. Het betreft noodzakelijke veranderingen en vernieuwingen in de bewegwijzering voor zowel het auto- als het fietsverkeer.

## Infiltratie



# 1 8 Waterhuishouding en riolering

## 18.1 Waterhuishouding

Nieuw te realiseren verhard oppervlak dat direct op oppervlaktewater loost of op de riolering wordt aangesloten, wordt in het ontwerp gecompenseerd in nieuw oppervlaktewater (10% van het verhard oppervlak). Oppervlaktewater dat gedempt wordt, wordt in het ontwerp volledig gecompenseerd. Dit water is reeds gerealiseerd in de nevengeulen langs de Kromme Rijn. In De Uithof wordt langs de trambaan een nieuwe watergang gerealiseerd. Om stilstaand water te voorkomen en het waterpeil te kunnen reguleren, wordt deze nieuwe watergang met omliggende watergangen verbonden door middel van duikers.

## 18.2 Infiltratietransportriool

Nieuwe verharde oppervlakken worden in beginsel niet op het gemengde rioolstelsel aangesloten, maar het afstromend water wordt geïnfiltreerd in de bodem.

Het hemelwater dat op de trambaan valt in het gebied van de Adema van Scheltemabaan t/m de Laan van Soestbergen wordt via het gemengde riool afgevoerd. Andere oplossingen, zoals bijvoorbeeld infiltratie, zijn onderzocht maar niet mogelijk gebleken.

Het hemelwater dat op de trambaan valt in het gebied vanaf de Laan van Soestbergen tot de Oud Wulverbroekwetering wordt in de bodem geïnfiltreerd met behulp van een

infiltratietransportriool met overstorten in de Fortgracht en de Oud Wulverbroekwetering.

Het hemelwater dat op de trambaan valt in het gebied vanaf de Oud Wulverbroekwetering tot aan de Koningsweg wordt in de berm geïnfiltreerd.

In het ontwerp wordt water van de rijweg op de Laan van Maarschalkerweerd afgevoerd naar een ondergrondse infiltratievoorziening onder de parkeerplaats. Vanuit deze voorziening infiltreert het water in de bodem. In het ontwerp wordt afstromend water van de rijweg in de Weg tot de Wetenschap afgevoerd via een infiltratietransportriool. Vanuit deze leiding infiltreert het water in de bodem. Alleen in situaties, waarin de neerslag groter is dan de infiltratie- en bergingscapaciteit, wordt hemelwater afgevoerd naar de nabijgelegen watergangen.

Over het hele tracé wordt water van fiets- en voetpaden en parkeerplaatsen naar de bermen afgevoerd.



### 18.3 Duikers tracédeel B

Op Sportpark Koningsweg, waar de trambaan de tertiaire watergang kruist, wordt een duiker aangelegd. De duiker die de verbinding maakt tussen de bermsloot langs de Laan van Maarschalkerweerd en de bermsloot langs de Koningsweg wordt verlegd om aan te sluiten bij de nieuwe locatie van de bermsloot langs de Koningsweg. De duiker in de watergang aan de westzijde van de laan van Maarschalkerweerd - bij parkeerplaats Zoudenbalch - wordt verwijderd, omdat de noodzaak voor de dam en de duiker verdwijnt bij de verplaatsing van de inrit van de parkeerplaats. De duiker in de watergang aan de westzijde van de Laan van Maarschalkerweerd - bij de toerit tot het sportpark - wordt verlegd voor de nieuwe toerit naar het sportpark. In de watergang langs de Weg tot de Wetenschap, ter hoogte van de kruising met de Weg naar Rhijnauwen, komt een brug voor de ontsluiting van de woning aan de Weg tot de Wetenschap nr. 15. De duiker in de Weg tot de Wetenschap, ten westen van de A27, wordt verlengd.





# 19 Kabels en leidingen

Kabels en leidingen die onder het tracé van de trambaan liggen, zijn niet meer bereikbaar voor onderhoudswerkzaamheden. Om de dienstregeling van de trams niet langdurig te verstoren, kan de trambaan tijdens de dienstregeling niet opgebroken worden voor werkzaamheden aan kabels en leidingen. Tevens zouden bepaalde kabels en leidingen door de bouw van de trambaan kunnen worden beschadigd. Dit laatste geldt vooral in het gedeelte waarin de trambaan op kolommen staat.

In overleg met de kabel- en leidingexploitanten zijn daarom nieuwe tracés voor kabels en leidingen bepaald. Bij tracédeel A zullen aanpassingen aan kabels en leidingen worden uitgevoerd voordat de bouw van de trambaan start. Bij het bepalen van de aanpassingen is tevens rekening gehouden met de spooruitbreiding.

De nodige verleggingen worden voor beide projecten gelijktijdig uitgevoerd zodat er maar één verlegging per kabel of leiding nodig is. Hierdoor wordt de overlast voor omwonenden beperkt.

In tracédeel B is het nieuw tracé voor kabels en leidingen het fietspad naast de trambaan. Kabels en leidingen kunnen daarom niet van tevoren worden omgelegd, maar pas bij de aanleg van de fietspaden.

Op sommige locaties hebben telecombedrijven ervoor gekozen hun glasvezelkabels onder het tracé van de trambaan te laten liggen. Tijdens de aanleg van de trambaan worden, daar waar

kabel- en leidingtracés de trambaan kruisen, mantelbuizen aangebracht of verlengd. In de tweede Herculesbrug wordt ook een aantal loze mantelbuizen aangebracht, zodat in de toekomst nieuwe boringen beperkt kunnen blijven.





# 20 Bodem, waterbodem en grondwater

## 20.1 Milieukundig bodemonderzoek

Eind 2006 zijn de probleemgebieden in kaart gebracht. De probleemgebieden zijn destijds gedefinieerd als locaties gelegen binnen de projectgrens van de HOV Om de Zuid waar geen of onvoldoende milieukundige bodemgegevens van bekend zijn en/of waarvan de bodemkwaliteit dusdanig slecht is dat zij een projectrisico vormen.

In 2007 en 2008 is aanvullend milieukundig onderzoek verricht, bestaande uit milieukundig veldwerk ter plaatse van de spoortaluds, de begraafplaatsen, de openbare ruimte en enkele particuliere terreinen. Uit het hierop volgende laboratoriumonderzoek kwamen de volgende vervuilde locaties naar voren:

- Grondwaterverontreiniging van de voormalige wasserette op de Westerkade, waarvoor een saneringsplan wordt opgesteld;
- Verontreinigd slib op de bodem van de Vaartsche Rijn;
- Oppervlakkige bodemverontreiniging bij Oude Houtensepad;
- Verontreinigd slib op de bodem van de fortgracht bij de Lunetten;
- Verontreinigd slib op de bodem van de sloot langs de Weg tot de Wetenschap;
- Bodem- en grondwaterverontreiniging op en nabij de voormalige Kromhoutkazerne langs de Weg tot de Wetenschap.

Op basis van het onderzoek zijn de volgende conclusies getrokken:

- mits tijdig opgepakt, vormen de bovengenoemde aandachtspunten geen risico voor de planning van het project;
- in het aanvullend en nader onderzoek zijn de beoogde werkterreinen ook onderzocht. Het onderzoek is dusdanig dat het kan dienen als nulsituatie-onderzoek bij de ingebruikname van de terreinen;
- sanering voor afgaande aan de aanleg van de trambaan is niet nodig. Als voor de bodemverontreinigingen de saneringsplannen zijn opgesteld en door het bevoegd gezag zijn goedgekeurd kunnen deze in het bestek worden meegenomen.



## 20.2 Geotechnisch bodemonderzoek

Voor het gehele tracé vanaf de Adema van Scheltemabaan tot aan P&R De Uithof is een geotechnisch advies opgesteld voor de te verwachten zetting, stabiliteit en draagkracht. De conclusies zijn per tracédeel als volgt:

- Tracédeel S: naar verwachting geen problemen bestaande fundering voor stabiliteit trambaan;
- Tracédeel A, tot Oude Houtensepad: paalfundering viaduct tot circa 8 meter onder NAP;
- Tracédeel A vanaf Oude Houtensepad: vervanging toplaag door circa 1,5 meter zand;
- Tracédeel B: maken zandcunet naast bestaande wegverharding tot aan grondwaterniveau van 0,5 meter +NAP;
- Tracédeel U: naar verwachting geen problemen bestaande fundering voor stabiliteit trambaan.

Samengevat volgt uit het geotechnisch advies dat de zettingen acceptabel zijn en de draagkracht en stabiliteit voldoende zijn. Met name voor de zettingsverschillen zijn aanvullende maatregelen, zoals het graven van cunetten nodig.



# 21 Uitvoering, werkterreinen en toegangswegen

## 21.1 Werkterreinen en toegangswegen

Er is een inventarisatie uitgevoerd met betrekking tot het situeren van werkterreinen langs het gehele tracé van de HOV Om de Zuid. De trambaan ligt in tracédeel A ingeklemd tussen de spoorbaan enerzijds en bebouwing, monumenten en particuliere terreinen anderzijds. Er zijn daarom weinig mogelijkheden voor de situering van werkterreinen. Tevens zijn er gelijktijdig ook werkterreinen nodig voor het VleuGel project van ProRail.

Het situeren van werkterreinen en het bepalen van mogelijke toegangswegen voor bouwverkeer zijn voor beide projecten gezamenlijk beschouwd en met de relevante gemeentelijke diensten besproken. Per werkgebied zijn de mogelijkheden voor het situeren van werkterreinen onderzocht en is bepaald wat de gebruikspannen, benodigde toegangswegen, verkeersoorten en bouwverkeer intensiteiten zijn.

De bouw / verbouw van de onderdoorgangen Bleekstraat, Westerkade en Albatrosstraat ten behoeve van het HOV project en het VleuGel project zal hinder geven voor het verkeer dat gebruik maakt van deze onderdoorgangen. Een complicerende factor daarbij is de aanwezigheid van de nabij gelegen brandweerkazerne die bij uitrukken gebruik moet maken van één van deze onderdoorgangen. De mogelijkheden en onmogelijkheden zijn intern afgestemd en aan de hand daarvan is een voorstel gemaakt voor het aanpassen van de verkeerssituatie tijdens de bouw.

## 21.2 Ombouw tracédeel S

Het voorstel is om in een tweetal zomervakantieperiodes de bestaande Adema van Scheltemabaan alleen te gebruiken voor bussen richting het station, zodat de andere rijstrook kan worden omgebouwd. Het busverkeer zal komende vanaf het station gebruik moeten maken van de Catharijnesingel. Hierdoor behoudt de brandweer vanaf de kazerne bij de Helling haar snelle aanvalsroute richting het station en het centrum.

## 21.3 Uitvoering tracédeel A

### Van Bleekstraat tot begraafplaats Soestbergen:

Over dit tracédeel moet het aanbrengen van gebruikruimtes onder de trambaan mogelijk zijn. De dragende constructie van de trambaan zal daarom bestaan uit een op palen gefundeerde betonnen viaductconstructie.

Bij de bouw van deze viaductconstructie zal ten behoeve van aanvoer- en hijswerkzaamheden gebruik gemaakt moeten worden van de naast de trambaan gelegen straten. De bereikbaarheid van de woningen zal ten alle tijden gegarandeerd moeten blijven.

### Begraafplaats Soestbergen:

De uitvoering van dit tracégedeelte zal intensief en lastig zijn. De te maken trambaan ligt hier tussen de spoorbaan en de begraafplaats zonder dat er werkruimte naast de trambaan mogelijk is. De baan bestaat hier uit een betonnen viaductconstructie. Afhankelijk van de hoogte van de trambaan zal

ProRail op kosten van de gemeente voorafgaand aan de aanleg op haar grondgebied een keerwand aanbrengen om de bouw van de trambaan mogelijk te maken.

De uitvoering en toevoer van materieel en materiaal zal geheel moeten geschieden via de Pelikaanstraat en het Oude Houtensepad.

#### Begraafplaats Kovelswade

De trambaan ligt hier vrijwel op maaiveld niveau en zal worden uitgevoerd als baanlichaam. De toevoer van materieel en materiaal zal moeten geschieden via het Oude Houtensepad en de parallelweg langs de Waterlinieweg.

#### Van Waterlinieweg tot Koningsweg:

Het betreft hier een baanlichaam. De toevoer van materieel en materiaal zal moeten geschieden via de parallelweg langs de Waterlinieweg en via de Koningsweg.

## 21.4 Uitvoering tracédeel B

Om de doorstroming van het verkeer tijdens de uitvoering van HOV Om de Zuid niet te veel te hinderen, worden de aanleg- en reconstructiewerkzaamheden gefaseerd uitgevoerd. Op basis van de nu bekende feiten en omstandigheden is een concept faseringsplan opgesteld. Het principe van dit faseringsplan is het zoveel mogelijk creëren van verkeers- en werkruimte. Voor uitvoering wordt dit plan geactualiseerd en uitgebreid. De uitvoering van het project start met de bouw van de tweede Herculesbrug. De ingebruikname van de tweede Herculesbrug is essentieel voor de verdere uitvoering van HOV Om de Zuid. De trambaan kan vanaf de spoorlijn Utrecht-Arnhem tot aan de Koningsweg geheel buiten de verkeersstromen worden aangelegd.

#### Gedeelte Laan van Maarschalkerweerd - Herculeslaan:

Het autoverkeer wordt afgewikkeld over de tijdelijk verbrede Laan van Maarschalkerweerd. Daarna wordt de nieuwe rijweg van de Laan van Maarschalkerweerd aan de oostzijde en het gedeelte van de trambaan aan de oostzijde aangelegd als tijdelijke rijweg. Zo gauw het autoverkeer hier van gebruik kan maken, wordt het gedeelte van de trambaan en het gedeelte van de rijweg aan de westzijde aangelegd.

#### Herculeslaan - Platolaan

Het autoverkeer wordt afgewikkeld over de tijdelijk verbrede Weg tot de Wetenschap. Daarna wordt een tijdelijke rijweg ter plaatse van de toekomstige trambaan aan de oostzijde aangelegd.



Vervolgens maakt het autoverkeer gebruik van de tijdelijke rijweg aan de oostzijde en wordt de rijweg aan de westzijde aangelegd. Als deze gereed is wordt de trambaan verder afgemaakt.

#### Platolaan - Sorbonnelaan

Het autoverkeer wordt afgewikkeld over de Weg tot de Wetenschap. Daarna wordt de trambaan aan de oostzijde aangelegd. Vervolgens maakt het autoverkeer gebruik van de trambaan aan de oostzijde. Tot slot wordt de rijweg aan de westzijde aangelegd.

#### Sorbonnelaan - Padualaan

Voordat met de realisatie van de trambaan kan worden gestart, moeten op het kruispunt Sorbonnelaan/Archimedeslaan aanpassingen gedaan worden om het busverkeer vanaf de Weg tot de Wetenschap via de Sorbonnelaan om te leiden naar de Archimedeslaan. Vervolgens wordt de trambaan aangelegd tussen de Sorbonnelaan en de Padualaan.

Na openstelling van de totale trambaan en de gereconstrueerde rijwegen, moeten alle tijdelijke voorzieningen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van het project in de oude staat hersteld worden.

## 21.5 Ombouw tracédeel U

Voor de ombouw tot trambaan van de bestaande Uithof busbaan is het nodig deze baan gedurende circa twee maanden enkelbaans te maken. In één richting moet het busverkeer dan over de Leuvenlaan worden geleid. Voorgesteld wordt dit uit te voeren in twee zomervakantieperiodes, omdat dan de intensiteit van het busverkeer van/naar de Uithof immers veel lager is. Eventueel kan ervoor gekozen worden in de ochtendspits het verkeer naar de Uithof over de Heidelberglaan te leiden en in de middag het verkeer naar de stad.



# Colofon

---

## Opdrachtgever

Gemeente Utrecht  
Stadsontwikkeling  
Programma bereikbaarheid

## Uitgave

Movares Nederland B.V.  
juni 2008, ten behoeve van inspraak september 2008  
Projectnummer IN160691



# HOV om de Zuid



Stationsgebied tot P&R De Uithof

## Inspraaknota voorontwerp tram

November 2009

# Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

## Inleiding

Op 15 juli 2008 heeft het College van burgemeester en wethouders het Voorontwerp Tram vastgesteld voor de HOV Om de Zuid en vrijgegeven voor inspraak. De trambaan maakt onderdeel uit van het netwerk van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) dat in Utrecht wordt aangelegd.

Het Voorontwerp Tram HOV Om de Zuid (hierna afgekort als VO Tram) is het gevolg van het besluit van het College van 25 september 2007 om bij de verdere ontwikkeling van HOV Om de Zuid uit te gaan van een tramlijn.

## Tracébeschrijving

Het traject loopt vanaf de Adema van Scheltemabaan (ter hoogte van gebouw Burgerzaken nabij de Vaartsestraat) tot aan P + R De Uithof. Dit traject is langer dan de busbaan zoals beschreven in het Integraal Programma van Eisen en het Functioneel Ontwerp HOV Om de Zuid, waarover in 2006 een inspraakronde heeft plaatsgevonden.

## Het inspraaktraject

De inspraakperiode liep van 18 september tot en met 30 oktober 2008. Belangstellenden konden het VO Tram inzien bij het Informatie Centrum Gemeente Utrecht, Balie Bouwen, wonen en ondernemen van StadsOntwikkeling Gemeente Utrecht en de wijkbureaus Oost, Zuid en Centrum Zuidwest. Daarnaast waren de documenten beschikbaar gesteld op de gemeentelijke website [www.utrecht.nl/hov](http://www.utrecht.nl/hov). Op 22 september 2008 is er een inloopavond georganiseerd, waar belangstellenden nader kennis konden maken met de inhoud van het VO Tram en hierop konden reageren. Ook was er de mogelijkheid om reacties te mailen naar [inspraaktram@utrecht.nl](mailto:inspraaktram@utrecht.nl). Belanghebbenden konden tevens per brief hun zienswijze indienen.

Alle reacties zijn verzameld en in deze nota weergegeven. In de nota worden de ingediende reacties door de gemeente voorzien van antwoord. Een aantal insprekers geeft in de reactie aan bezwaar aan te tekenen tegen de huidige plannen. Juridisch gezien is er dan sprake van zienswijzen tegen een gemeentelijk beleidsvoornemen.

## Vertramming

Het College van Burgemeester en Wethouders heeft nog niet officieel besloten tot de aanleg van een trambaan. Naar verwachting zal dit begin 2011 gebeuren. Het VO Tram zal dan verder uitgewerkt worden tot een Definitief Ontwerp. De ingekomen reacties worden daarbij betrokken conform de inspraaknota. De reacties uit de inspraaknota "HOV Om de Zuid" van 5 december 2006, voor zover deze niet vervallen door de wijziging van bus naar tram, zijn in het ontwerp opgenomen.

Voor de trambaan HOV Om de Zuid is een apart bestemmingsplan opgesteld. Bij dit bestemmingsplan zijn onder andere de definitieve rapporten met betrekking tot geluid en luchtkwaliteit toegevoegd.

## Leeswijzer

In de inspraaknota zijn alle reacties voorzien van een nummer en worden deze op nummer beantwoord. De vragen en antwoorden zijn in een kolommenstructuur weergegeven. In de eerste kolom wordt aangegeven wie de inspraakreactie heeft ingediend. Waar mogelijk zijn gelijke vragen en reacties gegroepeerd. In de tweede kolom staat een samenvatting van de inspraakreactie. Vervolgens is in de derde kolom de gemeentelijke reactie weergegeven. Hierbij staat ook aangegeven of de inspraakreactie voor de gemeente aanleiding geeft om deze te betrekken bij de vervolgfase van het project.

## Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker     | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|---------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1, 11, 51, 56 | Inspreker verzoekt om tram op de voorgestelde route snel te realiseren.                                                                                                                                                                                                                                | De gemeente Utrecht waardeert uw steun en spant zich in om HOV Om de Zuid te realiseren.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 2             | Inspreker heeft voorkeur voor andere route trambaan en geen uitbreiding van het spoor i.v.m. overlast gedurende de bouwwerkzaamheden.                                                                                                                                                                  | De gemeente Utrecht onderkent dat er tijdens bouwwerkzaamheden overlast kan ontstaan. Door middel van voorschriften aan de aannemer en de noodzakelijke ontheffingen vanuit de APV (Algemene Plaatselijke Verordening) wordt de overlast zoveel mogelijk beperkt.                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 3             | Inspreker stelt dat een drukke trambaan juist aan de kant van de Weg tot de Wetenschap vlak langs en door de groene recreatiestrook in strijd is met Kadernota Stadsnatuur en Structuurvisie 2004. Hierin is de Kromme Rijn en omgeving opgenomen als te behouden groene weg voor natuur en recreatie. | De trambaan is "groen" inpasbaar. Het ruimtebeslag is beperkt en de uitvoering van de trambaan is op dit deeltraject voor het grootste deel voorzien van gras. De Weg tot de Wetenschap behoudt hierdoor haar "groene" karakter en past hiermee in het Groenstructuurplan Utrecht "stad en land verbonden" vastgesteld d.d. mei 2007. De aanleg van de tram heeft daarnaast een positieve invloed op de bereikbaarheid van de groene recreatiestrook en het achterliggende recreatiegebied met het openbaar vervoer (tram). |



# Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3         | <p>In de plannen staat het uitgangspunt dat de ecologische en landschappelijke kwaliteiten behouden moeten worden. Echter de inspreker stelt dat baan dicht bij de oevers van de Kromme Rijn ligt dan de huidige baan en dat de bomenrij tussen het gebied en de trambaan wordt verwijderd. In de plannen wordt niet aangegeven op welke wijze bij de inpassing rekening wordt gehouden met de bestaande waardevolle gebieden en hun groene karakter. Inspreker vraagt zich af of er voor de trambaan een milieueffectrapportage (MER) is of wordt opgesteld aangezien in het VO hier niets over terug te vinden is.</p> | <p>De constatering dat de trambaan dicht bij de Kromme Rijn ligt dan de huidige Weg tot de Wetenschap en dat een bomenrij moet verdwijnen is juist. Desondanks is bij de inpassing er naar gestreefd om zoveel mogelijk bestaande waardevolle gebieden en hun groene karakter te ontzien. Zo ligt de trambaan ongeveer op de plek van het huidige fietspad, zodat deze met de Weg tot de Wetenschap tussen de bestaande bomenrijen aan weerszijden van de weg past. Het te verplaatsen fietspad past niet tussen de bestaande bomenrijen en het verder naar buiten plaatsen zou leiden tot een aantasting van de oevers van de Kromme Rijn. Om die reden verdwijnt een bomenrij. De bomen die moeten wijken, zullen zo veel mogelijk worden verplant in hetzelfde gebied. De trambaan wordt hier uitgevoerd als een grasbaan om hiermee zo veel mogelijk rekening te houden met het groene karakter van de omgeving.</p> <p>De MER-plicht geldt alleen als tramtracé 5 km. of meer buiten de bebouwde kom ligt én in een gevoelig gebied of een bufferzone. De tram ligt geheel binnen de bebouwde kom van gemeente Utrecht. Het tracé ligt over enkele honderden meters in een gevoelig gebied. Er wordt dus niet aan het criterium 5 km. gevoelig gebied buiten de bebouwde kom voldaan, zodat een MER niet nodig is.</p> <p>Wel zijn diverse onderzoeken uitgevoerd, waar is gekeken naar de effecten van de HOV op geluidsbelasting, luchtkwaliteit, groen/ecologie en landschappelijke inpassing.</p> |
| 3         | <p>Inspreker vindt in de plannen nergens terug waarom niet is gekozen voor de alternatieve route Waterlinieweg.</p> <p>In december 2002 hebben B&amp;W in het werkprogramma 2001–2006 aangegeven dat een haalbaarheidsstudie gedaan moet worden naar HOV om de Zuid parallel aan het spoor en de Waterlinieweg. Dit zou een goed alternatief zijn dat wel het gebied Maarschalkerweerd en de Kromme Rijnsoever ontziet. Zeker als de route doorloopt langs de Waterlinieweg tot aan de A28 of de Pythagoraslaan waarna hij kan aansluiten op de bestaande trambaan.</p>                                                  | <p>De studie naar deze mogelijke varianten is wel uitgevoerd. Alles overwegende heeft het college in april 2004 besloten het huidige tracé aan te wijzen als definitief tracé. In het collegeprogramma is deze keus nog eens bevestigd.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

# Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                       | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3         | Inspreker is voorstander de trambaan aan de westzijde van de Laan van Maarschalkerweerd door te laten lopen en pas later de Weg tot de Wetenschap (voor de kruising met Platolaan) naar de oostzijde te laten oversteken.                             | Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. De studie naar deze mogelijkheid is al uitgevoerd. Alles overwegende heeft het college in april 2006 besloten het huidige tracé aan te wijzen als definitief tracé. In het collegeprogramma is deze keus nog eens bevestigd.                                                                                                                                                                                                                |
| 3         | Inspreker kan niet in de plannen terug vinden hoeveel en welke bomen worden gekapt langs de Weg tot de Wetenschap. Inspreker gaat er vanuit dat de bomen in het gebied Kromme Rijnsoever langs het tracé worden herplant.                             | Op basis van het voorontwerp voor de trambaan zullen langs de Weg tot de Wetenschap circa 150 bomen verdwijnen, waarvan er ruim 100 worden verplant. Een deel van de verplante bomen komt terug langs de Weg tot de Wetenschap na de aanpassingen voor de trambaan. Een ander deel gaat naar de Laan van Maarschalkerweerd ter hoogte van de kruising met de Kromme Rijn.                                                                                                                         |
| 3         | Inspreker vreest dat de oversteek Mytylweg/Laan van Maarschalkerweerd in de spits voor grote opstoppen gaat zorgen.                                                                                                                                   | Op basis van doorrekening van de kruispuntcapaciteit lijkt de noodzaak van verkeerslichten niet aanwezig. Indien in de praktijk blijkt dat deze toch noodzakelijk zijn, worden deze alsnog geplaatst. De installatie wordt hierop voorbereid.                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 3         | Inspreker is van mening dat het verkeer rondom Herculesplein als gevolg van wohntoren bij Galgenwaard en de plannen voor het Defensierrein zal toenemen en daarmee de luchtvervuiling, terwijl de luchtkwaliteit in dat gebied al boven de norm ligt. | <p>Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. Wel is bij het luchtonderzoek voor het bestemmingsplan van de trambaan rekening gehouden met de huidige en toekomstige verkeersintensiteit. De komst van een trambaan zal een positief effect hebben op de luchtkwaliteit ten opzichte van de busbaan.</p> <p>Daarnaast is de gemeente Utrecht is met defensie in overleg om het terrein aan te sluiten op de tramhalte waarmee het gebruik van openbaar vervoer wordt gestimuleerd.</p> |

# Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3         | Inspreker stelt dat aanleg trambaan ten koste gaat van veel groen en dientengevolge het uitzicht.                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <p>Bij de inpassing van de trambaan is er naar gestreefd om zoveel mogelijk bestaande waardevolle gebieden en hun groene karakter te ontzien. Zo ligt de trambaan ongeveer op de plek van het huidige fietspad, zodat deze met de Weg tot de Wetenschap tussen de bestaande bomenrijen aan weerszijden van de weg past. Het te verplaatsen fietspad past niet tussen de bestaande bomenrijen en het verder naar buiten plaatsen zou leiden tot een aantasting van de oevers van de Kromme Rijn.</p> <p>De bomen die moeten wijken, zullen zo veel mogelijk worden verplant. Er wordt naar gestreefd om de bomen zo veel mogelijk in hetzelfde gebied terug te laten komen. De trambaan op de Weg tot de Wetenschap wordt uitgevoerd als een grasbaan om hiermee zo veel mogelijk rekening te houden met het groene karakter van de omgeving.</p> |
| 3         | Inspreker woont in een Rijksmonument en is benieuwd naar uitkomsten onderzoek wat geluidoverlast en trillingen gaan betekenen aangezien het pand niet geïsoleerd en niet op heipalen staat. Inspreker vindt hier niets van terug in het ontwerp en is van mening dat dit alles onderzocht dient te zijn voordat een beslissing wordt genomen over tracé en aanleg van de trambaan. | Aan de hand van het ontwerp is onderzoek verricht naar gevolgen voor geluid en trillingen op gevoelige objecten in de omgeving. De trambaan moet voldoen aan de wet Geluidshinder en de richtlijnen A en B van de SBR (Stichting Bouw Research), respectievelijk gericht op "Schade aan gebouwen" en "Hinder voor personen".                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 4         | Inspreker verzoekt een sorteervak linksaf vanaf de Weg tot de Wetenschap naar de Platolaan.                                                                                                                                                                                                                                                                                        | De aanleg van een apart opstelvak voor linksaf is ruimtelijk niet inpasbaar. Het linksafvak gaat of ten koste van het geplande rechtsafvak of van het middeneiland. Het rechtsafvak is noodzakelijk om het rechtafslaan te beveiligen tegen het passerende tramverkeer, het middeneiland is noodzakelijk voor overstekende voetgangers.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 5         | Inspreker verzoekt grotere plattegronden met straatnamen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Bij het gebruik van plattegronden in toekomstige communicatiemiddelen zullen we rekening houden om de straatnamen duidelijker aan te geven.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 6         | Inspreker verzoekt een of twee haltes voor de twee begraafplaatsen in het plan op te nemen.                                                                                                                                                                                                                                                                                        | De ingangen van de begraafplaatsen zijn aan de Gansstraat en Koningsweg. De trambaan komt aan de achterzijde van de begraafplaatsen. Op deze locatie is geen ruimte beschikbaar voor haltes en is geen toegang tot de begraafplaatsen. Daarnaast staat de meerwaarde van het bedienen van beide haltes niet in verhouding tot de vertraging die dit oplevert voor de belangrijkste doelgroep: reizigers met een bestemming in De Uithof en het Centraal station.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

# Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker                                         | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|---------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 7                                                 | Inspreker verzoekt de trambaan door te trekken naar De Bilt en Zeist.                                                                                                                                                                                                                                                 | Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. Wel wordt bij het ontwerp rekening gehouden met toekomstige uitbreiding van het tramnetwerk in de regio.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 8, 10, 29, 68, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67 | Insprekers verzoeken waarborging dat woonarken van en naar de Da Costa- en Reviuskade verplaatst kunnen worden richting Merwedekanaal. De doorgang ter hoogte van de overgang naar de Vaartse Rijn dient zodanig te zijn dat verplaatsing van schepen tot minimaal 23 meter lengte en 5 meter hoogte mogelijk blijft. | Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. De aanpassing hoort bij het project spoorverdubbeling van ProRail, waarvoor inmiddels een tracébesluit is vastgesteld. De gemeente Utrecht heeft met ProRail afgesproken dat de bestaande functionaliteit behouden blijft, met andere woorden dat de woonarken verplaatst kunnen worden over water, ook in de toekomst.                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 29, 68, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67        | Inspreker stelt dat indien woonboten niet vervangbaar zijn en wanneer groot onderhoud niet mogelijk is, de waarde van de woonboten aan de Da Costakade en aan de Reviuskade zal dalen.                                                                                                                                | Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. De aanpassing hoort bij het project spoorverdubbeling van ProRail zoals dat is vastgelegd in het Tracébesluit Sporen in Utrecht deeltracé Utrecht Centraal – Houten van 1 juni 2009. Indien inspreker van mening is dat hij/zij schade ondervindt als gevolg van (de uitvoering van) dit tracébesluit, kan een schademelding met een beroep op de "Nadeelcompensatieregeling Verkeer en Waterstaat 1999" worden ingediend bij de projectmanager Vleugel/RSS (Postbus 2038, 3500 GA Utrecht). De daarvoor geldende regels zijn dan van toepassing.                                  |
| 29, 68, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67        | Inspreker is ontstemd dat er in de plannen geen enkele rekening wordt gehouden met de woonboten aan de Kruisvaart. Deze boten zijn op geen enkele tekening terug te vinden en in de plannen wordt niet gerept over de gevolgen ervan voor de bewoners van deze boten.                                                 | Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. De aanpassing hoort bij het project spoorverdubbeling van ProRail. Het tracebesluit Sporen in Utrecht deeltracé Utrecht Centraal – Houten is op 1 juni 2009 vastgesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat en heeft van 17 juni t/m 29 juli 2009 ter inzage gelegen. Het ontwerp-tracébesluit heeft in 2008 ter inzage gelegen. Van beide besluiten is op de voorgescreven wijze kennis gegeven in onder anderen de lokale- en regionale pers. In de spooruitbreidingsplannen blijft de bestaande functionaliteit van de verbinding Kruisvaart – Vaartse Rijn gehandhaafd. |
| 29, 68, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67        | Inspreker vraagt zich af of bewoners van woonboten rechteloos zijn, aangezien geen van betrokkenen persoonlijk geïnformeerd is over de plannen.                                                                                                                                                                       | Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. De aanpassing hoort bij het project spoorverdubbeling van ProRail. Het tracebesluit Sporen in Utrecht is op 1 juni 2009 vastgesteld door de minister en heeft van 17 juni t/m 29 juli 2009 ter inzage gelegen. Het ontwerp-tracébesluit heeft in 2008 ter inzage gelegen. Van beide besluiten is op de voorgeschreven wijze kennis gegeven in onder anderen de lokale- en regionale pers.                                                                                                                                                                                          |

# Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                         | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 8         | Inspreker verzoekt om bredere communicatie ook voor bewoners van de wijk Zuidwest.                                                                                                                                                                      | Bewoners die direct in het invloedsgebied langs het tracé wonen, worden onder andere geïnformeerd door huis aan huis berichten. Bewoners en belanghebbenden in de verdere omgeving kunnen informatie vinden op de website van de gemeente Utrecht ( <a href="http://www.Utrecht.nl/HOV">www.Utrecht.nl/HOV</a> ) of bij het wijkbureau. Daarnaast wordt er samen met ProRail een informatiehoek ingericht in de Neudeflat (Vinkenburgstraat 26) voor de projecten spooruitbreiding en de aanleg van de trambaan.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 10        | Inspreker verzoekt om aanvullende informatie/tekeningen welke toelichten hoe de woonboten in de toekomst verplaatst kunnen worden.                                                                                                                      | In het Tracébesluit Sporen in Utrecht deeltracé Utrecht Centraal – Houten van 1 juni 2009 (TB) zijn in artikel 9 de bruggen in de Bleekstraat en de Westerkade over de Kruisvaart opgenomen als kunstwerk 05 en 06 (TB blz. 16). De gekozen oplossing voor deze verkeersbruggen is verder toegelicht in de Toelichting op het tracébesluit (TB blz. 62). De route naar de Vaartsche Rijn is ongewijzigd, er dient rekening te worden gehouden met het vooraf inplannen van het uithijzen van de brugplaten. In de loop van de bouwperiode (2010 – 2015) zullen de huidige bruggen worden vervangen, naar huidig inzicht in 2011 – 2012. Na de vervanging kan voor opening van de nieuwe brugplaten contact worden opgenomen met ProRail via telefoonnummer 0900-PRORAIL (0900-7767245, € 0,20 per minuut) of via site <a href="http://www.prorail.nl/publiek/publieksinformatie">www.prorail.nl/publiek/publieksinformatie</a> . Ook verdere projectinformatie kan worden verkregen via dit telefoonnummer. |
| 9, 11     | Insprekers kunnen zich vinden in HOV om de Zuid.                                                                                                                                                                                                        | De gemeente Utrecht waardeert uw steun en spant zich in om HOV Om de Zuid te realiseren                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 9         | Inspreker heeft twijfels over de keuze voor een trambaan en vraagt zich af of de trambaan geen barrière wordt die door de mooie open ruimte snijdt? Kan de UMC ambulance nog wel goed kan doorrijden, aangezien een bus kan uitwijken en een tram niet? | De trambaan wordt waar mogelijk uitgevoerd als grasbaan om de visuele barrièrewerking zo klein mogelijk te maken.<br>Omdat op De Uithof de trambaan samenvalt met de bestaande busbaan, zal deze voorzien worden van rails en bovenleiding. De inrichting van de openbare ruimte blijft hier verder grotendeels ongewijzigd. Hoewel een bus kan uitwijken en een tram niet, kan een ambulance net als nu een bus of straks een tram inhalen. Het ontwerp is afgestemd met en akkoord bevonden door de ambulancedienst (RAVU).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 9, 17     | Inspreker is van mening dat een trambaan veel duurder is dan een busbaan. Financieel is het plan niet onderbouwd.                                                                                                                                       | De aanleg van de trambaan is inderdaad duurder dan de aanleg van een busbaan. De financiering van de trambaan is gedeeltelijk rond, maar er is nog aanvullende financiering noodzakelijk om de trambaan in zijn geheel aan te leggen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |

# Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker  | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                              | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 9          | Inspreker stelt voor langs HOV-route een HOV-fietspad aan te leggen zonder stoplichten.                                                                                                                                      | Daar waar de trambaan parallel aan de spoorbaan loopt is geen ruimte aanwezig voor een fietspad. Op het HOV-tracé tussen de Koningsweg en De Uithof wordt een fietspad aangelegd, waarbij de hinder van verkeerslichten minimaal is. Om die reden ligt het fietspad langs de oostzijde van de Laan van Maarschalkerweerd en aan de zuidzijde van de Weg tot de Wetenschap. Kruisingen zijn met verkeerslichten geregeld. |
| 11         | Inspreker verzoekt een aftakking ter hoogte van het Oude Houtense Pad richting het Spoorwegmuseum.                                                                                                                           | Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. Uw suggestie is reeds opgenomen in de planvorming, maar nog niet in het huidige project. In samenwerking met ProRail en het Bestuur Regio Utrecht wordt deze mogelijkheid momenteel onderzocht.                                                                                                                                                                    |
| 11         | Inspreker is benieuwd hoe aansluiting op de Nieuwegeinlijn gerealiseerd zal worden.                                                                                                                                          | Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. De plannen van de aansluiting zijn nog niet gereed. Zodra besluitvorming over de aansluiting afgerond is, zal hierover worden gecommuniceerd.                                                                                                                                                                                                                      |
| 11         | Inspreker is voor de tram en is van mening dat in de afweging tram of bus geld niet in eerste instantie de reden moet zijn om voor de busbaan te kiezen.                                                                     | De keuze voor de aanleg van een trambaan is voornamelijk vanuit het oogpunt van vervoerscapaciteit. De financiering van de trambaan is gedeeltelijk rond, maar er is nog aanvullende financiering noodzakelijk om de trambaan in zijn geheel aan te leggen.                                                                                                                                                              |
| 11         | Inspreker verzoekt een onderdoorgang voor voetgangers t.b.v. het Jaagpad.                                                                                                                                                    | Met de komst van de trambaan wordt onder de bestaande en nieuwe brug over de Kromme Rijn in de Laan van Maarschalkerweerd een ecologische en recreatieve doorgang gemaakt voor voetgangers over het Jaagpad. Op het grootste deel van het Jaagpad zijn geen fietsers toegestaan, zodat de onderdoorgang daar ook niet geschikt voor wordt gemaakt.                                                                       |
| 11, 53, 54 | Inspreker verzoekt een fietstunnel te realiseren ter hoogte van de nieuwe Herculesbrug aan de noordzijde van de Kromme Rijn. Fietzers hebben zodoende altijd een veilige doorgang en de verkeersdoorstroming zal verbeteren. | De fietsoversteek is gelijkvloers opgenomen in het ontwerp. Voor de verkeersafwikkeling is deze voldoende. Een goede, sociaal veilige, fietstunnel is hier moeilijk inpasbaar. Om deze reden is de gemeente Utrecht ook terughoudend in het maken van fietstunnels.                                                                                                                                                      |
| 12         | Inspreker vreest op het Oude Houtense Pad voor meer geluidsoverlast door het kappen van bomen op de begraafplaats.                                                                                                           | In het algemeen hebben bomen slechts een zeer beperkt geluidswerend effect. Zo houden de wettelijke geluidsmodellen geen rekening met de aanwezigheid van bomen of beplanting. In de beleving speelt de aanwezigheid van bomen en beplanting wel een rol.                                                                                                                                                                |

# Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                     | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 12        | Inspreker verzoekt ter voorkoming van veel roetuitstoot door het goederenvervoer om tot 2014 geen dieseltreinen maar elektrische treinen te gebruiken.                                                                                                              | Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. De aanschaf van en het in gebruik nemen / houden van treinen is geen gemeentelijke aangelegenheid, maar dat van de Minister van Verkeer en Waterstaat. Daarnaast volgt dit beleid veelal uit Europese regelgeving dat op nationaal niveau wordt getoetst.                                                                                                                                                                                                 |
| 12, 48    | <p>Inspreker vreest schade aan het Oude Houtense Pad door groot materieel tijdens de bouw en verzoekt om van Oude Houtense Pad eenrichtingsverkeer te maken.</p> <p>Inspreker verzoekt vervoer van materieel niet door Oude Houtense Pad te laten plaatsvinden.</p> | De situatie rond het Oude Houtense Pad zal voorafgaand aan de bouwactiviteiten worden vastgelegd. In de contracten met de bouwondernemers wordt opgenomen dat eventuele schade zal moeten worden hersteld en e.e.a. wordt teruggebracht in de oude situatie. Het streven van de gemeente is een zo gering mogelijke omgevingshinder. Het overgrote deel van het transport naar het werkterrein zal plaatsvinden over de Oosterspoorbaan. Het Oude Houtense Pad wordt zoveel mogelijk gemeden.                   |
| 13, 58    | Inspreker verzoekt verlaging van hekwerk ter voorkoming van het plaatsen van fietsen langs de kade oost en west.                                                                                                                                                    | Onder de halte Utrecht Vaartsche Rijn komen twee gratis en bewaakte fietsenstallingen voor in totaal 750 fietsen. Hiermee zal de overlast door buiten de stalling geplaatste fietsen beperkt blijven. Omdat het bestaande hekwerk langs de Ooster- en Westerkade voorkomt dat passanten of bewoners in het water vallen, zal dit niet worden verlaagd.                                                                                                                                                          |
| 13        | Inspreker verzoekt om bomen die moeten wijken, te vervangen door leilinden of bolacacia's.                                                                                                                                                                          | Afgesproken is dat de inrichting van de Pelikaanstraat en Vaartsestraat samen met de bewoners wordt bepaald. Het verzoek voor bolacacia's of leilinden wordt hier in meegenomen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 13        | Inspreker stelt voor om het gras in de Pelikaanstraat te vervangen door hoge bloembakken met een boom en vaste beplanting. Gras is op die plek in de Pelikaanstraat niet mogelijk omdat daar geen zon komt.                                                         | Afgesproken is dat de inrichting van de Pelikaanstraat en Vaartsestraat samen met de bewoners wordt bepaald. Het voorstel voor hoge bloembakken wordt hier in meegenomen. Er zal een bezonningsstudie worden gemaakt. Uit deze studie kunnen ook de eventuele beperkingen voor beplanting worden bepaald.                                                                                                                                                                                                       |
| 14        | Inspreker stelt het zeer op prijs dat de gemeente omwonenden tijdig informeert en hij verzoekt om ook de komende tijd op de hoogte te worden gehouden.                                                                                                              | Bewoners die direct in het invloedsgebied langs het tracé wonen, worden onder ander geïnformeerd door huis aan huis berichten. Bewoners en belanghebbenden in de verdere omgeving kunnen informatie vinden op de website van de gemeente Utrecht ( <a href="http://www.Utrecht.nl/HOV">www.Utrecht.nl/HOV</a> ) of bij het wijkbureau. Daarnaast wordt er samen met ProRail een informatiehoek ingericht in de Neudeflat (Vinkenburgstraat 26) voor de projecten spooruitbreiding en de aanleg van de trambaan. |



# 

| Inspreker | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 15        | Inspreker stelt dat er extra geluidshinder is omdat de trambaan mede gebruikt wordt voor calamiteiten en wil inzicht van geluidsbelasting, ondersteund met meetgegevens van voor en na aanleg tracégedeelte tussen Waterlinieweg en Koningsweg. En welke maatregelen eventueel getroffen gaan worden. | <p>De hulpdiensten maken enkel gebruik van de trambaan bij een mogelijke calamiteit op de trambaan. Het is geen doorgaande route voor de hulpdiensten. Bij de overige delen van het tramtracé is de bereikbaarheid gegarandeerd door parallelle infrastructuur voor hulpdiensten.</p> <p>Er is in het kader van het bestemmingplan akoestisch onderzoek verricht naar de toekomstige geluidsbelasting als gevolg van de tram. Op die gedeelten van het tracé waar momenteel al sprake is van autoverkeer is naast de toekomstige geluidsbelasting ook de huidige geluidsbelasting in beeld gebracht. Dit alles om te beoordelen of e.e.a. past binnen het gestelde in de Wet geluidhinder.</p> <p>De gemeente zet ter regulering van de geluidsoverlast primair in op het toepassen van stille trams in combinatie met een goede spoorconstructie. Daar waar het vanuit de Wet geluidhinder noodzakelijk is zullen aanvullende maatregelen getroffen worden. In het bestemmingsplan zijn de resultaten van het akoestisch onderzoek opgenomen.</p> <p>Voor die woningen waar, na het treffen van maatregelen, uit berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting op de gevel nog hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder zal een ontheffingsprocedure worden doorlopen. Hierbij wordt voor de desbetreffende woningen als het nodig is ook gekeken naar de geluidsisolatie van de woning ten behoeve van het geluidsniveau binnen, dat in ieder geval moet voldoen aan de normen daarvoor gesteld in de Wet geluidshinder. Op deze Hogere Waarde procedure is inspraak mogelijk en u zult hierover worden geïnformeerd.</p> |
| 15        | Inspreker verzoekt om voorstel vervanging van de te kappen bomen en struiken bij de Koningsweg en op de Laan van Maarschalckerweerd.                                                                                                                                                                  | De bomen die voor de trambaan moeten wijken, zullen zo veel mogelijk worden verplant. In het voorontwerp voor de trambaan zijn waar mogelijk nieuwe bomen gepland ter vervanging van de te kappen bomen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |

# Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                       | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 15        | Inspreker is van mening dat de parkeerplaatsen aan de Mytylweg illegaal zijn en dus moeten vervallen. Hij vraagt echter hoe deze parkeerplaatsen worden ingepast, zodat auto's minder of geheel onzichtbaar zal zijn. | Het (illegaal) parkeren langs de Mytylweg valt buiten de scope van dit project. Bij de compensatie van parkeerplaatsen, die langs de Laan van Maarschalkerweerd vervallen, worden alleen de officiële plaatsen gecompenseerd. In het voorontwerp dat ter inzage heeft gelegen zijn de nieuwe locaties aangegeven. Bij de Mytylweg beperkt een haag aan de zijde van sportvelden het zicht op het parkeerterrein.                                                                                                                      |
| 15        | Inspreker vraagt zich af bij overgang Kromme Rijn de onderdoorgang voor wandelaars op het Jaagpad gehandhaafd blijft.                                                                                                 | In de huidige situatie steken voetgangers over het Jaagpad de Laan van Maarschalkerweerd gelijkvloers over. Een onderdoorgang is niet aanwezig. Met de komst van de trambaan wordt onder de bestaande en nieuwe brug over de Kromme Rijn een ecologische en recreatieve onderdoorgang gemaakt voor voetgangers over het Jaagpad.                                                                                                                                                                                                      |
| 16        | Inspreker vraagt voor de bewoners van Lunetten, Hoograven en omgeving Koningsweg/Lodewijk Napoleonplantsoen een halte in de buurt van de Waterlinieweg te maken.                                                      | In de buurt van de Waterlinieweg is door de aanwezigheid van de spoorbaan aan de zuidzijde en twee Rijksmonumenten aan de noordzijde (begraafplaats Kovelswade en Lunet II) geen ruimte aanwezig voor een halte. Daarnaast is het op deze locatie door het ontbreken van woningen of wegen niet goed mogelijk om een goed functionerende en sociaal veilige halte te maken. Bewoners uit Hoograven kunnen gebruik maken van de halte Utrecht Vaartsche Rijn. Bewoners van de Koningsweg kunnen gebruik maken van de halte Koningsweg. |
| 17        | Inspreker stemt in met de route van HOV om de Zuid. Inspreker is tegen een trambaan omdat het plan niet financieel is onderbouwd en het vervoer ook per bus mogelijk is.                                              | De financiering van de trambaan is gedeeltelijk rond, maar er is nog aanvullende financiering noodzakelijk om de trambaan in zijn geheel aan te leggen. De belangrijkste reden om de HOV om de Zuid uit te voeren als trambaan is omdat de tram meer passagiers kan vervoeren. Met een busbaan kan niet worden voldaan aan de vervoersvraag.                                                                                                                                                                                          |
| 17        | Inspreker geeft aan dat men met een tram aan vaste route vastzit en met bussen niet.                                                                                                                                  | Inspreker heeft gelijk met zijn constatering dat een bus flexibeler inzetbaar is dan een tram.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 18        | Inspreker vraagt zich af waarom een trambaan nodig is aangezien de busbaan uitstekend functioneert. Inspreker is van mening dat met de trambaan geld over de balk wordt gesmeten.                                     | De huidige buslijn op de route om de Zuid kan niet meer voorzien in de huidige en toekomstige vervoersvraag. De belangrijkste reden om de HOV om de Zuid uit te voeren als trambaan is omdat de tram meer passagiers kan vervoeren                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |

# Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 19        | Inspreker stelt dat de geluidsoverlast en verkeersdrukke in Koningweg alleen maar groter wordt.                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Door de komst van de tram is er een extra geluidsbron. Door de komst van de tram verwachten we geen extra verkeersdrukke. Bij de geluidsberekeningen voor het bestemmingsplan van de trambaan is ook rekening gehouden met de toekomstige verkeersintensiteit. Dit alles om te beoordelen of e.e.a. past binnen het gestelde in de Wet geluidhinder. De gemeente zet ter regulering van de geluidsoverlast primair in op het toepassen van stille trams in combinatie met een goede spoorconstructie. Daar waar het vanuit de Wet geluidhinder noodzakelijk is zullen aanvullende maatregelen getroffen worden. De resultaten van het akoestisch onderzoek zijn opgenomen in het bestemmingsplan.                                                                                                                                |
| 19        | Inspreker stelt dat van de geprezen groenvoorziening Koningweg langzamerhand niets meer over blijft. Hij is dan ook van mening dat het gebied Koningweg steeds meer lijkt op een industrieterrein in plaats van een buiten- en groen woongebied. Als de aanleg van het tracé HOV een stuk kaalslag gaat betekenen, hoe en waar worden dan de nu al bestaande tekortkomingen gecompenseerd. | <p>Door de trambaan zo dicht mogelijk langs de spoorbaan aan te leggen, blijft de invloed op het gebied tussen de spoorbaan en de Koningweg beperkt. Op de benodigde particuliere percelen aan de Rijndijk verdwijnen enkele bomen. De plannen voor de opwaardering van de Nieuwe Hollandse Waterlinie streven naar het waar mogelijk versterken van het contrast tussen de forten en steden enerzijds en het voormalige open schootsveld anderzijds. Om deze reden worden nabij het fort Lunet II geen nieuwe bomen gepland.</p> <p>Waar de trambaan van het spoor afbuigt gaat een sportveld van de Rivierwijkers verloren. Door een trainingsveld om te vormen tot kunstgrasveld is geen extra veld nodig en daarmee geen compensatie in ruimte voor het verloren veld. Bij het sportpark worden nieuwe bomen aangeplant.</p> |
| 20        | Inspreker is te spreken over de constructieve samenwerking tussen de projectgroep HOV en de vereniging Kampong.                                                                                                                                                                                                                                                                            | De gemeente Utrecht stelt de samenwerking met Kampong ook op prijs en zet deze graag de komende periode voort.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 20        | Inspreker stelt voor dat er een mogelijkheid moet komen om de toegankelijkheid (toestroom) van de Kampong parkeerplaats te doseren middels een hek of slagboom. Kampong en de ARM stellen er prijs op dat dit een onderdeel is van de maatregelen vanuit het HOV budget.                                                                                                                   | Bij de parkeerplaats is ook de toekomstige in- en uitgang van stichting De Arm. Er is overleg met Kampong en stichting De Arm geweest. De fysieke maatregel om de toegang te doseren zal door de gemeente gerealiseerd worden.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |

# Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                     | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 20        | Inspreker stelt voor dat een plan van de gemeente m.b.t. het parkeren bij Kampong/De Arm wordt opgenomen in een formeel vastgelegde actiepuntenlijst die bij het plan behoort.                                                      | Door de aanleg van de HOV-baan wijzigt het gebruik van de parkeerplaats. De afdeling DMO is inmiddels in overleg met de betrokken partijen en de wijzigingen zijn meegenomen in de parkeervisie Maarschalkerweerd.                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 20        | Inspreker verzoekt voor een goede beoordeling de wijze van implementatie van de parkeerplaatsen bij Kampong aan het plan toe te voegen zodat eventuele schade (onbereikbaarheid?) kan worden beoordeeld.                            | Een bereikbaarheids- en faseringsplan voor de realisatie van de trambaan zal in een volgende projectfase worden opgesteld. Kampong, maar ook andere verenigingen langs het tracé, zullen bij het opstellen van deze plannen direct worden betrokken.                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 21        | Inspreker verzoekt rekening te houden met plaats en omvang van tramhalte FC Utrecht stadion i.v.m. de verwerking van grote stroom supporters.                                                                                       | Het Bestuur Regio Utrecht (BRU) is verantwoordelijk voor de exploitatie van de trambaan. Het streven van de gemeente Utrecht is om in overleg met het BRU het supportersvervoer met de tram mogelijk te maken.                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 22        | Inspreker stelt dat De Moestuin wordt ontsloten door een parallelweg die uitkomt bij een kruising met de Mytylweg. Hij verzoekt om een veilige oversteek met verkeerslichten voor cliënten en bezoekers.                            | Op basis van doorrekening van de kruispuntcapaciteit lijkt de noodzaak van verkeerslichten niet aanwezig. Indien in de praktijk blijkt dat deze toch noodzakelijk zijn, worden deze alsnog geplaatst. De installatie wordt hierop voorbereid.                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 22        | Inspreker verzoekt om een groene en geluidswerende afscheiding langs de HOV baan om de verstoring en overlast, veroorzaakt door de kap van de bomen tussen De Moestuin, Laan van Maarschalkerweerd en de Kromme Rijn, op te heffen. | In het algemeen hebben bomen slechts een zeer beperkt geluidwerend effect. Zo houden de wettelijke geluidsmodellen geen rekening met de aanwezigheid van bomen of beplanting. In de beleving speelt de aanwezigheid van bomen en beplanting wel een grote rol. De bomen die moeten wijken, zullen zo veel mogelijk worden verplant. Er wordt naar gestreefd om de bomen zo veel mogelijk in hetzelfde gebied terug te laten komen. Helaas is op de gevraagde locatie nauwelijks ruimte aanwezig voor aanvullende beplanting. |
| 23        | Inspreker verzoekt om verbetering situatie fietsverkeer Bleekstraat en het fietsverkeer 100% te scheiden van overig verkeer en de bestaande VRI barrière op te heffen.                                                              | Het ontwerp van de trambaan sluit aan op het ontwerp van de spooruitbreiding (ProRail) inclusief het dwarsprofiel van het spoorviaduct. Hierin zijn twee enkelzijdige fietsstroken opgenomen van 2 meter breed. Bij de uitwerking van het verkeersontwerp wordt onderzocht of vrijliggende en/of bredere fietspaden onder het spoorviaduct kunnen worden gerealiseerd. De barrièrwerking van de VRI wordt minder, omdat er minder bussen gaan rijden.                                                                        |

# Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 23        | Inspreker maakt bezwaar tegen het opheffen van een deel van het fietspad langs de Weg tot de Wetenschap (tussen Platolaan en Herculeslaan "Herplato"). Dit strookt niet met voorgenomen beleid van college en raad voor juist een verbetering. Op 6 juli 2007 reeds bezwaar aangetekend bij Gemeenteraad. | Vanwege de aanleg van de trambaan schuift de rijbaan in noordelijke richting op. Het terugbrengen van het fietspad kan niet zonder het vellen van een groot aantal bomen en het omleggen van kabels en leidingen. Het fietspad aan de zuidzijde van de Weg tot de Wetenschap is een goed alternatief.                                                                                                                                                   |
| 23        | Inspreker pleit voor behoud bestaand fietspad aan westzijde van Laan van Maarschalkerweerd.                                                                                                                                                                                                               | Binnen het beschikbare profiel is geen ruimte voor fietspaden aan beide zijden. Er is gekozen voor de aanleg van een fietspad aan de oostzijde omdat hier de meeste bestemmingen liggen (o.a. sportvelden). Ook is de hinder van verkeerslichten op deze route minder dan bij een westelijk fietspad. Alleen op het kruispunt met de Koningsweg kruist het fietspad de rijbaan voor autoverkeer.                                                        |
| 23        | Inspreker stelt aanleg voor van een nieuw fietspad (ook 2-richtingen) aan de oostkant Laan van Maarschalkerweerd en verzoekt fietsers (aan oostkant) voorrang te geven op auto's en duidelijke wegconstructie (verhoogde wegligging, rode kleur, bord stop voor op- en uitritten en pijlen op wegdek).    | Op het HOV-tracé tussen de Koningsweg en De Uithof wordt een fietspad aangelegd, waarbij de hinder van verkeerslichten minimaal is. Om die reden ligt het fietspad langs de oostzijde van de Laan van Maarschalkerweerd. De fietsers op dit fietspad hebben voorrang op de kruisende wegen. Dit zal met de gebruikelijke (voor-rangs)markering worden aangegeven. Het fietspad wordt in rood asfalt uitgevoerd. Dit levert voldoende attentieniveau op. |
| 23        | Inspreker is voorstander van bredere fietsstroken onder spoor Albatrosstraat.                                                                                                                                                                                                                             | Het ontwerp van de trambaan is afgestemd op het ontwerp van de spooruitbreiding (ProRail) inclusief het dwarsprofiel van het spoorviaduct. Hierin zijn twee enkelzijdige fietsstroken opgenomen van 2 meter breed. Bij de uitwerking van het verkeersontwerp wordt onderzocht of vrijliggende en/of bredere fietspaden onder het spoorviaduct kunnen worden gerealiseerd.                                                                               |
| 23        | Inspreker verzoekt langs het tramtraject de plannen van VRI's zo te herzien dat geen extra oponthoud optreedt voor fietsers.                                                                                                                                                                              | Op het HOV-tracé tussen de Koningsweg en de Uithof wordt een fietspad aangelegd, waarbij de hinder van verkeerslichten minimaal is. Om die reden ligt het fietspad langs de oostzijde van de Laan van Maarschalkerweerd en aan de zuidzijde van de Weg tot de Wetenschap.                                                                                                                                                                               |
| 23        | Inspreker mist in huidig ontwerp de verkorte fietsverbinding tussen Koningsweg en station Lunetten via tunnel onder spoor naar bestaand fietspad "Tussen de rails". Verbinding stond eerder wel genoemd in ontwerp.                                                                                       | In het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp van de busbaan is deze optie als kans opgenomen. Het fietspad is geen onderdeel van de aanleg van de trambaan. Wel zal een ruimtereservering worden opgenomen. De gemeente Utrecht is voorstander van de fietsverbinding en onderzoekt samen met het Bestuur Regio Utrecht de haalbaarheid en de financiering.                                                                              |

## Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 23        | Inspreker verwacht dat na aanleg van de tram er nog meer behoefte is aan fietsstallingen op Herculesplein. Inspreker vraagt om een visie in het plan over de plaatsen en de capaciteit per halte. Bij haltes waarvan het onzeker is hoeveel feitelijk de vraag naar stallingruimte zal worden, wordt gevraagd rekening te houden met ruimtereservering. | <p>Onder de halte Utrecht Vaartsche Rijn komen twee gratis en bewaakte fietsenstallingen voor in totaal 750 fietsen.</p> <p>In de definitieve ontwerpfase zal een onderzoek worden uitgevoerd naar de parkeerbehoefte van fietsen bij de overige tramhaltes.</p> <p>Bij de uitwerking van het definitieve ontwerp zal zo veel mogelijk rekening worden gehouden met ruimtereservering.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 24        | Inspreker vindt dat de tramplannen positief zijn voor geluid en schoner vervoer.                                                                                                                                                                                                                                                                        | De gemeente Utrecht neemt kennis van uw reactie.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 24        | Inspreker stelt voor beveiligde en bewaakte overgang –of een tunnel of een brug– bij kruising zwembad (Platolaan, Weg van de Wetenschap, Weg van Rijnauwen) te maken, zonder geluid.                                                                                                                                                                    | <p>De gemeente heeft nadrukkelijk kennis genomen van de zorgen over de verkeersveiligheid van het fietsverkeer op dit kruispunt. Dit is aanleiding om het ontwerp van het kruispunt Weg tot de Wetenschap – Platolaan nog eens kritisch op detailpunten te beoordelen. Ook de wijze waarop het kruispunt wordt beveiligd, zal daarin worden meegenomen. Alle fietsoversteken met de trambaan zullen van waarschuwingsbellen worden voorzien (te vergelijken met die langs de sneltram Utrecht–Nieuwegein–IJsselstein). Het geluidsniveau hiervan is instelbaar. Ook kan de apparatuur gericht worden, bijvoorbeeld zoveel mogelijk van de woningen af. Hierdoor kan hinder voor omwonenden zoveel mogelijk worden voorkomen. Daarnaast is het kruispunt voorzien van een verkeersregelinstallatie. De aanleg van een tunnel vraagt veel ruimtebeslag (i.v.m. hellingspercentage). Deze ruimte is niet aanwezig. Ook vanuit sociale veiligheid is het niet wenselijk om een tunnel aan te leggen.</p> |

# Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker              | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                      | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 26, 27, 42, 31         | Insprekers van de Pelikaanstraat vragen zich af in hoeverre er nog uitbreiding mogelijk is, hoe wenselijk dit is, hoe veilig en hoe groot de (geluids-)overlast in de toekomst gaat worden?                                          | Er is in het kader van het bestemmingplan akoestisch onderzoek verricht naar de toekomstige optredende geluidsbelasting als gevolg van de tram. Op die gedeelten van het tracé waar momenteel al sprake is van autoverkeer is naast de toekomstige geluidsbelasting ook de huidige geluidsbelasting in beeld gebracht. Dit alles om te beoordelen of e.e.a. past binnen het gestelde in de Wet geluidhinder. Bij dit akoestisch onderzoek is uitgegaan van de maximale capaciteit van de trambaan in de toekomst (worst case benadering). Ook bij deze benadering moet de trambaan voldoen aan de wet geluidshinder. Dit is vastgelegd in het bestemmingsplan. De trambaan moet voldoen aan de wettelijke eisen en normen voor veiligheid. |
| 25, 26, 27, 35, 36, 42 | Insprekers woonachtig aan de Pelikaanstraat verzoeken te kijken naar mogelijkheid om op verder punt het spoor te laten kruisen zodat Pelikaanstraat en begraafplaats gespaard blijven.                                               | Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. De studie naar deze mogelijke varianten is reeds uitgevoerd. Alles overwegende heeft het college in april 2006 besloten het huidige tracé aan te wijzen als definitief tracé. In het collegeprogramma is deze keus nog eens bevestigd. De monumentale begraafplaats zelf wordt in dit ontwerp niet aangetast, enkel een aantal bomen aan de rand zal gesnoeid worden en de onderbegroeiing zal verdwijnen..                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 25, 26, 27, 35, 42     | Insprekers verzoeken serieus te kijken naar mogelijkheid tram deels op treinspoor te laten rijden.                                                                                                                                   | Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. Deze optie is in de plannen van 2003 al bekeken en gemotiveerd afgewezen. Kernvraag was of ProRail capaciteit heeft op het spoor. Het antwoord op deze vraag was (en is nog steeds) nee.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 15, 25, 26, 27, 35, 42 | Insprekers vinden dat het hele tracé opnieuw bekeken moet worden wanneer het tracé van de tram naar de zuidzijde wordt verplaatst en er dus duidelijk sprake van een elementaire verandering in het tracé voor de HOV om de Zuid is. | Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. Zowel het vorige als het huidige college heeft expliciet uitgesproken dat het huidige tracé uitgangspunt is. De aansluiting op de bestaande lijn vanaf halte Utrecht Vaartsche Rijn wordt op dit moment onderzocht.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |



# Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker                                                                | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                          | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|--------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 25, 26,<br>27, 28,<br>31, 34,<br>35, 38,<br>39, 42,<br>44, 50,<br>57, 58 | Insprekers kunnen zich niet vinden in het ontwerp voor HOV Om de Zuid in verband met verwachte geluidsoverlast van trams die zeer frequent langsrijden.<br>Insprekers willen garantie dat het aantal decibels binnen de norm blijft en ook niet toeneemt in de toekomst. | Er is in het kader van het bestemmingplan akoestisch onderzoek verricht naar de toekomstige optredende geluidsbelasting als gevolg van de tram. Op die gedeelten van het tracé waar momenteel al sprake is van autoverkeer is naast de toekomstige geluidsbelasting ook de huidige geluidsbelasting in beeld gebracht. Dit alles om te beoordelen of het past binnen het gestelde in de Wet geluidhinder. Bij dit akoestisch onderzoek is uitgegaan van de maximale capaciteit van de trambaan in de toekomst (worst case benadering). Ook bij deze benadering moet de trambaan voldoen aan de Wet geluidshinder. Dit is vastgelegd in het bestemmingsplan.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| 25, 26,<br>27, 28,<br>34, 35,<br>36, 39,<br>42, 50, 58                   | Insprekers zijn van mening dat trams de trillingen met veel grotere frequentie (aantal) zullen verergeren ten opzichte van de huidige vrachttreinen.                                                                                                                     | Ten opzichte van de vrachttreinen op de spoorlijn van ProRail is de frequentie van het aantal passages door toekomstige trams inderdaad groter. De zware vrachttreinen veroorzaken echter trillingen met een lagere frequentie en grotere sterkte (amplitude) en hebben daarmee een grotere reikwijdte. Trams zijn lichter en zullen hoog frequentere trillingen produceren van een lagere sterkte, waarvan de reikwijdte minder ver doordringt. Daarnaast wordt de trambaan langs de Pelikaanstraat gebouwd op een kunstwerk (viaduct), waardoor het transportmedium voor de trillingsgolven (de bodem) onder de trambaan ontbreekt. Zowel voor de bouwactiviteiten als in de exploitatiefase worden de richtlijnen van de SBR gehanteerd ten aanzien van trillingen. Indien noodzakelijk vanuit deze richtlijnen zullen maatregelen worden getroffen om de trillingen naar de omgeving te beperken.<br>De richtlijnen A en B van de SBR (Stichting Bouw Research), respectievelijk gericht op "Schade aan gebouwen" en "Hinder voor personen" zijn hierop van toepassing. |
| 25, 26,<br>27, 28,<br>31, 34,<br>35, 36,<br>38, 39,<br>42, 50,<br>57, 58 | Insprekers zijn van mening dat er minder daglicht/zon in woningen Pelikaanstraat ontstaat door verhoging en verbreding spoordijk en doordat de trambaan dicht op de huizen komt te staan.                                                                                | De komst van de trambaan betekent vooral voor de benedenwoningen in de Pelikaanstraat tussen de Albatrosstraat en de Laan van Soestbergen een beperking van de daglichttoetreding en bezonning. Op basis van het voorontwerp voor de trambaan is een bestemmingsplan opgesteld. Onderdeel hiervan is een bezonningsstudie. De resultaten zijn opgenomen in het bestemmingsplan.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |

# Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker                                                         | Inspraakreactie                                                                                                                                            | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 25, 26,<br>27, 28,<br>31, 34,<br>35, 36,<br>39, 42,<br>50, 57, 58 | Insprekers zijn van mening dat het uitzicht in Pelikaanstraat op een muur zal zijn en niet meer op bomen en groen talud.<br>Hoe wordt dit gecompenseerd?   | De trambaan komt op de plaats van het huidige groene spoortalud, waarbij de bestaande essenrij verdwijnt. Hiermee verandert het straatbeeld ingrijpend. Het beeld wordt zoveel mogelijk gecompenseerd bij de herinrichting van de straat waarbij het laten begroeien met klimplanten van de gevels van de trambaan één van de mogelijkheden is. Het ontwerp van de straat zal in overleg met de bewoners worden opgesteld.                                                                                  |
| 58                                                                | Inspreker stelt dat de woning (hoek van de Pelikaanstraat) op de winkels van het station gaat uitkijken en dat de inkijk in de woning daardoor meer wordt. | Bij halte Utrecht Vaartsche Rijn zal op de hoek van de Pelikaanstraat en de Oosterkade een soort kiosk mogelijk gemaakt worden voor reizigers en passanten. Bij deze kiosk moet gedacht worden aan een winkeltje of horeca. Deze kiosk is ook bedoeld om de sociale veiligheid te verhogen. De entree is voorzien aan de Oosterkade, zodat aan de Pelikaanstraatzijde alleen ramen komen. Dit kan afhankelijk van de precieze inrichting en gebruik van de ruimte inderdaad leiden tot inkijk in de woning. |
| 26, 36,<br>39, 50, 57                                             | Insprekers zijn benieuwd naar consequenties bezonning benedenwoningen Pelikaanstraat.                                                                      | De komst van de trambaan betekent vooral voor de benedenwoningen in de Pelikaanstraat tussen de Albatrosstraat en de Laan van Soestbergen een beperking van de daglichttoetreding en bezonning. Op basis van het voorontwerp voor de trambaan is een bestemmingsplan opgesteld. Onderdeel hiervan is een bezonningsstudie. De resultaten zijn opgenomen in het bestemmingsplan.                                                                                                                             |
| 25, 26,<br>27, 28,<br>35, 36,<br>39, 42,<br>50, 58                | Insprekers stellen dat de Pelikaanstraat nog smaller wordt.                                                                                                | De trambaan komt op de plek van het huidige spoortalud, waarbij de gevel ongeveer op de plek van het huidige hek komt te staan. Het wegprofiel wordt hiermee niet smaller. Het straatbeeld verandert wel. Alleen op de hoek Pelikaanstraat/Oosterkade zal de straat iets smaller moeten worden, vanwege het uitbuigen van de trambaan bij de halte Utrecht Vaartsche Rijn. Op basis van eerste consultatie is de straat op dit punt smaller gemaakt om het afzetten van trein/tramreizigers te ontmoedigen. |

# Inspiraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker                                                         | Inspiraakreactie                                                                                                                                                                           | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|-------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 25, 26,<br>27, 28,<br>42, 50                                      | Insprekers stellen dat de aanleg van de trambaan ten koste gaat van diverse monumenten, met name Fort Lunet.                                                                               | <p>De trambaan passeert drie Rijksmonumenten: de begraafplaatsen Soestbergen en Kovelswade en het Lunet II.</p> <p>Bij de begraafplaats Soestbergen blijft de trambaan buiten de grens van het monument. Hierbij verdwijnt een belangrijk deel van de relatief jonge bomen en beplanting op deze grens. Door de trambaan op een betonnen plaat op palen aan te leggen, kunnen de beeldbepalende oude bomen (beuken en paardenkastanjes) blijven staan. Samen met de nieuwe aanplant van bomen, blijft hiermee de groene rand grotendeels gehandhaafd.</p> <p>Bij de begraafplaats Kovelswade is nabij de Waterlinieweg voor de trambaan circa 400m<sup>2</sup> van het monument nodig. Hier liggen geen paden en graven en staat geen bijzonder waardevolle beplanting. Nieuwe beplanting zorgt voor de instandhouding van een groene rand.</p> <p>Bij Lunet II ontziet een brug over de Fortgracht dit deel van het monument.</p> <p>Voor alle drie de Rijksmonumenten is overleg gevoerd met de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten en is een monumentenvergunning aangevraagd.</p> |
| 25, 26,<br>27, 28,<br>31, 34,<br>35, 36,<br>38, 39,<br>42, 44, 50 | Insprekers stellen dat de aanleg van de trambaan ten koste gaat van veel groen, met name in Maarschalkerweerd. Hoe wordt er mee omgegaan om het groen wat verminderd wordt te compenseren? | <p>In de huidige situatie staan langs tracédeel B door Maarschalkerweerd bomen binnen de projectgrens. Daarvan worden een aantal bomen geveld en binnen het werkterrein verplant. Tevens wordt de taxushaag langs de Laan van Maarschalkerweerd geveld. Er worden circa 150 nieuwe bomen geplant. Per saldo staan er na realisatie van het werk circa 480 bomen. Helaas is in de nabijheid van de trambaan niet voldoende ruimte aanwezig om alle te vellen bomen te compenseren.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 25, 26,<br>27, 28,<br>31, 36,<br>38, 42,<br>50, 58                | Insprekers zijn van mening dat komst van station Utrecht Vaartsche Rijn extra verkeer zal aantrekken.                                                                                      | <p>Bij de halte Utrecht Vaartsche Rijn wordt, met uitzondering van enkele plaatsen voor kiss-and-ride en enkele taxistandplaatsen die ontsloten worden via de Baden Powellweg/Vondellaan, niet voorzien in parkeerplaatsen voor openbaar vervoer reizigers. De aan- en afrijmogelijkheden van de Pelikaanstraat zijn onaantrekkelijk vergeleken met die van de Baden Powellweg. De verwachting is dat de verkeersaantrekkende werking minimaal is.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |

# Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker                          | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 58                                 | Inspreker stelt dat het ophalen/wegbrengen van mensen bij de ingang van het station die pal tegenover zijn woning ligt (Pelikaanstraat 1), zeer veel zal plaatsvinden, waardoor meer overlast ontstaat.                                                                                         | De kiss-and-ride locatie en taxistandplaatsen worden ontsloten via de Baden Powell-weg/Vondellaan. Verwacht wordt dat het afzetten van passagiers aan de zijde van de Pelikaanstraat nauwelijks zal plaatsvinden. De aan- en afrijmogelijkheden van de Pelikaanstraat zijn onaantrekkelijk, vergeleken met die van de Baden Powell-weg. De verwachting is dat de verkeersaantrekkende werking minimaal is.                                                                                                                                                    |
| 25, 26, 27, 28, 36, 38, 39, 42, 50 | Waar blijven de (bewoners-)parkeerplaatsen en fietsenstallingen? Insprekers eisen een parkeerplan en berekening waaruit blijkt dat er geen toename van de parkeerproblemen voor de bewoners ontstaan. Wanneer dit probleem ontstaat, is de gemeente verantwoordelijk voor de oplossing daarvan. | De parkeerplaatsen die moeten verdwijnen in de Vaartsestraat en de Pelikaanstraat worden in de straat zelf teruggebracht. Hiermee heeft de komst van de trambaan geen gevolgen voor het aantal parkeerplaatsen of een toename van parkeerproblemen.<br><br>Onder de halte Utrecht Vaartsche Rijn komen twee gratis en bewaakte fietsenstallingen voor in totaal 750 fietsen. Hiermee zal de overlast door buiten de stalling geplaatste fietsen beperkt blijven.                                                                                              |
| 58                                 | Inspreker stelt dat er door de aanleg van de trambaan in de Pelikaanstraat parkeerplaatsen verdwijnen en dat de bestaande plaatsen gebruikt zullen worden door parkerende reizigers.                                                                                                            | De parkeerplaatsen, die moeten verdwijnen in de Vaartsestraat en de Pelikaanstraat worden in de straat zelf teruggebracht. Hiermee heeft de komst van de trambaan geen gevolgen voor het aantal parkeerplaatsen of een toename van parkeerproblemen.<br><br>Daarnaast is de verwachting dat slechts weinig reizigers per auto naar het station zullen reizen, gezien het betaald parkeren in de omgeving. Degenen die dit wel doen, zullen gebruik maken van de geplande parkeergarage Vaartsche Rijn, waarvan de ingang zich aan de Baden Powellweg bevindt. |

## Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker                                          | Inspraakreactie                                                                                                                           | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 25, 26,<br>27, 28,<br>34, 35,<br>42, 44,<br>50, 58 | Insprekers vragen zich af of de aanleg van trambaan ten koste gaat van het karakter en schoonheid en rust van begraafplaatsen Koningsweg. | <p>De eerder gemaakte tracékeuze leidt er toe dat de trambaan langs de beide begraafplaatsen komt. Bij de begraafplaats Soestbergen blijft de trambaan buiten de grens van het monument. Hierbij verdwijnt een belangrijk deel van de relatief jonge bomen en beplanting op deze grens. Door de trambaan op een betonnen plaat op palen aan te leggen, kunnen de beeldbepalende oude bomen (beuken en paardenkastanjes) blijven staan. Samen met de nieuwe aanplant van bomen, blijft hiermee de groene rand grotendeels gehandhaafd.</p> <p>De trambaan zal leiden tot een toename van geluid op de begraafplaatsen. Naar verwachting is deze toename beperkt ten opzichte van het geluid van het treinverkeer. Bij de begraafplaats Soestbergen zal een circa 1 meter hoge muur, voorzien van geluidsabsorberend materiaal, een belangrijk deel van het geluid van de tram tegenhouden.</p> <p>Bij de begraafplaats Kovelswade is nabij de Waterlinieweg voor de trambaan circa 400m<sup>2</sup> van het monument nodig. Hier liggen geen paden en graven en staat geen bijzonder waardevolle beplanting. Nieuwe beplanting zorgt voor de instandhouding van de groene rand.</p> <p>Voor beide Rijksmonumenten is overleg gevoerd met de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten en is een monumentenvergunning aangevraagd.</p> |

# Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker                                             | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2, 25, 26, 27, 28, 34, 35, 36, 38, 39, 42, 50, 57, 58 | Inspreker kan zich niet vinden in het ontwerp voor HOV Om de Zuid omdat hierdoor waardevermindering van huizen optreedt.<br><br>Inspreker verzoekt om financiële compensatie tijdens de bouw en niet achteraf. | <p>Op het moment dat het bestemmingsplan voor HOV om de Zuid onherroepelijk geworden is, kan er een verzoek tot planschade / nadeelcompensatie (publiekrechtelijk) worden ingediend.</p> <p>Het recht op planschade is geregeld in artikel 6.1 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening. Er dient sprake te zijn van een tegemoetkoming van planschade (bijvoorbeeld waardevermindering van een huis). Binnen het normale maatschappelijke risico vallende schade blijft in principe voor rekening van de aanvrager. De oorzaak op basis waarvan een recht op tegemoetkoming ontstaat, kan onder andere een nieuw bestemmingsplan, een ontheffing van het geldende bestemmingsplan of een krachtens een beheersverordening verleende ontheffing zijn. Aan een verzoek om vergoeding van planschade zijn kosten verbonden in de vorm van griffierecht ad € 300, –.</p> <p>Het recht op nadeelcompensatie is geregeld in artikel 3:4 lid 2 Awb. Indien iemand onevenredig nadeel ondervindt van een rechtmatig genomen besluit kan hij verzoeken om dit nadeel te compenseren. Ook nadeelcompensatie is een tegemoetkoming van nadeel, en binnen het normale maatschappelijke risico vallende schade blijft in principe voor rekening van de aanvrager.</p> <p>Het uitgangspunt van het wettelijk stelsel dat planschade of nadeelcompensatie pas kan worden vastgesteld als het schadeveroorzakende besluit onherroepelijk is geworden. Dit is afhankelijk van de Raad van State, maar meestal duurt dit ongeveer een jaar. Voor zowel planschade als nadeelcompensatie geldt dat een zelfstandig besluit wordt genomen en op basis daarvan – indien schadevergoeding wordt toegekend – een financiële vergoeding zal worden betaald.</p> |

## Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker                                      | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                                        | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 26                                             | Compensatie door een eventuele box of garage box waar servicekosten per jaar voor moet worden betaald is niet afdoende voor de waardevermindering en ernstige overlast van minimaal 7 jaar.                                                                                            | <p>Ten aanzien van de waardevermindering kan, nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, een verzoek tot planschade (publiek-rechtelijk) worden ingediend (zie ook bovenstaand antwoord). De vaststelling van eventuele waardevermindering vindt plaats in het kader van een planschadeverzoek.</p> <p>In overleg met de bewoners van de Pelikaanstraat zal het gebruik van de ruimte onder de HOV-baan nader worden ingevuld. Het overleg hierover is reeds opgestart.</p> |
| 25, 26, 27, 28, 35, 36, 38, 39, 42, 50, 57, 58 | De bewoners van de Pelikaanstraat hebben nog geen voorstel voor compensatie ontvangen anders dan meedenken over de inrichting van de openbare ruimte. Dit wordt echter niet als compensatie ervaren.                                                                                   | Het gebruik van de ruimte onder de HOV-baan is de bewoners van de Pelikaanstraat in december 2006 door het College toegezegd als compensatie. In overleg zal het gebruik van de ruimte onder de HOV-baan nader worden ingevuld. Het overleg hierover is reeds opgestart.                                                                                                                                                                                                               |
| 35, 36, 38, 42                                 | <p>Insprekers verzoeken maatregelen voor bewoners tegen overlast in de buurt en vervuiling van de openbare ruimte in de vorm van zwerfvuil.</p> <p>Inspreker verzoekt met komst tram het interval van schoonmaak (vuil en groenvoorziening) gebied Pelikaanstraat op te schroeven.</p> | De gemeente maakt afspraken met ProRail en het Bestuur Regio Utrecht over het (gezamenlijke) beheer en onderhoud van de omgeving halte Utrecht Vaartsche Rijn, waaronder ook de Pelikaanstraat valt. Dit beheer voor "schoon" en "heel" zal op een hoger niveau liggen dan nu en dan dat gebruikelijk is in de woonstraat.                                                                                                                                                             |



# Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker | Inspraakreactie                                                                                                                                  | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 38        | Inspreker verzoekt om toetsing vastgestelde geluidswaarden en voorstel mogelijkheid tot financiële compensatie c.q. terugbrengen geluidswaarden. | <p>Er is in het kader van het bestemmingplan akoestisch onderzoek verricht naar de toekomstige optredende geluidsbelasting als gevolg van de tram. Op die gedeelten van het tracé waar momenteel al sprake is van autoverkeer is naast de toekomstige geluidsbelasting ook de huidige geluidsbelasting in beeld gebracht. Dit alles om te beoordelen of e.e.a. past binnen het gestelde in de Wet geluidhinder.</p> <p>De gemeente zet ter regulering van de geluids-overlast primair in op het toepassen van stille trams in combinatie met een goede spoorconstructie. Daar waar het vanuit de Wet geluidhinder noodzakelijk is zullen aanvullende maatregelen getroffen worden. De resultaten van het akoestisch onderzoek zijn opgenomen in het bestemmingsplan.</p> <p>Voor die woningen waar, na het treffen van maatregelen, uit berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting op de gevel nog hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van de wet Geluidhinder zal een ontheffingsprocedure worden gelopen. Hierbij wordt voor de desbetreffende woningen als het nodig is ook gekeken –en zo nodig gemeten– naar de geluidsisolatie van de woning ten behoeve van het geluidsniveau binnen dat in ieder geval moet voldoen aan de normen daarvoor gesteld in de Wet geluidshinder. Op deze Hoger Waarde procedure is inspraak mogelijk en u zult hierover worden geïnformeerd.</p> <p>Kosten voor de eventueel benodigde maatregelen en eventuele kosten voor extra isolatie aan de woningen zijn voor het project.</p> |

# Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker                                      | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 25, 26, 27, 28, 34, 35, 38, 39, 42, 44, 50, 58 | Insprekers zijn van mening overlast te krijgen tijdens bouw (afval, verkeer- en geluids-overlast). Welke compensatieregeling stelt de gemeente voor?                                                           | Het uitvoeren van bouwactiviteiten brengt altijd enige vorm van hinder met zich mee. Voor bouwafval en hinder door geluid door bouwactiviteiten zijn in de Bouwverordening regels opgenomen. Deze regels moeten in acht worden genomen tijdens de uitvoering van werkzaamheden. Er zal ook het nodige bouwverkeer en bouw materiaal naar de bouw- en werkterreinen rijden om werkzaamheden te verrichten of te laden of te lossen. De daarvoor geldende (bouw)regels moeten in acht worden genomen. De door normale bouwwerkzaamheden veroorzaakte nadelen worden in beginsel als een aanvaardbaar maatschappelijk risico beschouwd en er is dan ook geen aanleiding om hiervoor compensatie aan te bieden. |
| 25, 26, 27, 28, 31, 38, 39, 42, 50, 58         | Insprekers vinden het wenselijk op korte termijn een 0-meting te laten plaatsvinden i.v.m. mogelijke schade, verzakkingen en/of trillingen tijdens bouw. Hoe gaat de gemeente om met eventuele geleden schade? | Er zal voor de start van de bouwwerkzaamheden een nulmeting worden uitgevoerd in zone rond de bouwwerkzaamheden op basis van de inzichten van de werkwijze van uitvoering. Deze nulmeting zal voor de bewoner, de aannemer en opdrachtgever worden vastgelegd als referentieniveau. Indien noodzakelijk kunnen ook tussentijdse metingen plaats vinden. Eventuele schades zullen worden vergeleken met deze nulmeting. Indien door de bewoner een schade geclaimd wordt, zal door een schade-expert worden beoordeeld of er een causaal verband bestaat tussen de schade en de bouwactiviteiten. Is de schade nieuw en is het causaal verband aantoonbaar dan zal de schade worden gecompenseerd.           |
| 13, 25, 26, 27, 28, 31, 35, 36, 38, 39, 42, 58 | De muur door de Pelikaanstraat zal graffiti spuiters aantrekken. Insprekers verzoeken oplossing of alternatief ter voorkoming van graffiti op de muur.                                                         | Het ontwerp voor de gevels langs de trambaan gaat uit van het grotendeels toepassen van strekmetaal (stevig soort gaas). Hiermee is de gevel grotendeels licht- en luchtdoorlatend, wat graffiti effectief ontmoedigt. De inrichting van de Pelikaanstraat wordt samen met de bewoners verder uitgewerkt, waarbij het laten begroeien met klimplanten van de gevels van de trambaan één van de mogelijkheden is.                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 13                                             | Inspreker stelt voor ter voorkoming van graffiti voor het gehele traject te kiezen voor het plaatsen van gaaswerk met bonte hedera of kiezels i.p.v. grote blinde muren.                                       | Het ontwerp voor de gevels langs de trambaan gaat uit van het grotendeels toepassen van strekmetaal (stevig soort gaas). Hiermee is de gevel grotendeels licht- en luchtdoorlatend, wat graffiti effectief ontmoedigt. De inrichting van de Pelikaanstraat wordt samen met de bewoners verder uitgewerkt, waarbij het laten begroeien met klimplanten van de gevels van de trambaan één van de mogelijkheden is.                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

# 

| Inspreker                  | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                            | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 25, 26, 27, 28, 42, 58     | Insprekers vragen zich af waarom restaurant LE:EN moet wijken voor dit plan?                                                                                                                               | Het besluit over de tracékeuze is eerder genomen op basis van de resultaten van een uitgebreide haalbaarheidsstudie (in twee fasen) en een consultatieronde. Het gekozen tracé heeft altijd als noodzaak de aankoop en sloop van het pand aan de Westerkade 37–38 gehad.<br>Aanpassingen in het ontwerp ten behoud van het pand Westerkade 37–38 zijn niet mogelijk, gezien de beperkte beschikbare ruimte.<br>De eigenaren van LE:EN zijn bij de start gewezen op het risico dat het pand evt. zou moeten wijken.                                       |
| 30                         | Inspreker verzoekt maatregelen te nemen zodat tram niet uit rails kan raken in bocht Pelikaanstraat, vanwege een verhoogde ligging t.o.v. het maaiveld.                                                    | In de hooggelegen trambaan langs de Vaartsestraat en Pelikaanstraat komt een tramkerende constructie. Mocht een tram uit de rails lopen, dan zorgt deze constructie er voor dat de tram op de trambaan blijft.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 31                         | Inspreker geeft te kennen dat het onduidelijk is hoe de ruimtes voor de bewoners van Pelikaanstraat ingevuld gaan worden.                                                                                  | Naar aanleiding van de consultatie voor de halte Utrecht Vaartsche Rijn wordt de compensatie voor de bewoners van de Pelikaanstraat ingevuld als bergingen en/of fietsenstallingen voor de bewoners. Het gebruik, de vorm en het beheer van deze ruimtes wordt samen met de bewoners verder uitgewerkt. Het overleg hierover is reeds opgestart.                                                                                                                                                                                                         |
| 23, 25, 26, 27, 28, 36, 42 | Inspreker verzoekt rekening te houden met voldoende fietsstelplaatsen bij tramhaltes.                                                                                                                      | Bij de uitwerking van het ontwerp wordt de noodzaak van fietsenstallingen bij de tramhaltes bekeken. Bij de halte Utrecht Vaartsche Rijn komen 2 gratis, bewaakte fietsenstallingen voor 750 fietsen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 34                         | Inspreker wijst op een recent onderzoek van de Milieudienst Rijnmond, waarin voor Utrecht het treinverkeer voornamelijk genoemd wordt als bron van overlast en daarmee samenhangende (gezondheids-)schade. | De onderzoeken zijn opgevraagd en bestudeerd. Deze rapporten gaan over trends in Rijnmond en geven geen aanleiding om de plannen voor de trambaan aan te passen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 34                         | Inspreker heeft bezwaar tegen elke uitbreiding van parkeerplaatsen in de buurt, ook onder het spoor.                                                                                                       | Deze vraag behoort officieel niet tot de scope van deze inspraak.<br>De trambaan leidt niet tot meer of minder parkeerplaatsen in de Pelikaanstraat.<br>Op verzoek van de gemeente Utrecht wordt in het project spoorverdubbeling van ProRail ruimte onder het spoor gemaakt waar de komst van de een garage met ongeveer 210 plaatsen mogelijk is. Over deze parkeergarage onder halte Utrecht Vaartsche Rijn heeft in 2007 inspraak in de vorm van consultatie plaatsgevonden. De parkeergarage wordt opgenomen in het bestemmingsplan HOV om de Zuid. |

## Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker | Inspraakreactie                                                                     | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 34        | Inspreker heeft bezwaar tegen de bouw van een keermuur op het talud van treinrails. | De trambaan wordt op palen gebouwd, zodat onder de trambaan ruimte is voor bergingen of fietsenstallingen voor bewoners. Daarmee is voor de trambaan ter plaatse van de Pelikaanstraat geen keermuur nodig in het spoortalud. De keermuur die nodig is om de ruimtes onder de trambaan voldoende diepte te geven, is meegenomen in het ontwerp van de trambaan. Deze komt ook terug in het nog op te stellen bestemmingsplan voor de trambaan.     |
| 34        | Inspreker heeft bezwaar tegen de komst van station Vaartsche Rijn.                  | De halte Utrecht Vaartsche Rijn past in het concept van Randstadspoor, met frequent bediende treinhalttes op relatief korte afstanden in en om de stad Utrecht. De halte zal een belangrijke betekenis krijgen voor de woningen, scholen en andere voorzieningen in de directe nabijheid (Rotsoord, Hoograven, Watervogelbuurt, Museumkwartier). Daarnaast maakt de halte het mogelijk om over te stappen van trein op trein en van tram op trein. |
| 34        | Inspreker heeft bezwaar tegen de komst van horeca in/nabij station Vaartsche Rijn.  | Het ontwerp voor de halte Utrecht Vaartsche Rijn maakt beperkt commerciële ruimtes onder de spoorbaan en de trambaan mogelijk. Op de hoeken Pelikaanstraat/Oosterkade, Vaartsestraat/Westerkade en Vondellaan/Westerkade is een soort kiosk mogelijk voor reizigers en passanten. Bij deze kiosk moet gedacht worden aan een winkeltje of horeca. Deze kiosk is ook bedoeld om de sociale veiligheid te verhogen.                                  |

# Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 34        | <p>Inspreker mist duidelijk inzicht in de gevolgen van samenloop van spooruitbreiding en de trambaan, waar het gaat om cumulatieve geluids- en trillingniveaus en andere relevante zaken.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | <p>Vanaf het begin van het plan is in het ontwerp en bij de milieubeoordeling van de plannen rekening gehouden met het feit dat de omgeving met spoor en tram te maken heeft (cumulatie)</p> <p>Er is akoestisch onderzoek verricht naar de toekomstig optredende geluidsbelasting als gevolg van de tram. Op die gedeelten van het tracé waar momenteel al sprake is van autoverkeer is naast de toekomstige geluidsbelasting ook de huidige geluidsbelasting in beeld gebracht. Dit alles om te beoordelen of e.e.a. past binnen het gestelde in de Wet geluidhinder.</p> <p>De gemeente zet ter regulering van de geluidsoverlast primair in op het toepassen van stille trams in combinatie met een goede spoorconstructie. Slechts daar waar vanuit de Wet geluidhinder absoluut noodzakelijk is zullen aanvullende schermen op het standaard baanontwerp worden toegepast.</p> <p>Zowel voor de bouwactiviteiten als in de exploitatiefase worden de richtlijnen van de SBR gehanteerd ten aanzien van trillingen. Bij het onderzoek wordt de trillingrapportage van het spoor betrokken. Indien noodzakelijk vanuit deze richtlijnen zullen maatregelen worden getroffen om de trillingen naar de omgeving te beperken. De richtlijnen A en B van de SBR (Stichting Bouw Research), respectievelijk gericht op "Schade aan gebouwen" en "Hinder voor personen" zijn hierop van toepassing.</p> |
| 34        | <p>Inspreker is van mening dat er niet gekozen is voor betere, slimmere, minder overlast veroorzakende oplossingen, te weten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- er is niet gekozen om samen met ProRail het stads- en streekvervoer te integreren.</li> <li>- er is niet gekozen voor het onder de grond wegwerken van (een deel van) de trambaan.</li> <li>- er is niet gekozen voor het aanleggen van de trambaan aan de zuidwestzijde van de spoorrails (kant Vondellaan en Baden Powellweg).</li> </ul> | <p>Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. De studie naar deze mogelijke varianten is reeds uitgevoerd. Alles overwegende heeft het college in april 2004 besloten het huidige tracé aan te wijzen als definitief tracé. In het collegeprogramma is deze keus nog eens bevestigd. De optie voor integratie van stads- en streekvervoer met ProRail is in de plannen van 2003 al bekeken en gemotiveerd afgewezen. Kernvraag was of ProRail capaciteit heeft op het spoor. Het antwoord op deze vraag was (en is nog steeds) nee.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |

# Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 34        | Inspreker stelt voor eventuele (aanvullende) afspraken over maatregelen tegen overlast, directe en indirecte schade, tijdens de bouw of tijdens het gebruik van de beoogde tram-baan op papier vast te leggen, o.a. wie de afspraken gaat handhaven en welke maatregelen/sancties er zijn bij niet nakomen. | <p>In de op te stellen contracten tussen de bouw-combinaties en de gemeente Utrecht zal aandacht worden besteed aan het minimaliseren van de kans op overlast en het optreden van schades. Hierbij zal tevens rekening worden gehouden met eigendommen van derden, waarbij met deze derden afspraken zullen worden vastgelegd door het doen van nulopnames binnen een vooraf vastgestelde invloedscontour.</p> <p>Voor de omgeving halte Utrecht Vaartsche Rijn wordt door de gemeente Utrecht en ProRail een klankbordgroep opgericht waarbij uw genoemde bezwaren tijdens de uitvoering kunnen worden besproken en opgelost.</p> |
| 34        | Inspreker maakt bezwaar tegen het verdwijnen van bomen langs het hele traject.                                                                                                                                                                                                                              | De komst van de trambaan leidt tot extra ruimtebeslag, dat onder andere ten koste gaat van bomen langs delen van de trambaan. Hoewel zoveel mogelijk bomen worden verplant of worden vervangen door nieuwe aanplant is niet voldoende ruimte om in de nabijheid van de tram-baan alle te vellen bomen te compenseren.                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 34        | Het behoud van groene stroken is ook van belang indien er vleermuizen zitten, wat de overlast van insecten tegen gaat.                                                                                                                                                                                      | <p>Vanwege de komst van de trambaan heeft de Zoogdiervereniging VZZ in samenhang met de spooruitbreiding uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten op vleermuizen. Hieruit blijkt dat met aanvullende maatregelen de effecten van beide projecten op vleermuizen beperkt zijn. Dit wordt getoetst in het kader van een Ontheffings-aanvraag voor de Flora en Faunawet.</p> <p>De maatregelen voor vleermuizen bestaan onder andere uit het zoveel mogelijk handhaven van groenstroken, het verplanten en aanplanten van bomen langs het tracé en het mede daarmee behouden van de door vleermuizen gebruikte verbindingen.</p>  |
| 35        | Inspreker heeft bezwaar tegen parkeergarage onder het tracé.                                                                                                                                                                                                                                                | Deze vraag behoort niet tot de scope van deze inspraak. Over halte Vaartsche Rijn en de parkeergarage heeft in 2007 inspraak in de vorm van consultatie plaatsgevonden. Op verzoek van de gemeente Utrecht wordt in het project spoorverdubbeling van ProRail ruimte onder het spoor gemaakt waar de komst van de een garage mogelijk is. De parkeergarage wordt opgenomen in het bestemmingsplan HOV om de Zuid.                                                                                                                                                                                                                  |

# Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 35        | <p>Inspreker geeft aan nu al overlast te hebben van voorbereidingen van bouw in Pelikaanstraat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vergeten riolering aan te sluiten waardoor lekkage is ontstaan;</li> <li>- onnodig bezet houden van (schaarse) parkeerplaatsen;</li> <li>- laten rondslingeren van bouwpuin, parkeerpaaltjes, verkeersborden etc.</li> </ul> | <p>De reeds uitgevoerde werkzaamheden zijn namens de Gemeente Utrecht en ProRail uitgevoerd. Beide partijen betreuren de overlast die inspreker hiervan heeft ondervonden. Om in het vervolgtraject de overlast te verminderen, zullen in de contracten die tussen de bouwcombinaties en de gemeente Utrecht c.q. ProRail worden afgesloten aandacht worden besteed aan het minimaliseren van de kans op overlast en het optreden van schades. Hierbij zal tevens rekening worden gehouden met eigendommen van derden, waarbij met deze derden afspraken zullen worden vastgelegd door het doen van nulopnamen binnen een vooraf vastgestelde invloedscontour.</p> <p>Voor de omgeving halte Utrecht Vaartsche Rijn wordt door de gemeente Utrecht en ProRail een klankbordgroep opgericht waarbij uw genoemde bezwaren tijdens de uitvoering kunnen worden besproken en opgelost.</p> |
| 35        | <p>Inspreker heeft bezwaar dat monumentale graven op de begraafplaats moeten wijken.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <p>Voor de trambaan hoeven noch op de begraafplaats Soestbergen noch op de begraafplaats Kovelswade graven te verdwijnen. Bij de begraafplaats Soestbergen blijft de trambaan buiten de grens van het Rijksmonument, door de breedte en de afstand tot de spoorlijn zo klein mogelijk te maken. Bij de begraafplaats Kovelswade liggen op de strook grond die voor de trambaan nodig is geen graven.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 38        | <p>Inspreker verzoekt de gemeente te waarborgen dat extra gemotoriseerd verkeer door de Pelikaanstraat tot een minimum wordt beperkt.</p>                                                                                                                                                                                                                                 | <p>Nabij de halte Utrecht Vaartsche Rijn wordt, met uitzondering van enkele plaatsen voor kiss-and-ride en enkele taxistandplaatsen die onsloten worden via de Baden Powellweg / Vondellaan, niet voorzien in parkeerplaatsen voor treinreizigers.</p> <p>Daarnaast is de verwachting dat slechts weinig reizigers per auto naar het station zullen reizen, gezien het betaald parkeren in de omgeving. Degenen die dit wel doen, zullen gebruik maken van de parkeergarage Vaartsche Rijn, waarvan de ingang zich aan de Baden Powellweg bevindt.</p> <p>Daarnaast zijn de aan- en afrijmogelijkheden van de Pelikaanstraat onaantrekkelijk, vergeleken met die van de Baden Powellweg. De verwachting is dat de verkeersaantrekkende werking minimaal is.</p>                                                                                                                        |



# Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                      | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 38        | Inspreker verzoekt om 1 x persoonlijke parkeerplaats per woning (Pelikaanstraat).                                                                                                                    | Net zoals nu zullen de parkeerplaatsen in de Pelikaanstraat openbaar zijn en daarmee te gebruiken door vergunninghouders en incidentele gebruikers.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 42        | Inspreker vindt een volledige plaatsing op de huidige spoordijk met de tram aan de zuidzijde logistiek en conceptmatig een betere oplossing.                                                         | Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. De studie naar deze mogelijke varianten is reeds uitgevoerd. Alles overwegende heeft het college in april 2006 besloten het huidige tracé aan te wijzen als definitief tracé. In het collegeprogramma is deze keus nog eens bevestigd.                                                                                                                                                                                           |
| 50        | Inspreker vraagt zich af waarom vorige gemeenteraden besluiten dat een bus of trambaan door de Pelikaanstraat niet leefbaar is voor de straat en wordt er nu besloten dat dit geen enkel bezwaar is? | De afweging om de bus op straatniveau door de Pelikaanstraat te voeren heeft, in overleg met de bewoners, plaatsgevonden in 2003 bij de haalbaarheidsstudie. Mede op basis van de bezwaren van de bewoners tegen de lage variant, is besloten om voor de huidige variant te kiezen (hoge ligging). Deze keus is in het huidige collegeprogramma nog eens bevestigd. Het nieuwe ontwerp van de straat zal in overleg met de bewoners worden opgesteld.                                  |
| 50, 58    | Inspreker stelt dat het toenemende autoverkeer een slechte invloed heeft op de luchtkwaliteit (Pelikaanstraat).                                                                                      | De komst van een trambaan zal een positief effect hebben op de luchtkwaliteit ten opzichte van de busbaan. Daarnaast zal naar verwachting het station Vaartsche Rijn geen aantrekkende werking hebben op het autoverkeer in de Pelikaanstraat, zeker omdat de aanrijroutes / kiss'n'ride via de Baden Powellweg ontsloten worden.                                                                                                                                                      |
| 50        | Inspreker vraagt zich af wanneer de gemeente de gevolgen die dit plan heeft voor de bewoners van de Pelikaanstraat serieus neemt?                                                                    | De gevolgen voor de bewoners zijn uitgebreid meegewogen en gecommuniceerd. In meerdere sessies hebben de bewoners van gedachten kunnen wisselen over inpassingsproblemen, uitstraling, verkeershinder en dergelijke. Veel bewoners hebben daar gebruik van gemaakt. Vervolgens heeft het college hierover besloten (ontwerp halte Utrecht Vaartsche Rijn). Bij de inrichting van de straat en het gebruik van de ruimtes onder de HOV-baan zullen de bewoners direct worden betrokken. |

# Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker | Inspraakreactie                                                                                                  | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 57        | Inspreker vraagt zich af in hoeverre nog wordt voldaan aan Europese geluidsnormen?                               | <p>Er gelden geen Europese geluidsnormen maar nationale normen op grond van de Wet geluidhinder. Europa kent alleen richtlijnen voor omgevingslawaaï. Bij aanleg van infrastructuur moeten we rekening houden met de (nationale) normen voor geluidsbelasting op de gevel.</p> <p>Er is in het kader van het bestemmingplan akoestisch onderzoek verricht naar de toekomstige geluidsbelasting als gevolg van de tram. Op die gedeelten van het tracé waar momenteel al sprake is van autoverkeer is naast de toekomstige geluidsbelasting ook de huidige geluidsbelasting in beeld gebracht. Dit alles om te beoordelen of e.e.a. past binnen het gestelde in de Wet geluidhinder.</p> <p>De gemeente zet ter regulering van de geluidsoverlast primair in op het toepassen van stille trams in combinatie met een goede spoorconstructie. Daar waar het vanuit de Wet geluidhinder noodzakelijk is zullen aanvullende schermen op het standaard baanontwerp worden toegepast. De resultaten van het akoestisch onderzoek zijn opgenomen in het bestemmingsplan.</p> <p>Voor die woningen waar, na het treffen van maatregelen, uit berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting op de gevel nog hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van de wet Geluidhinder zal een ontheffingsprocedure worden gelopen. Hierbij wordt voor de desbetreffende woningen als het nodig is ook gekeken –en zo nodig gemeten– naar de geluidsisolatie van de woning ten behoeve van het geluidsniveau binnen dat in ieder geval moet voldoen aan de normen daarvoor gesteld in de Wet geluidhinder. Op deze Hogere Waarde procedure is inspraak mogelijk. Kosten voor de eventueel benodigde afschermmende maatregelen en eventuele kosten voor extra isolatie aan de woningen zijn voor het project</p> |
| 57        | Inspreker vraagt of het mogelijk is dat bewoners van Pelikaanstraat zich kunnen laten uitkopen door de gemeente. | De gemeente Utrecht zal eigenaren niet uitkopen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 32        | Kamer van Koophandel is verheugd dat vaart wordt gemaakt met de tram.                                            | De gemeente Utrecht waardeert uw steun en spant zich in om de HOV Om de Zuid uit te voeren.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

# Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 32        | <p>Inspreker mist in het VO elke aanwijzing dat de tram meer is dan een vervoerskundige oplossing. Vele voorbeelden wijzen uit dat de tram juist een aanjager kan zijn van belangrijke ruimtelijke vernieuwing voor de stad. Inspreker verzoekt daarom vroegtijdige initiatieven te nemen voor gebiedsontwikkeling: herontwikkeling Rotsoord/volledige campus bij halte Vaartsche Rijn + publiekstrekkers bij Galgenwaard.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | <p>De ontwikkeling van de HOV heeft als primair doel het bieden van een hoogwaardige en duurzame verbinding tussen het Utrechtse Centraal Station en De Uithof. Het gebied rondom Utrecht Centraal Station wordt nog meer een stedelijk gebied met voorzieningen, waar ook Station Utrecht Vaartsche Rijn onderdeel van gaat uitmaken. Naast een trein- en tramhalte worden hier ook een parkeergarage en programma voor commerciële functies in het ontwerp meegenomen. De herontwikkeling van Rotsoord zal het stedelijke karakter van dit gebied verder versterken. Voor de overige haltes Koningsweg en Galgenwaard ligt de nadruk niet op een intensieve gebiedsontwikkeling, omdat dit niet passend is bij het landelijke karakter van deze gebieden.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 33        | <p>Inspreker verzoekt maatregelen te nemen voor een veilige fietsoversteek op het kruispunt Platolaan – Weg tot de Wetenschap. Inspreker stelt hiertoe het realiseren van slagbomen voor fietsers voor d.m.v. het niet uitvoeren van een baan voor links afslaand autoverkeer, het niet uitvoeren van de middenberm op de autoweg en het niet uitvoeren van de oversteekplaats bij de Wim Sonneveldlaan.</p> <p>Bijkomend voordeel van een oversteek bij de Platolaan met slagbomen en het opheffen van de oversteekplaats Wim Sonneveldlaan is, dat de waarschuwingssystemen bij de Platolaan zachter afgesteld worden en er geen waarschuwingssystemen bij de Wim Sonneveldlaan komen, wat tot minder geluidsoverlast leidt voor omwonenden.</p> | <p>De gemeente heeft nadrukkelijk kennis genomen van de zorgen over de verkeersveiligheid van het fietsverkeer op dit kruispunt. Dit is aanleiding om het ontwerp van het kruispunt Weg tot de Wetenschap – Platolaan nog eens kritisch op detailpunten te beoordelen. Ook de wijze waarop het kruispunt wordt beveiligd, zal daarin worden meegenomen. Alle fietsoversteeken met de trambaan zullen van waarschuwingssystemen worden voorzien (te vergelijken met die langs de sneltram Utrecht–Nieuwegein–IJsselstein). Het geluidsniveau hiervan is instelbaar. Ook kan de apparatuur gericht worden, bijvoorbeeld zoveel mogelijk van de woningen af. Hierdoor kan hinder voor omwonenden zoveel mogelijk worden voorkomen. Daarnaast is het kruispunt voorzien van een verkeersregelinstantie.</p> <p>De fietsoversteekplaats bij de Wim Sonneveldlaan kan niet worden gemist, omdat de Wim Sonneveldlaan onderdeel is van het hoofdfietsnetwerk en dus moet aansluiten op de hoofdfietsroute op de Weg tot de Wetenschap.</p> |
| 33        | <p>Inspreker verzoekt begroeiing tussen fietspad Weg tot de Wetenschap en geluidswal te handhaven.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | <p>Door de verschuiving van het fietspad richting de woningen, zal een deel van begroeiing verdwijnen. Een groene rand blijft gehandhaafd, door waar nodig aanvullende begroeiing aan te brengen.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |

# Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 33        | Inspreker verzoekt keuze te laten vallen op geluidsarme tram.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. De gemeente Utrecht streeft er naar dat er een moderne stille tram komt. Omdat de aanschaf nog niet aan de orde is en de gemeente hierin niet rechtstreeks partij is, wordt overleg gevoerd met de direct betrokken partijen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 37        | Inspreker blijft graag op de hoogte van de plannen en ontwikkelingen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Bewoners die direct in het invloedsgebied langs het tracé wonen, worden onder ander geïnformeerd door huis aan huis berichten. Bewoners en belanghebbenden in de verdere omgeving kunnen informatie vinden op de website van de gemeente Utrecht ( <a href="http://www.Utrecht.nl/HOV">www.Utrecht.nl/HOV</a> ) of bij het wijkbureau. Daarnaast wordt er samen met ProRail een informatiehoek ingericht in de Neudeflat (Vinkenburgstraat 26) voor de projecten spooruitbreiding en de aanleg van de trambaan.                                                                                                                                                                                  |
| 37        | Inspreker verwacht hogere geluidsbelasting door de spoorverdubbeling en de trambaan en is benieuwd of en hoe er onderzoek is verricht naar de beperking van geluidsoverlast van de verschillende sporen (trein + tram). Inspreker vraagt zich af of er dubbele geluidschermen komen, aangezien het om twee projecten gaat. Hebben beide projectorganisaties hierover contact gehad en is er al afstemming bereikt? | De geluidsmaatregelen van het spoor liggen vast in het tracébesluit (TB) van de spooruitbreiding. De gemeente Utrecht en ProRail hebben zoveel mogelijk samengewerkt in dit traject. Er is en wordt gezamenlijk gezocht naar oplossingen en waar mogelijk worden gezamenlijke maatregelen genomen. Het blijkt echter niet altijd de meest effectieve oplossing te zijn om voor spoor en tram één geluidsafscherming aan te brengen.<br><br>Het geluidonderzoek van de tram heeft inmiddels uitgewezen dat het meest effectieve geluidscherm voor de tram bij station Vaartsche Rijn een absorberend scherm aan beide zijden van de trambaan. Dit absorberende scherm is ingebouwd in de barrier. |
| 37        | Inspreker is voorstander van behouden Oosterspoorbaan, onder meer als museumlijn. Zij wil over ontwikkelingen hierover graag op de hoogte worden gehouden.                                                                                                                                                                                                                                                         | Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. Momenteel lopen er diverse studies naar de Oosterspoorbaan. Deze zijn nog niet afgerond. Indien besluitvorming plaats vindt over de Oosterspoorbaan in relatie tot de trambaan, wordt hierover gecommuniceerd.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 48        | Inspreker verzoekt om toezicht vermindering dieseltreinen Oosterspoorbaan i.v.m. constatering van toename dieseltreinen / locomotieven.                                                                                                                                                                                                                                                                            | Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. De aanschaf van en het in gebruik nemen / houden van treinen is geen gemeentelijke aangelegenheid. Dit is veelal Europees beleid dat op nationaal nivo wordt getoetst.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 40        | Inspreker juicht de plannen voor een trambaan HOV om de Zuid toe.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | De gemeente Utrecht waardeert uw steun en spant zich in om HOV Om de Zuid te realiseren.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |

# Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 40        | <p>Inspreker constateert dat er niet goed nagedacht en gepland is. Onlangs is de vrije busbaan door de Uithof gerealiseerd. Een trambaan betekent dat de Uithof weer op de schop moet. Inspreker is voorstander van RandstadRail.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | <p>Bij de aanleg van de busbaan in De Uithof is rekening gehouden met de komst van een trambaan. Hierdoor moet alleen het bovenste deel van de wegconstructie worden aangepast en hoeft De Uithof niet volledig op de schop.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 40        | <p>Inspreker is voorstander van ontmoedigen autoverkeer van CS naar de Uithof en stelt voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- aan beide kanten van Ledig Erf – Uithof fietspaden met 2-richtingsverkeer met een aparte parallelweg voor het parkeren-de verkeer.</li> <li>- een groene golf voor auto's bij een max. snelheid van 50 km en vooral een ver-smalling van de rijbanen</li> </ul> <p>Is het Ministerie van Defensie niet bereid het terrein van de Kromhoutkazerne aan de Gemeente over te dragen ten behoeve van een terminal in de Uithof? Dat zou een oplossing kunnen zijn voor het drukke verkeer op de op- en afritten bij het stadion.</p> | <p>De suggesties vallen buiten de scope van dit project. Ten aanzien van de fietsverbinding merken we op dat er het streven is om de genoemde fietsverbinding, die deel uitmaakt van de top 5 van drukste fietsroutes, uit te rusten met fietspaden geschikt voor tweerichtingsfietsverkeer. Of dit streven daadwerkelijk gerealiseerd gaat worden is van meerdere factoren afhankelijk en kan op dit op dit moment nog niet worden aangegeven.</p> <p>Het terrein van de Kromhoutkazerne wordt door het Ministerie van Defensie heringericht. Het overdragen van het terrein aan de gemeente Utrecht is geen optie.</p> |
| 40        | <p>Inspreker vraagt zich af hoe de toestroom en verwerking van passagiers gaat verlopen of: waar komen de haltes en de aanloop-/aanrij routes in Oost? Een verlegging van een belangrijke lijn naar buiten de wijk mag niet tot gevolg hebben dat men in de wijk van OV verstoken raakt (scholen aan Ina Boudier Bakkerlaan, verzorgingshuis Swellengrebel, Diaconessenziekenhuis etc.)</p> <p>Ter overweging wordt meegegeven om trolleybussen binnen de wijk (of zelfs binnen de gehele stad) in te zetten.</p>                                                                                                                                                         | <p>Wijk Oost zal zeker niet verstoken blijven van openbaar vervoer. Er zullen bussen over de route Venuslaan–Rubenslaan blijven rijden. In principe blijven de bestaande locatie van de haltes gehandhaafd.</p> <p>De inzet van trolleybussen vereist zulke grote investeringen in infrastructuur en materieel dat dit niet aan de orde is.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 41        | <p>Inspreker is van mening dat een lightrail verbinding een goed alternatief c.q. goede aanvulling is op de busverbindingen. Deze kan bijdragen aan het terugdringen van het autoverkeer.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | <p>De gemeente Utrecht waardeert uw steun en spant zich in om HOV Om de Zuid uit te voeren.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 41        | <p>Inspreker dringt aan dat het geplande transferium, dicht bij A28, direct aansluiting krijgt op de lightrail.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | <p>In het voorontwerp van P+R Uithof is een eindhalte voor de tram opgenomen. Ook bij de uitwerking van P+R Uithof wordt rekening gehouden met de mogelijke komst van een tram.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |

# Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                         | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 41        | Inspreker mist in het plan een totaal beeld van veiligheid voor voetgangers en fietsers in tracédeel U.                                                                                                                                                 | In De Uithof wordt de trambaan gerealiseerd op de bestaande busbaan. Ook de maximale snelheid van tram blijft gelijk aan die van de bus. De eerder genomen fysieke maatregelen bij de aanleg van de busbaan, om de veiligheid voor voetgangers en fietsers te verbeteren, blijven gehandhaafd.                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 41        | Inspreker pleit voor bereikbaarheid De Uithof en dat tevens de veiligheid gewaarborgd wordt tijdens ombouw. Inspreker dringt aan op het tijdig bespreken en te regelen met De Uithof partners.                                                          | De bouwfaserings van de trambaan zal tot stand worden gebracht in overleg met De Uithof partijen. De situatie ten aanzien van veiligheid zal daarin expliciet worden belicht, mede gezien het drukke voetgangers en fietsverkeer ter plaatse van de te vertrammen HOV-baan.                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 43        | Inspreker refereert aan eerdere bezwaren d.d. 09/12/2003 en 20/02/2006: Inspreker kan zich niet vinden in het ontwerp voor HOV Om de Zuid omdat het pand aan de Westerkade 37-38 moet wijken.                                                           | <p>Het besluit over de tracékeuze is eerder genomen op basis van de resultaten van een uitgebreide haalbaarheidsstudie (in twee fasen) en een consultatieronde. De noodzaak tot aankoop en sloop van het pand aan de Westerkade 37-38 was daarbij bekend.</p> <p>Aanpassingen in het ontwerp voor het behoud van het pand Westerkade 37-38 zijn niet mogelijk, gezien de beperkte beschikbare ruimte.</p> <p>De uitwerking van de trambaan heeft niet geleid tot nieuwe inzichten. De noodzaak voor aankoop en sloop van het pand blijft aanwezig.</p> |
| 44        | Inspreker heeft op 24 februari 2006 reeds een bezwaarschrift ingediend tegen IPvE/FO HOV busbaan Om de Zuid. Inspreker stelt dat trambaan duidelijke voorkeur heeft boven een busbaan. Een aantal van oude bezwaren worden met komst trambaan opgelost. | De gemeente Utrecht neemt kennis van uw inspraakreactie dat met de komst van de trambaan een aantal bezwaren zijn weggenomen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |

## Inspiraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker | Inspiraakreactie                                                                                                  | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 44        | Inspreker verzoekt zoveel mogelijk groen te sparen en/of terug te plaatsen (in het gebied grenzend aan tracé 2A). | <p>Bij de begraafplaats Soestbergen blijft de tram-baan buiten de grens van het monument. Hierbij verdwijnt een belangrijk deel van de relatief jonge bomen en beplanting op deze grens. Door de trambaan op een betonnen plaat op palen aan te leggen, kunnen de beeldbepalende oude bomen (beuken en paardenkastanjes) blijven staan. Samen met de nieuwe aanplant van bomen, blijft hiermee de groene rand grotendeels gehandhaafd.</p> <p>Bij de begraafplaats Kovelswade is nabij de Waterlinieweg voor de trambaan circa 400m<sup>2</sup> van het monument nodig. Hier liggen geen paden en graven en staat geen bijzonder waardevolle beplanting. Nieuwe beplanting zorgt voor de instandhouding van de groene rand.</p> |



# Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                                            | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 44        | Inspreker verwacht in het DO tram berekeningen met de te verwachten geluidsterkte op de verschillende trajectonderdelen en de eisen die hieraan gesteld worden. Mocht het geluid de toegestane norm overschrijden dan pleit inspreker wederom voor geluidsschermen bij de Kovelaaarstraat. | <p>Er is in het kader van het bestemmingplan akoestisch onderzoek verricht naar de toekomstige optredende geluidsbelasting als gevolg van de tram. Op die gedeelten van het tracé waar momenteel al sprake is van autoverkeer wordt naast de toekomstige geluidsbelasting ook de huidige geluidsbelasting in beeld gebracht. Dit alles om te beoordelen of het past binnen het gestelde in de Wet geluidhinder.</p> <p>De gemeente zet ter regulering van de geluidsoverlast primair in op het toepassen van stille trams in combinatie met een goede spoorconstructie. Daar waar het vanuit de Wet geluidhinder noodzakelijk is zullen aanvullende schermen op het standaard baanontwerp worden toegepast. Pas na de afronding van dit onderzoek kan meer gezegd worden over de te treffen maatregelen.</p> <p>Voor die woningen waar, na het treffen van maatregelen, uit berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting op de gevel nog hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van de wet Geluidhinder zal een ontheffingsprocedure worden gelopen. Hierbij wordt voor de desbetreffende woningen als het nodig is ook gekeken –en zo nodig gemeten– naar de geluidsisolatie van de woning ten behoeve van het geluidsniveau binnen dat in ieder geval moet voldoen aan de normen daarvoor gesteld in de Wet geluidshinder. Op deze Hogere Waarde procedure is inspraak mogelijk. Kosten voor de eventueel benodigde afscherpende maatregelen en eventuele kosten voor extra isolatie aan de woningen zijn voor het project.</p> |
| 45        | Inspreker stemt in met de keuze voor vertramming. Het is een betere oplossing voor de langere termijn.                                                                                                                                                                                     | De gemeente Utrecht waardeert uw steun en spant zich in om HOV Om de Zuid te realiseren.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 45        | Inspreker verzoekt om een extra halte bij Emmy Vredelaan nabij viaduct A27.                                                                                                                                                                                                                | De vervoerswaarde van deze halte is te gering en past ook niet in het karakter van een snelle hoogwaardige tramverbinding tussen de Uithof en het centraal station. De halte wordt gerealiiseerd bij de Platolaan.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |

# 

| Inspreker | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 45        | Inspreker stelt voor de Halte kruising Plato-<br>laan – Weg tot de Wetenschap te verplaatsen<br>ten westen van deze kruising.                                                                                                                                                                                        | Belangrijkst nadeel van het verplaatsen van de<br>halte is het ruimtegebrek op deze kruising. De<br>halte zou direct naast het rechtsafvak komen te<br>liggen. Dit zou ten koste gaan van vluchtheuvels,<br>die gewenst zijn vanwege de verkeersveiligheid<br>voor fietsers en voetgangers. |
| 45        | Inspreker verzoekt om een goede snelle<br>busoverstap naar de bushalte van Galgen-<br>waard vanaf de halte kruising Laan van<br>Maarschalkerweerd /Weg tot de Wetenschap,<br>zodat men gemakkelijk kan overstappen om<br>de bussen richting Wijk bij Duurstede en Ina<br>Boudier Bakkerlaan te nemen.                | Ter hoogte van de kruising Laan van Maarschal-<br>kerweerd – Koningsweg komt een tramhalte. Hier<br>is gelegenheid om over te stappen op bussen<br>richting Bunnik, respectievelijk Rubenslaan /<br>Venuslaan.                                                                              |
| 45        | Inspreker ziet graag realisatie van een voet-<br>pad over het defensieterrein.                                                                                                                                                                                                                                       | Deze vraag valt buiten de scope van dit project.<br>Het defensieterrein (vml. Kromhoutkazerne) is<br>afgesloten en wordt beveiligd. Het terrein is<br>hiermee niet openbaar toegankelijk.                                                                                                   |
| 45        | Inspreker raadt de tramgrasstrook op de<br>Weg tot de Wetenschap tussen Padualaan en<br>Sorbonnelaan af. Een bus-tramsstrook moet<br>hier worden aangelegd om toekomstige ver-<br>voerstromen per bus van de Uithof naar<br>Utrecht Zuid, NS station Lunetten en bij ca-<br>lamiteiten te kunnen blijven garanderen. | In de kruispuntontwerpen van de Sorbonnelaan /<br>Weg tot de Wetenschap of Sorbonnelaan / Leu-<br>venlaan wordt het mogelijk gemaakt om met de<br>bus via de Sorbonnelaan te rijden waardoor bij<br>calamiteiten ook busvervoer kan worden ingezet.                                         |
| 45        | Inspreker verzoekt dat studentencomplex<br>aan de IBB goed ontsloten blijft door busver-<br>voer naar station en Uithof na aanleg van<br>tram.                                                                                                                                                                       | Reizigers vanuit de Ina Boudier Bakkerlaan zullen<br>na de aanleg van de tram moeten overstappen bij<br>de halte Weg tot de Wetenschap voor hun ver-<br>binding naar het station en De Uithof.                                                                                              |
| 46        | Inspreker vraagt zich af het mogelijk is de<br>trambaan op busbaan (Adema van Schelte-<br>mabaan) dusdanig aan te leggen dat krui-<br>sende bewegingen voorkomen worden.                                                                                                                                             | De trambaan kruist de Bleekstraat ongelijkvloers.<br>Wel is er een toerit voor het busverkeer van /<br>naar de Bleekstraat. Deze toerit voegt in op de<br>trambaan.                                                                                                                         |
| 46        | Inspreker vraagt zich af of bushalte<br>Bleekstraat wordt verplaatst of opgeheven?                                                                                                                                                                                                                                   | De bushalte bij de Bleekstraat wordt opgeheven.<br>Tijdens de aanleg van de trambaan wordt deze<br>mogelijk tijdelijk verplaatst.                                                                                                                                                           |
| 46        | Inspreker stelt voor de trambaan en busbaan<br>volledig los van elkaar te leggen indien<br>spoorlijn moet worden ondertunneld bij<br>interface stationsgebied.                                                                                                                                                       | Op dit moment worden de mogelijke varianten<br>onderzocht voor de aansluiting met de bestaan-<br>de tramlijn. Of de busbaan volledig los is van de<br>trambaan is afhankelijk van de variantkeuze.                                                                                          |
| 47        | Inspreker stelt dat indien gevelisolatie op de<br>Rijndijk de geluidsoverlast moet beperken,<br>dit niet geldt voor de tuin.                                                                                                                                                                                         | Dit is een juiste constatering. De Wet geluidhin-<br>der betreft de geluidsbelasting op de gevel van<br>de woning. Door middel van bronmaatregelen<br>(een stille tram) wordt ook het geluidsniveau in<br>de tuin beperkt.                                                                  |

# Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                                 | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 47        | Inspreker is van mening dat de tram zo dicht bij de woning komt (Rijndijk) en dat hiermee de privacy geschonden wordt.                                                                                                                                                          | <p>Het tracé van de tram is zorgvuldig gekozen en gaat door een dichtbebouwde stedelijke omgeving. Verminderde privacy in relatie tot de waarde van onroerende zaak is een schade-element dat in het kader van een planschadeonderzoek kan worden vastgesteld.</p> <p>Het recht op planschade is geregeld in artikel 6.1 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening. Er dient sprake te zijn van een tegemoetkoming van planschade. Binnen het normale maatschappelijke risico vallende schade blijft in principe voor rekening van de aanvrager. De oorzaak op basis waarvan een recht op tegemoetkoming ontstaat, kan onder andere een nieuw bestemmingsplan, een ontheffing van het geldende bestemmingsplan of een krachtens een beheersverordening verleende ontheffing zijn. Aan een verzoek om vergoeding van planschade zijn kosten verbonden in de vorm van griffierecht ad € 300, –.</p>                                                                         |
| 47        | Inspreker meent dat trillingen/dreunen gevolgen zal hebben voor constructie van de woning (Rijndijk).                                                                                                                                                                           | De trambaan moet voldoen aan de wet Geluidshinder en de richtlijnen A en B van de SBR (Stichting Bouw Research), respectievelijk gericht op “Schade aan gebouwen” en “Hinder voor personen”.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 47        | <p>Inspreker kan zich niet vinden in het ontwerp aangezien de boomgaard bij de Rijndijk met de komst van trambaan zal moeten verdwijnen en dus ook de pony's.</p> <p>Inspreker stelt dat met het verdwijnen van de boomgaard (Rijndijk) tevens het uitzicht wordt ontnomen.</p> | <p>Gewijzigd uitzicht in relatie tot de waarde van onroerende zaak is een schade-element dat in het kader van een planschadeonderzoek kan worden vastgesteld.</p> <p>Op het moment dat het plan HOV om de Zuid onherroepelijk geworden is kan er een verzoek tot planschade / nadeelcompensatie (publiek-rechtelijk) worden ingediend.</p> <p>Het recht op planschade is geregeld in artikel 6.1 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening. Er dient sprake te zijn van een tegemoetkoming van planschade. Binnen het normale maatschappelijke risico vallende schade blijft in principe voor rekening van de aanvrager. De oorzaak op basis waarvan een recht op tegemoetkoming ontstaat, kan onder andere een nieuw bestemmingsplan, een ontheffing van het geldende bestemmingsplan of een krachtens een beheersverordening verleende ontheffing zijn. Aan een verzoek om vergoeding van planschade zijn kosten verbonden in de vorm van griffierecht ad € 300, –.</p> |

# Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                       | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 49        | Inspreker stelt dat het onduidelijk is hoe bouwwerkzaamheden de bedrijfsvoering van het dierenasiel zullen beïnvloeden.                                                                                               | Het dierenasiel bevindt zich ten zuidoosten van de toekomstige trambaan, hoek A27/spoorbaan. Op dat gedeelte zullen aan die kant van het tracé geen extra ruimten worden geclaimd voor bouwwerkzaamheden, zodat het dierenasiel haar bedrijfsvoering kan voortzetten.                                                                                                                  |
| 49        | Inspreker stelt dat het dierenasiel 24 uur per dag bereikbaar dient te blijven tijdens de bouwwerkzaamheden.                                                                                                          | De ontsluiting van het dierenasiel wordt niet belemmerd door de bouwactiviteiten van de HOV tram om de Zuid, zodat het dierenasiel 24 uur per dag bereikbaar blijft.                                                                                                                                                                                                                   |
| 49        | Inspreker is van mening dat bouwwerkzaamheden geluid- en lichtoverlast veroorzaken voor aanwezige dieren in het asiel.                                                                                                | De normen uit de Wet Geluidhinder zijn niet van toepassing op de tijdelijke situatie van de bouw c.q. aanleg van de HOV-baan. Hinder tijdens de bouw zal zo veel mogelijk worden beperkt.                                                                                                                                                                                              |
| 49        | Inspreker vraagt zich af of het in de bocht (Koningsweg) afremmen door de tram een hoog piepgeluid veroorzaakt (hinderlijk voor dieren in het asiel met mogelijk blaffen als gevolg en dus overlast voor omwonenden). | De bocht wordt zo aangelegd dat de tram hier niet hoeft te remmen. Afremmen is pas noodzakelijk bij de halte bij de Koningsweg.                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 49        | Inspreker verzoekt om zichtwerende haag op terrein Dierenasiel.                                                                                                                                                       | De mogelijkheden voor een dergelijke haag zullen in overleg met de inspreker worden doorgenomen.                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 51        | Inspreker kan zich uitstekend vinden in het VO. Hij heeft echter een aantal aandachtspunten. Hij wil graag meer tempo en meer ambitie zien, zodat onder een volgend college de uitvoering al is begonnen.             | De gemeente Utrecht waardeert uw steun en spant zich in om HOV Om de Zuid te realiseren.                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 51        | Inspreker verzoekt heroverweging van systeemkeuze voor lagevloermaterieel.                                                                                                                                            | Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. Materieelaankopen en exploitatie vallen onder verantwoordelijkheid van de regionale vervoersautoriteit, Bestuursregio Utrecht (BRU). Tot op heden is in de plannen uitgegaan van een (nieuwe) lage vloertram omdat dit aansluit bij de moderne gangbare trams elders in Europa. Besluitvorming hierover is nog niet aan de orde. |
| 51        | Inspreker stelt voor te overwegen de busbaan door te trekken tot Lunetten (Waterlinieweg/Koningsweg).                                                                                                                 | Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. De studie naar deze mogelijke variant is reeds uitgevoerd. Alles overwegende heeft het college in april 2006 besloten het huidige tracé aan te wijzen als definitief tracé. In het collegeprogramma is deze keus nog eens bevestigd.                                                                                             |
| 51        | Inspreker is voorstander de Oosterspoorbaan aan te sluiten op de nieuwe trambaan.                                                                                                                                     | Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. Momenteel lopen er diverse studies naar de Oosterspoorbaan. Deze zijn nog niet afgerond. Uw suggestie zullen we daarin meenemen.                                                                                                                                                                                                 |

# Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                 | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 51        | Inspreker stelt voor de perrons bij Halte ontwerp De Uithof zodanig aan te passen dat er een vrijwel gelijkvloerse instap met busvloer ontstaat.                                                                | Bij de aanpassingen van de bushaltes wordt uitgegaan van de nieuwe toegankelijkheidseisen met 18 cm hoge perronranden. Hiermee ontstaat een instap met een zo beperkt mogelijk hoogteverschil.                                                                                                                             |
| 51        | Inspreker is voorstander van aansluiting Stationsgebied via Leidscheveertunnel.                                                                                                                                 | Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. Momenteel lopen er studies naar de aansluiting. Uw suggestie zullen we hierin meenemen.                                                                                                                                                                              |
| 51        | Inspreker stelt voor rekening te houden de tramlijn door te trekken bij P&R De Uithof naar Zeist en Bilthoven.                                                                                                  | Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. Wel wordt bij het ontwerp rekening gehouden met toekomstige uitbreiding van het tramnetwerk in de regio.                                                                                                                                                             |
| 52, 55    | Insprekers ondersteunen de plannen voor een lightrail verbinding tussen CS en De Uithof.                                                                                                                        | De gemeente Utrecht waardeert uw steun en spant zich in om HOV Om de Zuid te realiseren.                                                                                                                                                                                                                                   |
| 52, 55    | Insprekers verzoeken in DO een eindhalte bij de geplande P&R De Uithof op te nemen.                                                                                                                             | In het voorontwerp van P+R Uithof is een eindhalte voor de tram opgenomen. Ook bij de uitwerking van P+R Uithof wordt rekening gehouden met de mogelijke komst van een tram.                                                                                                                                               |
| 52, 55    | Insprekers stellen dat instemming met DO afhankelijk is technische randvoorwaarden. Zekerheden van het ongestoord functioneren van apparatuur (elektromagnetische veldstoringen, zwerfstoringen en trillingen.) | De effecten van de trambaan op gevoelige apparatuur in De Uithof zal worden onderzocht. Indien de komst van de tram negatieve effecten heeft op de (onderzoeks-) apparatuur, zullen deze effecten, inclusief oplossingsrichtingen, met betrokken partijen worden besproken. Het onderzoek en overleg zijn reeds opgestart. |
| 52, 55    | Insprekers stemmen in met het uitvoeren van tracédeel B als grasbaan om medegebruik door ander verkeer uit te sluiten.                                                                                          | De gemeente Utrecht waardeert uw steun en spant zich in om de trambaan op deze wijze uit te voeren.                                                                                                                                                                                                                        |
| 52, 55    | Insprekers verzoeken plaatsing middenmasten voor tracédeel U1, centrum De Uithof.                                                                                                                               | Waar in de huidige situatie een middengeleider aanwezig is, kunnen principe de bovenleidingmasten in het midden worden geplaatst.                                                                                                                                                                                          |
| 52, 55    | Insprekers stemmen in met overleg voor uitwerking situering tram- en bushaltes tracédeel U (De Uithof).                                                                                                         | De gemeente Utrecht stelt de samenwerking met Universiteit Utrecht en Universitair Medisch Centrum voor de realisatie van de trambaan op prijs en zet deze graag de komende periode voort.                                                                                                                                 |
| 52, 55    | Insprekers dringen aan op uitgewerkt stroommodel voor het gehele tracé ter voorkoming van opstoppen gedurende ombouwperiode.                                                                                    | De verkeerscirculatie op De Uithof gedurende de bouwperiode van de HOV tram om de Zuid wordt in een vervolgfase van het project nader onderzocht en met betrokken partijen worden afgestemd.                                                                                                                               |

# Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 52, 55    | <p>Insprekers verzoeken om nadere aandacht in DO voor de fietsoversteek Weg tot de Wetenschap. Een hoogwaardige fietsroute met korte wachttijden bij kruisingen is het uitgangspunt dat instemming heeft van insprekers.</p> <p>De fietsroute (centrum – Burgemeester Rei-gerstraat –Wilhelminapark – Prins. Hendrik-laan – Platolaan – Weg tot de Wegenschap) takt bij de kruising Platolaan/Weg tot de Wetenschap aan op het voorontwerp voor de tram. De wijze waarop de staduitgaande fietser –in een soort tegenbeweging– over de kruising geleid wordt doet vermoeden dat in de praktijk fietsers hier grootschalig dwars het kruisingsvlak zullen gaan gebruiken.</p> | <p>De gemeente heeft nadrukkelijk kennis genomen van de zorgen over de verkeersveiligheid van het fietsverkeer op dit kruispunt. Dit is aanleiding om het ontwerp van het kruispunt Weg tot de Wetenschap – Platolaan nog eens kritisch op detailpunten te beoordelen.</p> <p>Ook de hier naar voren gebrachte problematiek zal daarin worden betrokken.</p>                                                                                                       |
| 53, 54    | <p>Insprekers verzoeken bij Bruggencomplex Herculeslaan waarborging t.a.v. masthoogte.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | <p>De doorvaarthoogte van de bestaande brug over de Kromme Rijn blijft gehandhaafd. De hiernaast te bouwen nieuwe brug krijgt dezelfde doorvaarthoogte.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 53, 54    | <p>Insprekers verzoeken bij Bruggencomplex Herculeslaan waarborging t.a.v. goede voorzieningen t.b.v. wandelaars, fietsers en mensen met kinderwagens en rolstoelen.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | <p>Met de komst van de trambaan wordt onder de bestaande en nieuwe brug over de Kromme Rijn in de Laan van Maarschalkerweerd een ecologische en recreatieve doorgang gemaakt voor voetgangers over het Jaagpad. Het gebruik van kinderwagens is mogelijk, voor zover het Jaagpad hiervoor geschikt is. De mogelijkheid om het ontwerp van de onderdoorgang aan te passen om deze mede geschikt te maken voor o.a. kinderwagens en rolstoelen wordt onderzocht.</p> |
| 53, 54    | <p>Insprekers verzoeken bij Bruggencomplex Weg tot de Wetenschap waarborging t.a.v. goede voorzieningen t.b.v. fietsers, wandelaars en mensen met kinderwagens en rolstoelen.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | <p>De huidige situatie blijft ter hoogte van de brug in de Weg tot de Wetenschap grotendeels ongewijzigd: de lage brug (duiker) blijft gehandhaafd, evenals het fietspad aan de zuidwestzijde van de weg. Aan de noordzijde verbindt een voetpad de oever met de kruising met de Platolaan. Hier kunnen fietsers, wandelaars en mensen met kinderwagens en rolstoelen veilig oversteken.</p>                                                                       |
| 53, 54    | <p>Insprekers verzoeken om waarborging doorvaart roeiboten en kano's bij Bruggencomplex Weg tot de Wetenschap richting Minstroom/Biltsegrift.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | <p>De huidige lage brug (duiker) blijft gehandhaafd. Daarmee wordt de doorvaarthoogte en –breedte niet groter dan in de huidige situatie het geval is.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |

# Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

| Inspreker | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 53, 54    | Insprekers verzoeken aandacht te besteden aan geologisch en cultuurhistorisch karakter van rivier de Kromme Rijn. De ecologische maatregelen die nu worden voorgesteld veroorzaken eigenlijk een knip in de verbinding tussen stroomopwaarts Amelisweerd en stroomafwaarts de groene gebieden van de stad. Dat is niet in lijn met de Groene Web projecten, het Groenstructuurplan en de Bomenvisie. | In de huidige situatie vormt de brug over de Kromme Rijn een barrière voor diersoorten, die gebruik maken van de rivieroever. Gelijktijdig met de bouw van een tweede brug voor de trambaan wordt een ecologische verbinding gerealiseerd. Omdat de bestaande brug gehandhaafd wordt, is het niet mogelijk om de oevers te laten doorlopen. Vanwege de beperkte breedte en het zo min mogelijk beperken van het doorstroomprofiel komen er loopplanken voor kleine diersoorten. |
| 53, 54    | Insprekers verzoeken om goede doorgaande ecologische verbindingen onder Bruggencomplexen Herculeslaan en Weg tot de Wetenschap.                                                                                                                                                                                                                                                                      | De huidige duiker in de Weg tot de Wetenschap wordt gehandhaafd. Daarmee wordt de doorvaarthoogte en -breedte niet groter dan in de huidige situatie het geval is. Hiermee zijn er geen mogelijkheden om onder de brug goed functionerende ecologische verbindingen te maken.                                                                                                                                                                                                   |
| 55        | Inspreker verzoekt de locatie van 2e gelijkrichterstation niet te onderschatten.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | De locatie voor het gelijkrichterstation nabij het Wilhelmina Kinderziekenhuis zal in overleg met De Universiteit Utrecht en het Universitair Medisch Centrum worden uitgewerkt. Inmiddels is de locatie in overleg vastgesteld.                                                                                                                                                                                                                                                |
| 56        | Inspreker verzoekt beide fietspaden – oost en west– op kruising Platolaan/Weg tot de Wetenschap minstens 4 meter breed te maken.                                                                                                                                                                                                                                                                     | De gemeente heeft nadrukkelijk kennis genomen van de zorgen over de verkeersveiligheid van het fietsverkeer op dit kruispunt. Dit is aanleiding om het ontwerp van het kruispunt Weg tot de Wetenschap – Platolaan nog eens kritisch op detailpunten te beoordelen. Ook deze vraag zal daarin worden meegenomen.                                                                                                                                                                |
| 56        | Inspreker vindt het goed dat een klein fietspad blijft aan noordkant Weg tot de Wetenschap en dat daardoor geen oversteek voor fietspad ter hoogte van de Wim Sonneveldlaan nodig is. Geen oversteek verhoogt de veiligheid en de doorstroming op het fietspad aan de zuidkant van de Weg tot de Wetenschap.                                                                                         | De fietsoversteekplaats bij de Wim Sonneveldlaan kan niet worden gemist, omdat de Wim Sonneveldlaan onderdeel is van het hoofdfietsnetwerk en dus moet aansluiten op de hoofdfietsroute op de Weg tot de Wetenschap.                                                                                                                                                                                                                                                            |

## Gebruikte afkortingen

|     |                              |
|-----|------------------------------|
| HOV | hoogwaardig openbaar vervoer |
| VRI | verkeersregelininstallatie   |
| SBR | Stichting Bouw Research      |
| VO  | voorontwerp                  |
| DO  | definitief ontwerp           |



# HOV Om de Zuid



Stationsgebied en eindpunt De Uithof

## Aanvullend voorontwerp tram HOV Om de Zuid

Definitief 8 december 2010

Vrijgegeven voor inspraak 14 december 2010

# Samenvatting

In januari 2010 heeft het college van B&W het voorontwerp voor de HOV om de Zuid vastgesteld voor het tracé vanaf gebouw Burgerzaken (Adama van Scheltemabaan) tot de halte WKZ; het middendeel. Dit ontwerp was nodig voor het bestemmingsplan. Begin- en eindpunt ontbraken daarin nog; het begingedeelte in het Stationsgebied omdat de locatie van de tramhalte in de OV-terminal toen nog onduidelijk was, het eindpunt omdat de P+R De Uithof toen nog niet in het tracé was opgenomen.

Het college van B&W heeft op 22 juni 2010 besloten dat de Uithoflijn aan de binnenstadszijde van de OV-terminal komt. Voor de ontbrekende tracédelen en voor de opstelsporen in De Uithof is nu een voorontwerp opgesteld.

De ontbrekende delen betreffen:

1. De aansluiting in het Stationsgebied van de HOV Om de Zuid op de Sneltram Utrecht – Nieuwegein / IJsselstein.
2. De aansluiting met de P+R De Uithof van de HOV Om de Zuid en een opstelterrein achter het WKZ.

Het voorontwerp voor begin- en eindpunt is gebaseerd op dezelfde uitgangspunten als het voorontwerp voor het middendeel, zodat de ontwerpen vergelijkbaar zijn. Het ontwerp beschrijft drie tracédelen in het Stationsgebied en één in De Uithof: koppeling Sneltram Utrecht – Nieuwegein / IJsselstein (hoofdstuk 6), OV-terminal (hoofdstuk 7), Adama van

Scheltemabaan (hoofdstuk 8) en opstelterrein en P+R De Uithof (hoofdstuk 9).

Per tracédeel gaat het ontwerp in op zaken als: wel of geen overrijdbaarheid, medegebruik van bussen en/of hulpdiensten, voertuigerende barriers, vluchtwegen, bovenleidingmasten en wissels bij de haltes. Ook komen ligging en inpassing van de trambaan aan bod.

Er zijn vier aandachtspunten in dit aanvullende voorontwerp, alle in het Stationsgebied:

- Voor de OV-terminal wordt met ProRail op basis van dit voorontwerp en de onderbouwende rapporten\* een voorstel tot wijziging opgesteld: trams naar de binnenstadszijde, bussen naar de jaarbeurszijde.
- Het tracé over het Smakkelaarsveld vereist verdere uitwerking met de andere planontwikkelingen in het Stationsgebied. De opgave is dat in combinatie met de boogstraal van de bocht op het Smakkelaarsveld het hellingspercentage voor de trambaan niet te groot wordt. Dit zou leiden tot trilling en geluidsoverlast (piepend door de bocht) en slijtage, dan wel tot vertraging (als gevolg van stapvoets rijden) en daarmee extra exploitatiekosten. Uitgangspunt is:
  - dat de brug over de Leidsche Rijn in verband met de doorvaarbaarheid niet lager wordt dan het viaduct van de treinsporen;

- Niet te groot hellingspercentage ontstaat voor het fietspad onder de HOV-baan en aansluit op het functioneel ontwerp van de POS;
- De trambaan door de bibliotheek gaat. Er wordt nog een optimalisatieslag gemaakt te worden om de eisen ten aanzien van het fietspad en de maximale helling van het tramspoor op elkaar af te stemmen.
- Het hoofdgebouw van de Nederlandse Spoorwegen heeft een laad- en losruimte, die alleen bereikbaar is via de HOV-baan. Als hier in de huidige situatie expeditieverkeer op de rijbaan staat, rijden bussen er omheen. Met de trambaan moet dat anders worden opgelost.
- In het ontwerp van Stationsplein Oost van de OV-Terminal staan de kolommen/pilaren langs de HOV-baan Deze staan deels in de weg voor onder andere het ontworpen keerspoor. Er wordt gewerkt aan een oplossing.

De trambaan wordt ontwikkeld in het Stationsgebied dat volop in herontwikkeling is. Er zijn meer raakvlakken dan de hierboven genoemde aandachtspunten. Om te komen tot een goede samenhang van trambaan en omgeving zullen voor alle deelgebieden en raakvakken integrale ontwerpen worden gemaakt.

Het technisch voorontwerp is aan alle betrokken partners voorgelegd.

Voor delen van het trace in het Stationsgebied en in De Uithof heeft de HOV-baan nog niet de bestemming trambaan. Het voorontwerp zal de basis vormen voor de ruimtelijke procedures, zoals het wijzigingen van het bestemmingsplan, voor de trambaan in De Uithof en in het Stationsgebied.

Het voorontwerp is op 14 december door het college van B&W voor inspraak vrij gegeven. Na verwerking van de inspraakreacties zal omstreeks februari 2011 het voorontwerp ter vaststelling aan B&W worden voorgelegd.

\* *'Inpassing tram en bus in de OV-terminal', kenmerk RU-SJ-100024747 - Versie 2.0, 11 oktober 2010 van ITC Utrecht / Movares;*  
*'Modelstudie stationsgebied Utrecht, Een OVT in beweging 2020, 2030' kenmerk 3047, versie 1.0 van november 2010 van AGV-Movares;*  
*'Loopstromen simulatie tramperron oost', 26-11-10, versie 2.1 van 26 november 2010 van INCONTROL.*

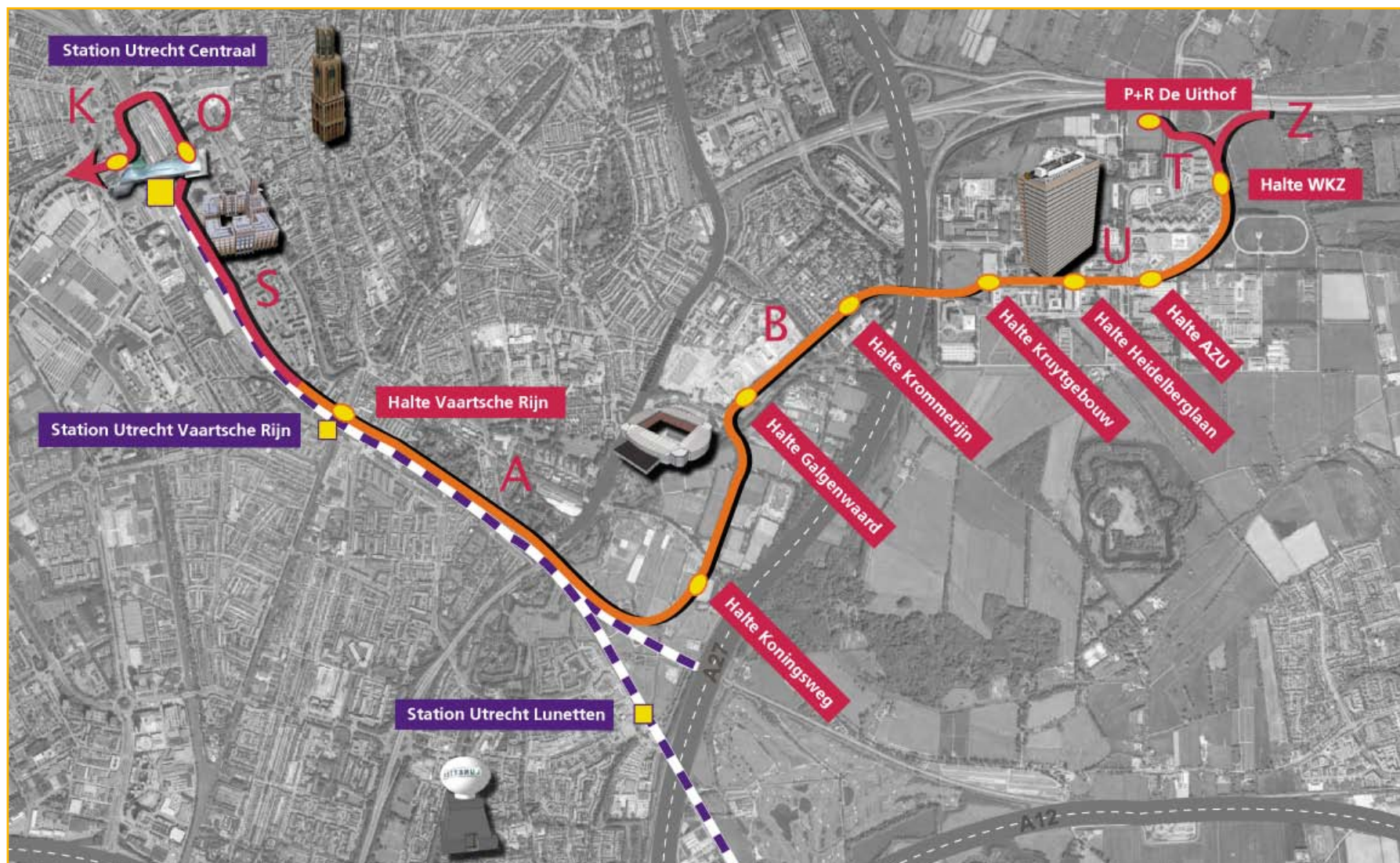
# Inhoudsopgave

|          |                                                                  |           |           |                                                     |           |
|----------|------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Inleiding</b>                                                 | <b>7</b>  | <b>7</b>  | <b>OV Terminal</b>                                  | <b>25</b> |
| 1.1      | Tracé                                                            | 7         | 7.1       | Tracé                                               | 25        |
| 1.2      | Leeswijzer                                                       | 7         | 7.2       | Omgeving                                            | 27        |
|          |                                                                  |           | 7.3       | Aandachtspunten                                     | 29        |
| <b>2</b> | <b>Aanleiding</b>                                                | <b>9</b>  | <b>8</b>  | <b>Adama van Scheltemabaan</b>                      | <b>31</b> |
| 2.1      | HOV netwerk                                                      | 9         | 8.1       | Van bus naar tram                                   | 31        |
| 2.2      | Collegeprogramma 2010 – 2014                                     | 9         | 8.2       | Toekomstige tramonderdoorgang bij Bleekstraat       | 31        |
|          |                                                                  |           | 8.3       | Aandachtspunten                                     | 33        |
| <b>3</b> | <b>Tracé HOV Om de Zuid</b>                                      | <b>11</b> | <b>9</b>  | <b>Opstelterrein en P+R De Uithof</b>               | <b>35</b> |
| 3.1      | Ligging van de trambaan                                          | 11        | 9.1       | P+R De Uithof                                       | 35        |
| 3.2      | Uitgangspunten                                                   | 13        | 9.2       | Opstelterrein                                       | 35        |
| <b>4</b> | <b>Tracé tram in het netwerk</b>                                 | <b>15</b> | <b>10</b> | <b>Realisatie in samenhang met andere projecten</b> | <b>37</b> |
| <b>5</b> | <b>Ontwerp tracédelen</b>                                        | <b>17</b> | 10.1      | Samenhang Stationsgebied                            | 37        |
| 5.1      | Ontwerpaspecten                                                  | 17        | 10.2      | Samenhang P+R De Uithof                             | 37        |
|          |                                                                  |           | 10.3      | Regionaal tramnetwerk                               | 37        |
| <b>6</b> | <b>Koppeling Sneltram Utrecht –<br/>Nieuwegein / IJsselstein</b> | <b>19</b> | <b>11</b> | <b>Bomen</b>                                        | <b>39</b> |
| 6.1      | Westplein, kruising Leidsche Rijn en Leidseveertunnel            | 19        | <b>12</b> | <b>Flora en fauna</b>                               | <b>41</b> |
| 6.1.1.   | Tracé                                                            | 19        | 12.1      | Beleid Rijk en provincie                            | 41        |
| 6.1.2.   | Omgeving                                                         | 21        | 12.2      | Beleid gemeente Utrecht                             | 41        |
| 6.1.3.   | Aandachtspunten                                                  | 21        | 12.3      | Flora- en faunawet                                  | 41        |
| 6.2      | Smakkelaarsveld en kruising Leidsche Rijn                        | 21        | <b>13</b> | <b>Parkeren</b>                                     | <b>43</b> |
| 6.2.1.   | Tracé                                                            | 21        |           |                                                     |           |
| 6.2.2.   | Omgeving                                                         | 23        |           |                                                     |           |
| 6.2.3.   | Aandachtspunten                                                  | 23        |           |                                                     |           |

|                |                                                   |           |
|----------------|---------------------------------------------------|-----------|
| <b>14</b>      | <b>Archeologie</b>                                | <b>45</b> |
| <b>15</b>      | <b>Bovenleiding en stroomvoorziening</b>          | <b>47</b> |
| <b>16</b>      | <b>Veiligheid</b>                                 | <b>49</b> |
| 16.1           | Duurzaam veilig                                   | 49        |
| 16.2           | Integraal Veiligheids Plan (IVP)                  | 49        |
| 16.3           | Overleg met nood- en hulpdiensten                 | 49        |
| 16.4           | Veilig medegebruik bus en tram                    | 49        |
| <b>17</b>      | <b>Verlichting en bewegwijzering</b>              | <b>53</b> |
| 17.1           | Verlichting                                       | 53        |
| 17.2           | Bewegwijzering                                    | 53        |
| <b>18</b>      | <b>Waterhuishouding en riolering</b>              | <b>55</b> |
| 18.1           | Stationsgebied                                    | 55        |
| 18.2           | Opstelterrein en P+R De Uithof                    | 55        |
| <b>19</b>      | <b>Kabels en leidingen</b>                        | <b>57</b> |
| <b>20</b>      | <b>Bodem, waterbodem en grondwater</b>            | <b>59</b> |
| 20.1           | Milieukundig bodemonderzoek                       | 59        |
| 20.2           | Geotechnisch bodemonderzoek                       | 59        |
| <b>21</b>      | <b>Uitvoering, werkterreinen en toegangswegen</b> | <b>63</b> |
| <b>Colofon</b> |                                                   | <b>65</b> |



## Tracé HOV Om de Zuid



# 1 Inleiding

Voor u ligt een toelichting op de aanvullende delen op het voorontwerp 2008 van de tramverbinding Om de Zuid van station Utrecht Centraal naar De Uithof.

- In januari 2010 heeft het college van B&W het voorontwerp voor de HOV om de Zuid vastgesteld voor het tracé vanaf gebouw Burgerzaken (Adama van Scheltemabaan) tot de halte WKZ; het middendeel. Dit ontwerp was nodig voor het bestemmingsplan. Begin- en eindpunt ontbraken. Voor de inpassing in het Stationsgebied vond nog onderzoek plaats naar de locatie van de tramhalte in de OV-terminal. De P+R De Uithof zat niet in het tracé.
- Het college van B&W heeft op 22 juni 2010 besloten dat de Uithoflijn aan de binnenstadszijde van de OV-terminal komt. Voor de ontbrekende tracédelen en voor de opstelsporen in De Uithof is nu een voorontwerp opgesteld.
- Het voorontwerp voor begin- en eindpunt is gebaseerd op dezelfde uitgangspunten als het voorontwerp voor het middendeel, zodat de ontwerpen vergelijkbaar zijn.
- Het voorontwerp is op 14 december door het college van B&W voor inspraak vrij gegeven. Na verwerking van de inspraakreacties zal omstreeks februari 2011 het voorontwerp ter vaststelling aan B&W worden voorgelegd

De ontbrekende delen betreffen:

1. De aansluiting in het Stationsgebied van de HOV Om de Zuid op de Sneltram Utrecht – Nieuwegein / IJsselstein.

2. De aansluiting met de P+R De Uithof van de HOV Om de Zuid en een opstelterrein achter het WKZ.

## 1.1 Tracé

De HOV Om de Zuid bestaat uit verschillende tracédelen. In onderstaande tabel zijn de aanvullende delen *cursief en vet* aangegeven. De kaart geeft het totale tracé weer.

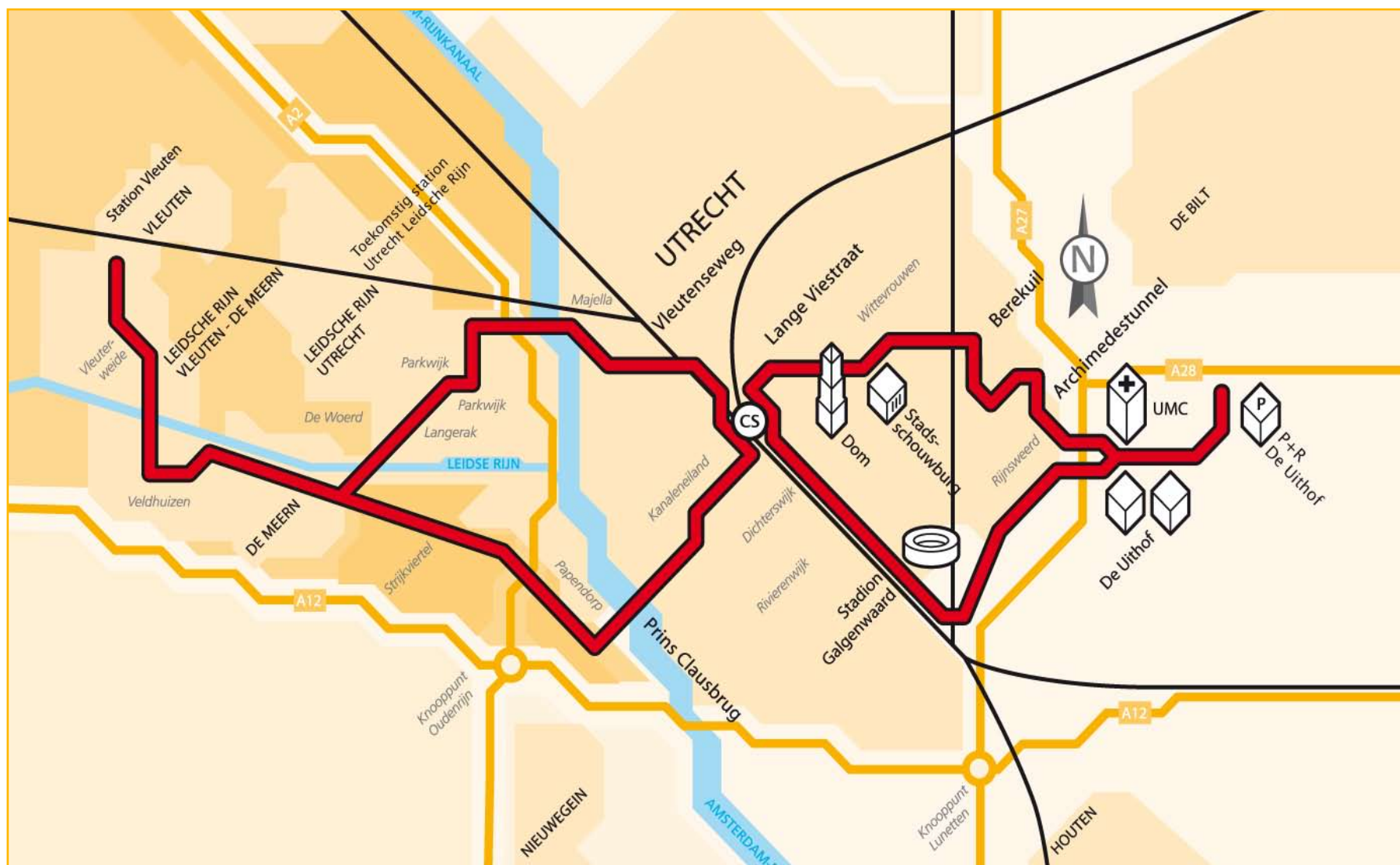
| Tracédeel                                                        | Omschrijving                                                      |
|------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| <i>K = Koppeling Sneltram Utrecht - Nieuwegein / IJsselstein</i> | <i>Geschikt maken van nieuw aan te leggen busbanen voor trams</i> |
| <i>O = OV-terminal</i>                                           | <i>Aanpassen station voor tram aan de binnenstadszijde</i>        |
| <i>S = Adama van Scheltemabaan</i>                               | <i>Ombouwen van bestaande busbaan naar trambaan</i>               |
| A = Burgerzaken tot Koningsweg                                   | Vrijliggende trambaan                                             |
| B = Koningsweg tot Uithof                                        | Vrijliggende trambaan                                             |
| U = busbaan de Uithof                                            | Ombouwen van bestaande busbaan naar trambaan                      |
| <i>T = Transferium P+R De Uithof</i>                             | <i>Ombouwen van nog aan te leggen busbaan naar trambaan</i>       |
| <i>Z = Opstelterrein</i>                                         | <i>Aanleg opstelterrein op De Uithof</i>                          |

## 1.2 Leeswijzer

Na de beschrijving van de context van de HOV Om de Zuid in hoofdstuk 2 volgen hoofdstukken over het tracé en de plaats in het netwerk. Het ontwerp van de trambaan komt aan bod in de hoofdstukken 5 tot en met 9. Hoofdstuk 10 beschrijft de samenhang met andere projecten. De hoofdstukken 11 tot en met 21 gaan verder in op de belangrijkste aspecten van de aanleg van de HOV Om de Zuid.



## HOV network



# 2 Aanleiding

## 2.1 HOV netwerk

Om de bereikbaarheid en leefbaarheid in Utrecht te verbeteren is door de gemeente Utrecht en het Bestuur Regio Utrecht in 1999 besloten tot aanleg van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)-banen. In 2006 is geconstateerd dat het aantal reizigers op het traject van de HOV Om de Zuid dusdanig groot zal zijn dat de gemeente Utrecht samen met het Bestuur Regio Utrecht (BRU) een studie naar een trambaan hebben laten uitvoeren. De resultaten zijn in 2007 gezamenlijk met het BRU vastgesteld. Op basis daarvan heeft het college besloten bij de verdere uitwerking van het ontwerp van de HOV om de Zuid uit te gaan van een tram in plaats van een bus.

In april 2010 is een studie verschenen naar de inpassing van het tramnetwerk in het Stationsgebied. Conclusies waren onder meer: bundeling van de tramhaltes aan de binnenstadzijde, een tweede spoor kruising voor de toekomstige tramlijn naar Leidsche Rijn en (in de eindfase) bundeling van alle bussen aan de Jaarbeurszijde. In juni 2010 heeft het college van B&W met deze conclusies ingestemd. Daarbij moet in de ontwikkeling van het tramnetwerk iedere fase als eindfase kunnen functioneren. Uit een nadere uitwerking van de bus en tram in de OV-terminal van oktober 2010 blijkt dat de tramhalte zowel in eerste instantie bij aanleg van de HOV Om de Zuid als daarna bij de aanleg van het verdere tramnetwerk aan de binnenstadzijde van de OV-Terminal goed inpasbaar is. Het huidige ontwerp van de OV-Terminal is robuust en flexibel. Gefaseerde inpassing van het tramnetwerk kan zonder grote ingrepen.

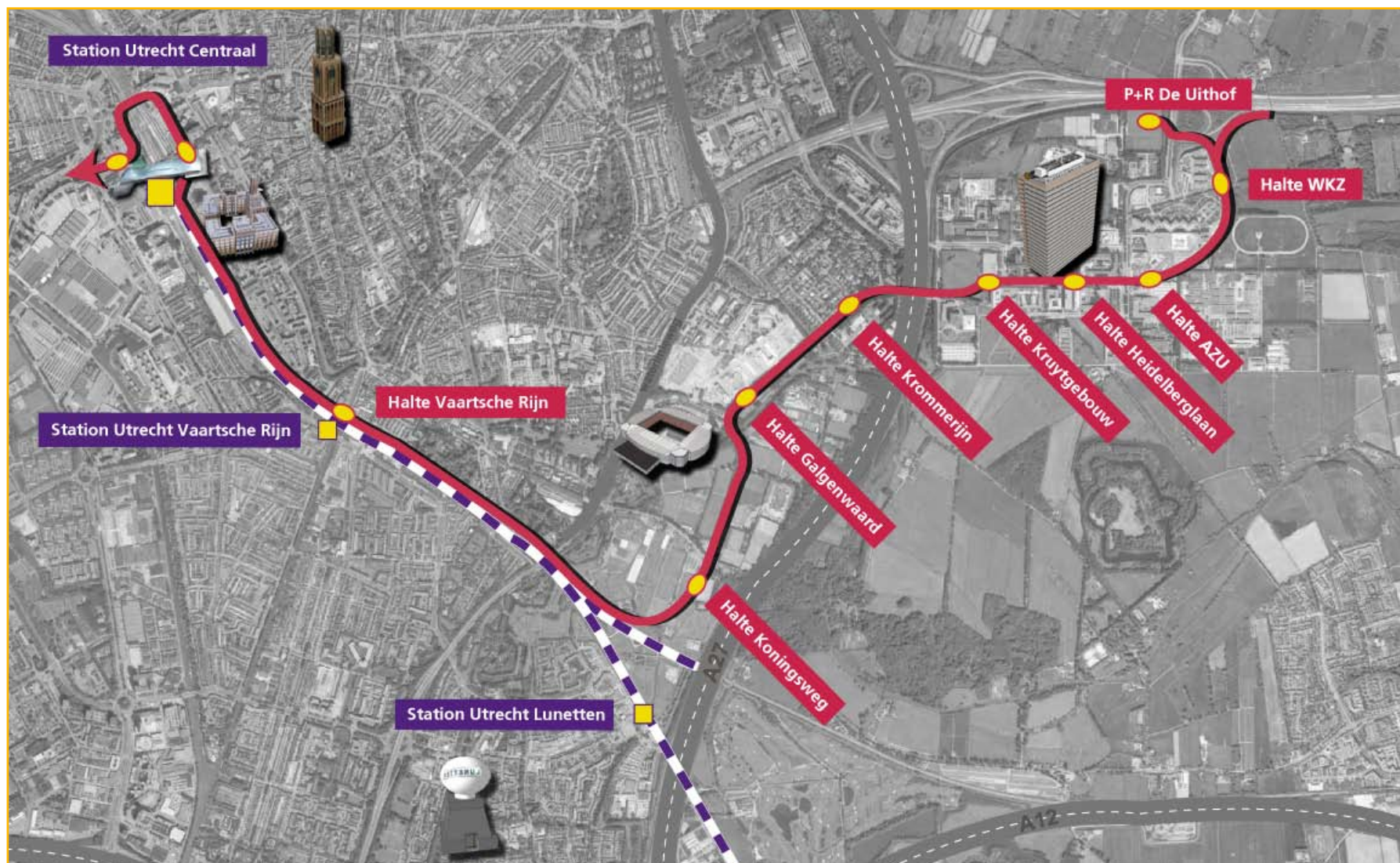
Bij de besluitvorming over het tracé van de HOV Om de Zuid is bepaald dat het Wilhelmina Kinderziekenhuis (WKZ) het eindpunt is in De Uithof. Op circa 600 meter afstand wordt P+R De Uithof gebouwd. De ontsluiting van de P+R per openbaar vervoer kan met bussen, maar het is mede gelet op de ontwikkeling van De Uithof en de kwaliteit van het openbaar vervoer wenselijk dat de trambaan tot de P+R De Uithof wordt doorgetrokken. Daarom wordt hiervoor een haalbaarheidsstudie uitgevoerd. Op basis daarvan wordt nader besloten over de eindhalte in De Uithof.

## 2.2 Collegeprogramma 2010 – 2014

Het collegeprogramma Groen, Open en Sociaal (2010) beschrijft een groot aantal uitgangspunten en maatregelen, waarmee Utrecht verder bouwt aan haar toekomst. Er is een onderverdeling gemaakt in acht doelen, waaronder het zorgen voor een aantrekkelijke en bereikbare stad. De relevante maatregelen voor de HOV Om de Zuid zijn:

- Het college begint zo spoedig mogelijk met de aanleg van de tramlijn naar De Uithof (HOV om de Zuid) en bereiden de vertramming van de HOV-baan naar Leidsche Rijn voor.
- Het college neemt een snel besluit over het doortrekken van de sneltram naar de oostzijde van het station, de tunnel onder het Westplein en inpassing van toekomstige tramlijnen ook na 2020.

## Tracé en haltes





# 3 Tracé HOV Om de Zuid

## 3.1 Ligging van de trambaan

Het tracé van de HOV Om de Zuid sluit aan op de nieuwe, tijdelijke eindhalte van de Sneltram Utrecht – Nieuwegein / IJsselstein. Deze halte wordt aangelegd in het verlengde van de Graadt van Roggenweg ter plaatse van de te slopen parkeergarage tussen het Jaarbeursplein en het NH-hotel. Om de trambaan door te kunnen trekken wordt het Cranenborch-gebouw gesloopt. Na een gelijkvloerse kruising met de Mineurslaan, die gebruikt wordt voor expeditieverkeer naar onder andere de OV-terminal en het Stads kantoor buigt de trambaan linksaf richting de Leidsche Rijn. Van deze baan zullen ook de bussen van en naar de Jaarbeurszijde van de OV-terminal gebruik maken. De bus-/trambaan gaat omhoog om over de hoofdfietsroute op de Van Sijpesteijnkade en de Leidsche Rijn te gaan. Hierna zakt de bus-/tramtrambaan weer richting Leidseveertunnel. Op het Smakkelaarsveld gaat de tram rechtsaf onder de Bibliotheek++ door richting de OV-terminal. Ook aan deze zijde gaat de bus-/trambaan met een brug over de Leidsche Rijn en de hoofdfietsroute heen.

In de OV-terminal stopt de tram aan een lang perron tussen de treinsporen en de Nieuwe Stationsstraat. Bij het hoofdgebouw van de Nederlandse Spoorwegen sluit de trambaan aan op de Adama van Scheltemabaan langs de spoorlijn. Daarna gaat het tracé van de HOV Om de Zuid langs de Vaartsestraat, de Pelikaanstraat, de Algemene Begraafplaats Soestbergen, het Oude Houtensepad, de Algemene Begraafplaats Kovelswade en Lunet 2. Vervolgens loopt het traject na de onderdoorgang onder de Waterlinieweg

nog een gedeelte langs het spoor om daarna via een bocht naar links op de Laan van Maarschalkerweerd aan te sluiten. Na de kruising met de Kromme Rijn gaat de trambaan verder langs de Weg tot de Wetenschap. De trambaan sluit bij De Uithof aan op de bestaande busbaan langs de universiteitsgebouwen, het Academisch Ziekenhuis en het Wilhelmina Kinderziekenhuis. Nabij de aansluiting op Rijksweg A28 sluit de HOV Om de Zuid aan op de nieuwe P+R De Uithof en een opstel terrein.

Het ontwerp gaat uit van de volgende haltes (zie kaartje):

- OV-terminal: overstap op trein of bus, ontsluiting Hoog Catharijne en binnenstad;
- Vaartsche Rijn: overstap op de trein (Randstadspoor) en ontsluiting museumkwartier en scholen Vondellaan e.o.;
- Koningsweg: overstap op streeklijnen 40, (2)41 en 43 en ontsluiting sportvelden in Maarschalkerweerd;
- Galgenwaard: halte bij het stadion, ontsluiting Kromhoutkazerne, overstap op stadslijn 13;
- Kromme Rijn: ontsluiting Rijnsweerd-Zuid en zwembad Krommerijn;
- Kruijtbouw: voor een bezoek aan het westelijke deel van De Uithof, overstap op lijn 11 richting Rijnsweerd-Noord;
- Heidelberglaan: o.a. hoofdgebouw Universiteit Utrecht;
- AZU: Academisch Ziekenhuis;
- WKZ: Wilhelmina Kinderziekenhuis;
- P+R De Uithof: overstap van auto op tram.



## 3.2 Uitgangspunten

Voor HOV Om de Zuid zijn uitgangspunten voor de ruimtelijke inpassing ontwikkeld en vastgelegd in het Integraal Programma van Eisen voor de HOV Om de Zuid van april 2005. De uitgangspunten voor ruimtelijke inpassing hebben betrekking op:

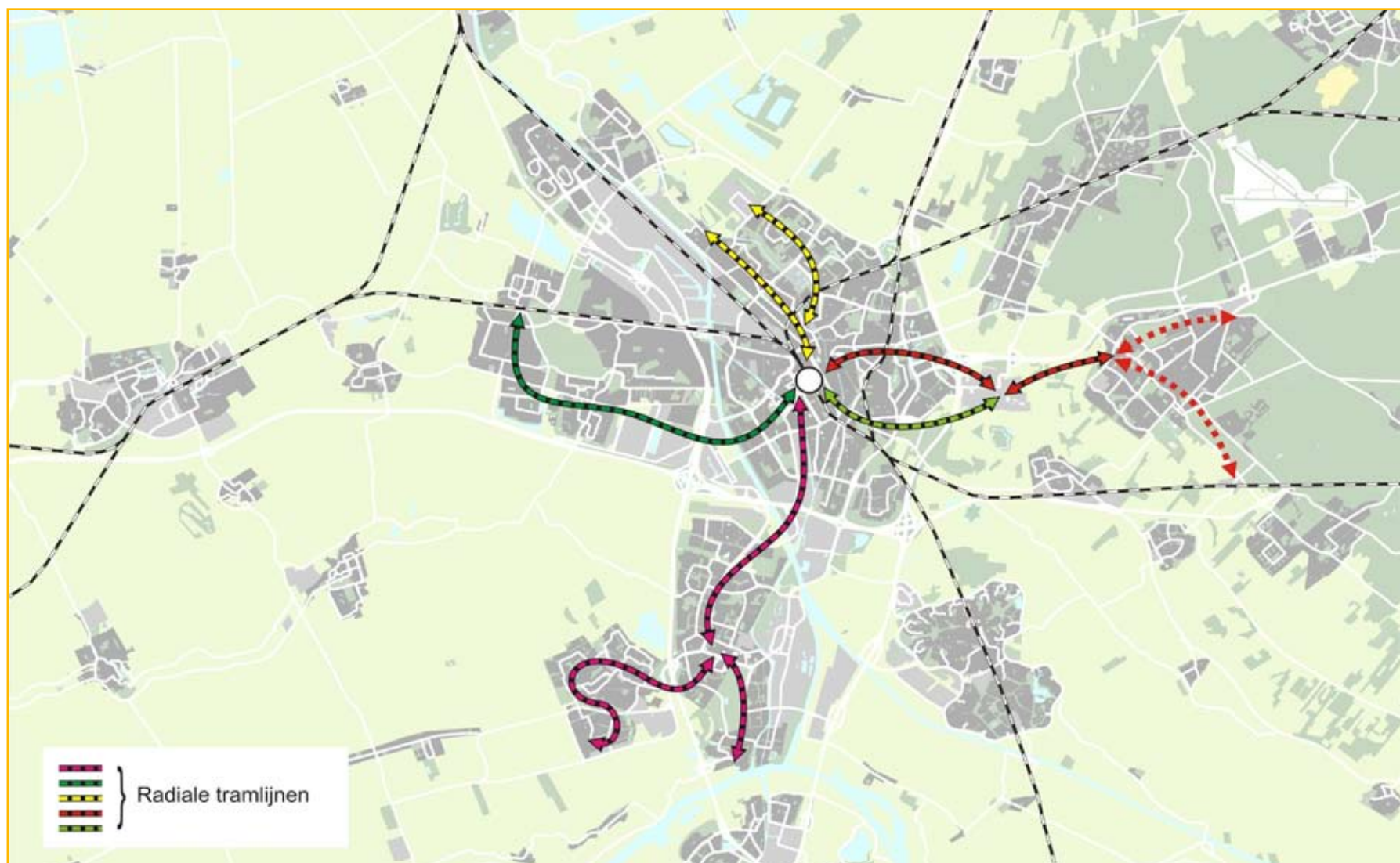
- Integreren trambaan in de omgeving;
- Intensief en meervoudig ruimtegebruik;
- (sociale) veiligheid;
- Het behoud van bestaande verbindingen.

Voor het ontwerp is gebruik gemaakt van het volgende documenten:

- “Systeem opzet en Specificaties”, juni 2007, deel B van de “Tramstudie Utrecht”, HTM Consultancy, september 2007;
- “HOV Infrastructuur Utrecht, ontwerpvoorschriften, technisch programma van eisen” versie 2.0 van 17 september 2007.

Waar mogelijk anticipeert het ontwerp op het Integraal Programma van Eisen voor het tramnetwerk, dat het Bestuur Regio Utrecht ontwikkelt.

## Tramnetwerk

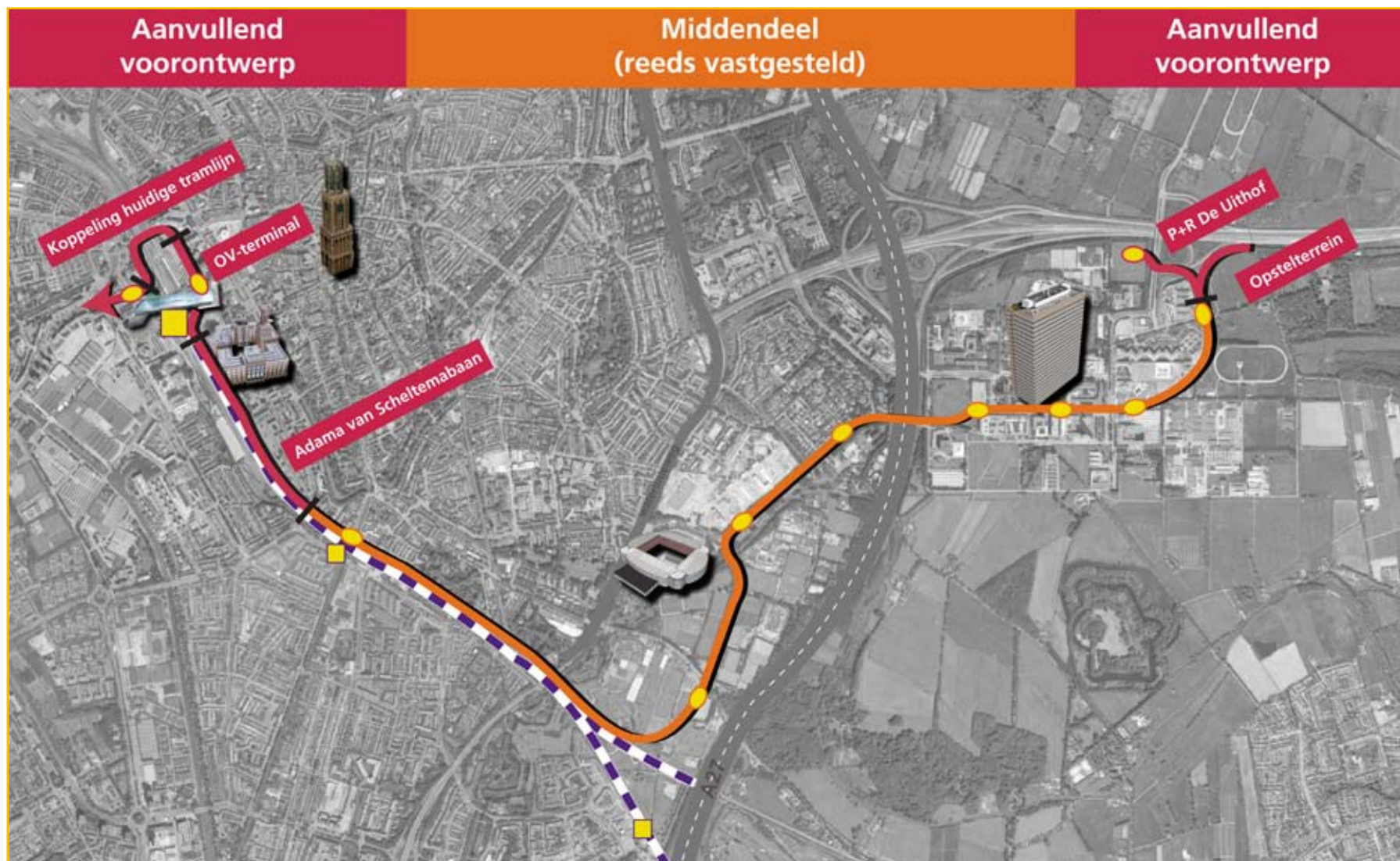




# 4 Tracé tram in het netwerk

Het algemeen bestuur van Bestuur Regio Utrecht heeft in december 2009 unaniem de regionale ambities voor het vertrammen van vijf belangrijke OV-assen vastgelegd in de visie Tramnetwerk 2025 en besloten dat vertramming van de HOV-baan Om de Zuid de eerste stap is. Naast de bestaande Sneltram Utrecht - Nieuwegein / IJsselstein zijn dat de tramlijnen via de binnenstadsas naar de Uithof en Zeist, naar Leidsche Rijn en naar Zuilen/Overvecht (zie kaartje).

## Aanvullende tracédelen



# 5 Ontwerp tracédelen

Dit hoofdstuk beschrijft de aanvullende delen van de HOV Om de Zuid, de delen in het Stationsgebied en het eindpunt in De Uithof. De tussenliggende tracédelen zijn op hoofdlijnen beschreven in hoofdstuk 3.

In de volgende paragrafen komen aan bod:

- Koppeling Sneltram Utrecht – Nieuwegein / IJsselstein (hoofdstuk 6);
- OV-terminal (hoofdstuk 7);
- Adama van Scheltemabaan (hoofdstuk 8);
- Opstelterrein en P+R De Uithof (hoofdstuk 9).

## 5.1 Ontwerpaspecten

Het alignement en het ruimtebeslag van de aanvullende delen van de trambaan is zoveel mogelijk overeenkomstig het eerder gemaakte ontwerp van de HOV Om de Zuid. Daarbij is vooral gekeken naar de volgende aspecten:

- Overrijdbaarheid; medegebruik van bussen en/of hulpdiensten;
- Wel of geen voertuigkerende barriers aan weerszijden van de trambaan, afhankelijk van de hoogteligging;
- Wel of geen vluchtpaden aan weerszijden van de baan, afhankelijk van de beschikbare ruimte langs de baan;
- Wel of geen bovenleidingmasten, afhankelijk van of de bovenleiding kan worden opgehangen aan een gebouw boven de trambaan;
- Wissels bij de haltes.

De volgende hoofdstukken beschrijven per tracédeel de gemaakte keuzes als combinatie van bovenstaande aspecten. Daarnaast komt de ligging en de inpassing van de trambaan uitgebreid aan bod.



*Definitief ontwerp Stationsplein West (Bron: Kraaijvanger.Urbis)*



*Impressie Bibliotheek ++ (Bron: Rapp + Rapp)*



*Impressie Stationsplein Oost (Bron: OKRA)*



*Impressie Stationsplein Oost (Bron: OKRA)*

## 6 Koppeling Sneltram Utrecht – Nieuwegein / IJsselstein

### 6.1 Westplein, kruising Leidsche Rijn en Leidseveertunnel

#### 6.1.1. *Tracé*

De trambaan, die aansluit op de tramhalte in de verlengde Graadt van Roggenweg, is overrijdbaar voor bussen. Van de betonnen bus-/trambaan maken bussen gebruik van en naar de Graadt van Roggenweg, de Kanaalstraat en de Vleutenseweg en van en naar de Leidseveertunnel. De aansluiting op de busbaan naar de haltes aan de Jaarbeurszijde van de OV-terminal moet nog verder worden ontworpen. In de hierbij benodigde verkeersregelininstallatie zal ook de kruising met de Mineurslaan worden opgenomen.

Na deze aansluiting gaat de trambaan omhoog richting de Leidsche Rijn. Aan weerszijden van deze hooggelegen baan komen barriers en masten voor de bovenleiding. De vluchtpaden liggen eveneens aan weerszijden. Een circa acht meter lang viaduct maakt het mogelijk om expeditieverkeer ongelijkvloers de bus-/trambaan te laten kruisen. De brug over de Van Sijpesteijnkade en de Leidsche Rijn is ongeveer 38 meter lang met een tussensteunpunt tussen kade en water.

De bus-/trambaan zakt vervolgens richting Leidseveertunnel. Nabij de nog te ontwerpen aansluiting op de kruising Westplein / Kanaalstraat ligt de baan een klein stukje boven de toekomstige Westpleintunnel. Omdat de volledige koppeling tussen HOV Om

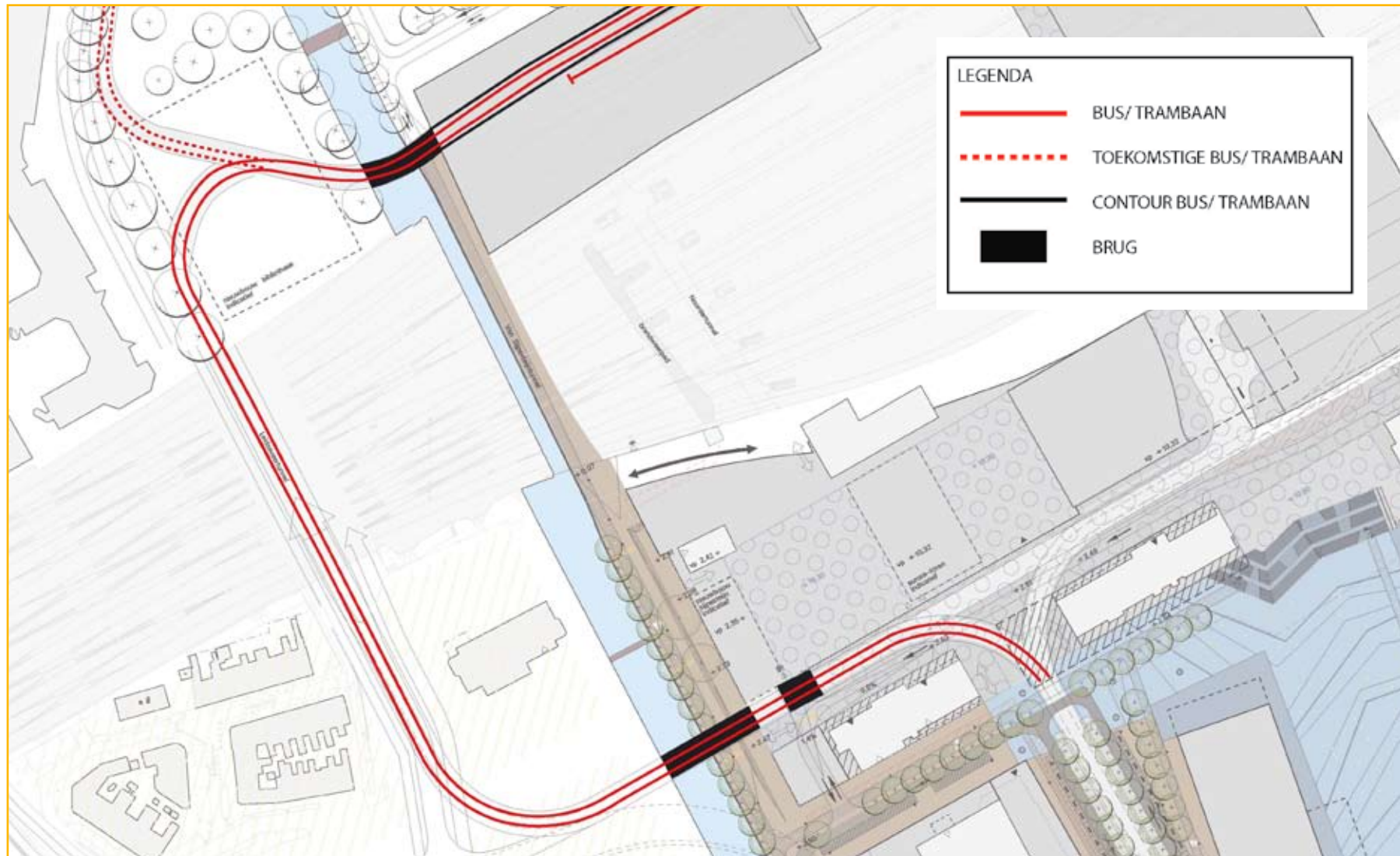
de Zuid en SUNIJ-lijn pas later is voorzien, is deze tunnel dan naar verwachting gereed. In dezelfde omgeving komt eveneens een met verkeerslichten beveiligde oversteek voor auto's en langzaam verkeer naar het Park Plazahotel, dat tussen de bus-/trambaan en de treinsporen komt te staan. Van deze oversteek zal ook het expeditieverkeer van de Bibliotheek++ gebruik maken, dat via de Leidseveertunnel naar de andere kant van de spoorlijn rijdt.

In de huidige situatie maken de beide tramsporen gebruik van één vrij smalle tunnelbuis in de Leidseveertunnel. Vanuit veiligheid is dit niet wenselijk. Als bij een calamiteit een tram strandt in de tunnel, kunnen reizigers alleen de tram verlaten via het naastgelegen tramspoor. Dit tramspoor is op dat moment nog in gebruik, zodat dit tot gevaarlijke situaties kan leiden.

Om ruimte te creëren voor vluchtpaden komen de tramsporen elk in een aparte buis te liggen. Dit is mogelijk omdat de bussen gebruik maken van de gecombineerde bus-/trambaan en het autoverkeer verdwijnt uit de tunnel. De constructie van de te gebruiken tunnelbuizen is identiek, zodat geen aanpassingen aan de constructie van de tunnel benodigd zijn. Om aanrijdingen in de tunnel te voorkomen, zal er een signalering worden aangebracht, zodat een trambestuurder of buschauffeur wordt gewaarschuwd als in de tunnel voertuigen stilstaan.



## Tracé koppeling Sneltram Utrecht – Nieuwegein / IJsselstein



### 6.1.2. Omgeving

Voor bus-/trambaan moet gebouw Cranenborch gesloopt worden. Ook op de hoek van de Van Sijpesteijnkade zal bebouwing verdwijnen. In de directe nabijheid van de aansluiting op het busstation wordt het Stads kantoor gebouwd. Tussen het Stads kantoor en de Van Sijpesteijnkade is eveneens een vastgoedontwikkeling gepland. Rondom deze vastgoedontwikkeling is in aansluiting op Stationsplein West een verhoogd maaiveld voorzien. Hierdoor zal de trambaan tussen de halte en de brug over de Leidsche Rijn grotendeels overdekt zijn.

Zoals hierboven genoemd ligt de bus-/trambaan een klein stukje boven de nog te bouwen Westpleintunnel. Belangrijk aandachtspunt is de ligging van de noodzakelijke koppeling met de SUNIJ-lijn vanwege de bereikbaarheid van de remise in Nieuwegein. Een koppeling is bij de indienststelling van de HOV Om de Zuid nodig, maar kan desgewenst op een andere plek liggen, passend in de bouwfaserings van de Westpleintunnel.

### 6.1.3. Aandachtspunten

Bij de verdere uitwerking spelen de volgende onderwerpen een belangrijke rol:

- Ontwerp aansluiting busbaan OV-terminal en kruising Mineurslaan inclusief verkeersregelininstallatie;
- Constructie verhoogd maaiveld en ophanging bovenleiding;

- Ontwerp viaduct over expeditieweg naar nieuwbouw tussen Stads kantoor en Van Sijpesteijnkade;
- Hoogte brug over de Van Sijpesteijnkade en Leidsche Rijn (ongeveer gelijk aan spoorviaduct);
- Bouwfaserings Westpleintunnel;
- Ontwerp aansluiting Westplein/Kanaalstraat en oversteek verkeer naar Park Plazahotel en Bibliotheek++, inclusief verkeersregelininstallatie;
- Ontwerp signalering Leidseveertunnel.

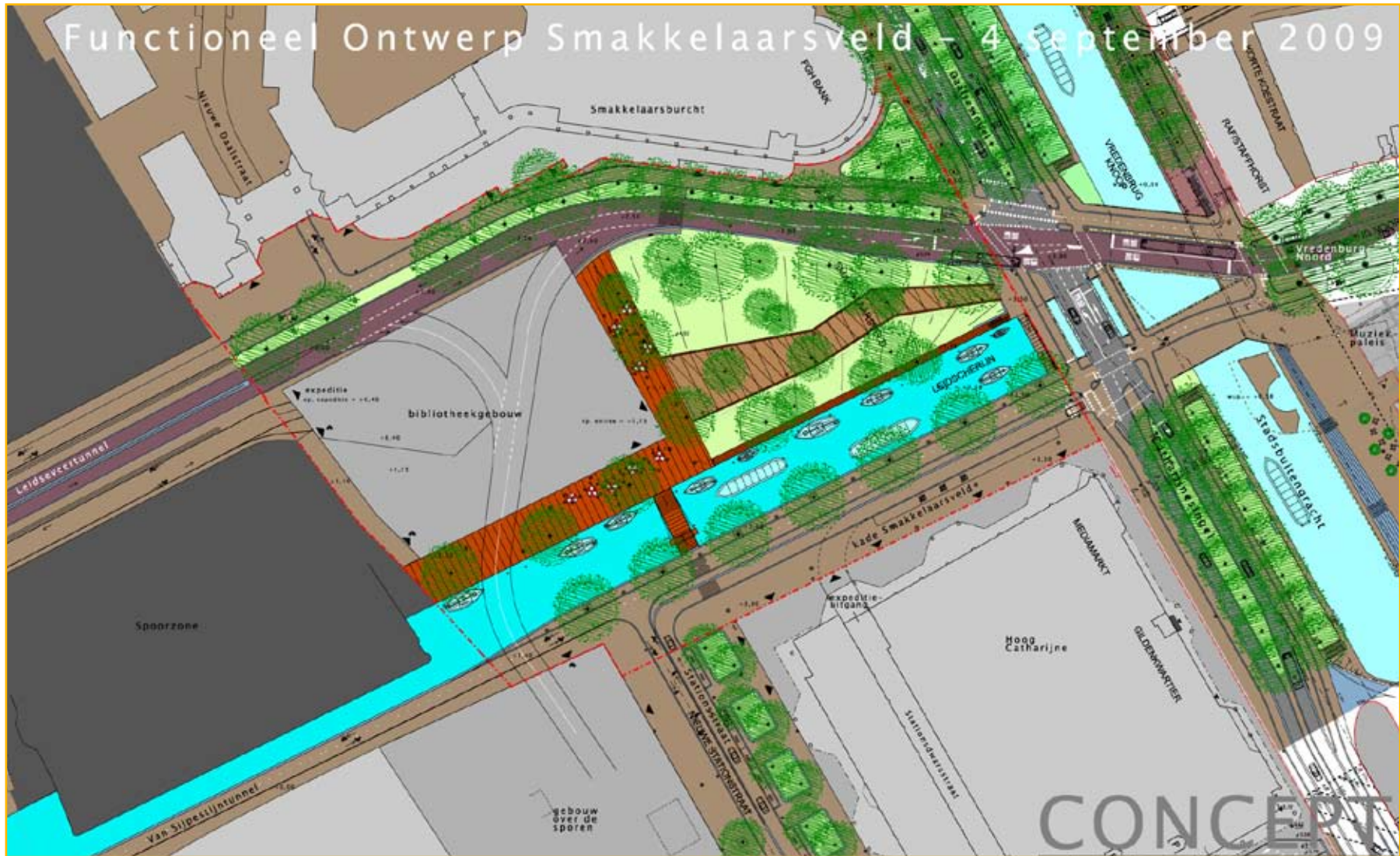
## 6.2 Smakkelaarsveld en kruising Leidsche Rijn

### 6.2.1. Tracé

Aan de binnenstadzijde van de Leidseveertunnel is er een aftakking richting de OV-terminal. Hier slaat de tram af, terwijl de meeste bussen zullen doorrijden richting het Vredenburg en verder. De tram rijdt omhoog onder de Bibliotheek++ door om met een brug opnieuw de Leidsche Rijn over te steken. Omdat onder de Bibliotheek++ ook de verbinding komt voor de bussen en bij de verdere uitbouw van het tramnetwerk trams tussen de binnenstadzijde van de OV-terminal en het Vredenburg rijden, ontstaat een driehoek van bus-/trambanen. Een verkeersregelininstallatie zorgt voor een veilige aansluiting. Barriers zorgen voor een afscherming van de draagconstructie van de Bibliotheek++, terwijl de bovenleiding zoveel mogelijk hieraan wordt opgehangen.



Functioneel Ontwerp Smakkelaarsveld – 4 september 2009



Het aanvankelijke ontwerp van de trambaan op het Smakkelaarsveld onder de bibliotheek door was te steil. De combinatie van een scherpe boog en een groot te overwinnen hoogteverschil is nadelig voor het comfort, exploitatie en beheer en voldoet niet aan het nieuwe Integraal programma van Eisen. Het tracé over het Smakkelaarsveld vereist verdere uitwerking met de andere planontwikkelingen in het Stationsgebied. Het voorliggende voorontwerp maakt dat mogelijk.

De opgave is dat de combinatie van boogstraal (de bocht op het Smakkelaarsveld) en het hellingspercentage voor de trambaan niet te groot wordt. Dit zou leiden tot trilling en geluidsoverlast (piepend door de bocht) en slijtage, dan wel tot vertraging (als gevolg van stapvoets rijden) en daarmee extra exploitatiekosten. Uitgangspunt is;

- Dat de brug over de Leidsche Rijn in verband met de doorvaarbaarheid niet lager wordt dan het viaduct van de treinsporen;
- Niet te groot hellingspercentage ontstaat voor het fietspad onder de HOV-baan en aansluit op het functioneel ontwerp van de POS;
- De trambaan door de bibliotheek gaat. Er wordt nog een optimalisatieslag gemaakt te worden om de eisen ten aanzien van het fietspad en de maximale helling van het tramspoor op elkaar af te stemmen.

### 6.2.2. *Omgeving*

Voor dit deel van de bus-/trambaan hoeven geen gebouwen te worden gesloopt. Voor de bouw van de Bibliotheek++ zullen wel enkele bomen langs de spoorlijn worden gerooid. De ontwerpen van de bus-/trambaan en de Bibliotheek++ zijn op hoofdlijnen op elkaar afgestemd. In detail wordt nog gekeken naar onder andere het voorkomen van trillingen en geluidsoverlast en opstelruimte voor het onderhoud van wissels. Ook aan deze zijde van de spoorlijn speelt de bouwfasering een rol, vanwege de bereikbaarheid van de remise in Nieuwegein.

### 6.2.3. *Aandachtspunten*

Bij de verdere uitwerking spelen de volgende onderwerpen een belangrijke rol:

- Ontwerp aansluiting busbanen richting Vredenburg inclusief verkeersregelininstallatie;
- Exacte ligging van de bus-/trambaan in relatie tot de Bibliotheek++, rekening houdend met barriers, opstelruimte bij de wissels en de ophanging van de bovenleiding;
- Onderzoek maatregelen voorkomen trillingen en geluidsoverlast;
- Bouwfasering Bibliotheek++;
- Exacte hoogte en constructie brug over de Leidsche Rijn en de hoofdfietsroute;
- Hoogteligging fietspad en aansluiting Nieuwe Stationsstraat.



## Definitief ontwerp OV-terminal (Bron: Benthem Crouwel Architecten)



# 7 OV-terminal

## 7.1 Tracé

Vanaf de kruising met de Leidsche Rijn zakt de bus-/trambaan naar maaiveld. Tussen de bus-/trambaan en de treinsporen is een keerspoor voorzien. Hier heeft ProRail een ruimtereservering liggen voor een toekomstig spoor 0. Zolang dit spoor 0 er niet is, biedt deze strook ruimte voor een keerspoor voor de trams van en naar de Uithof. Dit keerspoor maakt het mogelijk dat bijvoorbeeld in de ochtendspits niet alle trams vanuit de Uithof door hoeven te rijden richting Nieuwegein.

Zoals beschreven in hoofdstuk 4 zijn er drie toekomstige situaties te onderscheiden voor de halte in de OV-terminal:

1. Kerende trams HOV Om de Zuid 2015 bij aanvang van de exploitatie;
2. Koppeling HOV Om de Zuid met de Sneltram Utrecht – Nieuwegein / IJsselstein in combinatie met bussen;
3. Uitbouw tramnetwerk met extra haltes voor de tram Leidsche Rijn – binnenstadsas, waarbij de resterende bussen verhuizen naar de Jaarbeurszijde.

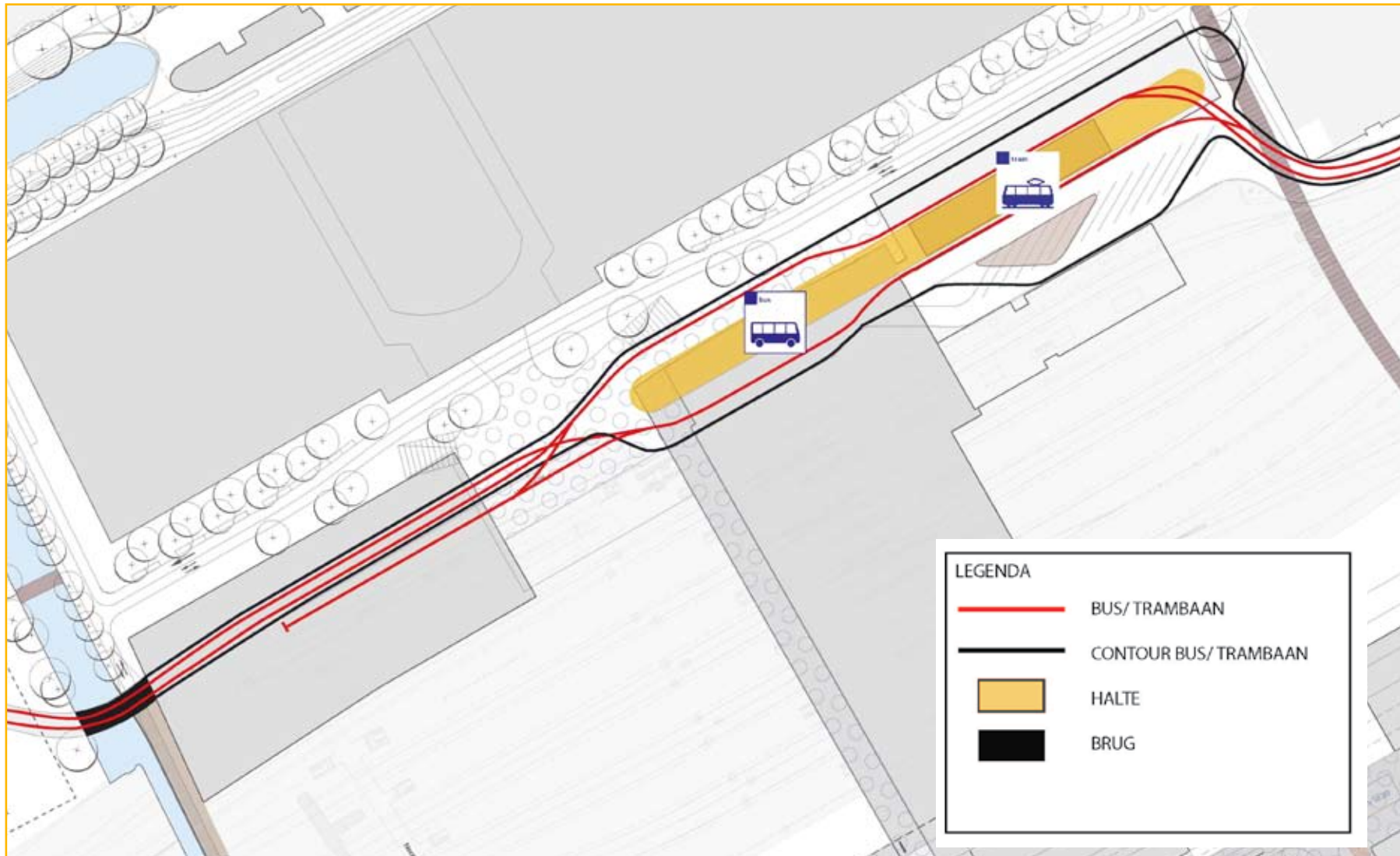
Voor de kerende trams bij aanvang van de exploitatie komen er wissels tussen het perron en de aansluiting op de Adama van Scheltemabaan. Deze wissels maken het mogelijk om ook bij de koppeling met de SUNIJ-lijn desgewenst op het perron te keren.

Voor bussen blijft ongeveer de helft van het perron beschikbaar. Dit betekent dat slechts een beperkt aantal bussen hier kan halteren. Dit leidt ertoe dat minder opstelplaatsen nodig zijn in de busbuffer dan eerder voorzien. Omdat bussen met de klok meerijden rondom het perron, gaan de trams bij de koppeling met de SUNIJ-lijn in dezelfde richting meerijden. Dat betekent dat de tramsporen elkaar kruisen voor en na de halte.

Om gevaarlijke situaties op de hoek bij het NS Hoofdgebouw IV (Adama van Scheltemabaan) te voorkomen, is het zeer wenselijk dat hier alleen trams rijden en de bussen verhuizen van de Adama van Scheltemabaan naar een nieuwe busbaan langs het Kruisvaartkwartier/Croeselaan aan de westzijde van de spoorlijn. De resterende bussen kruisen de beide tramsporen in één richting, waarbij de tram conform de verkeerswetgeving voorrang heeft, zodat deze kruisende beweging veilig op te lossen is.

Bij de verdere uitbouw van het tramnetwerk wordt het volledige perron gebruikt voor trams. Vanwege de gedachte frequenties in de spits van circa 20 trams per uur op de gekoppelde HOV Om de Zuid / SUNIJ-lijn en circa 12 trams per uur op de lijn Leidsche Rijn – Binnenstadsas zijn aparte perrons noodzakelijk. Door deze achter elkaar te leggen, kan gebruik gemaakt worden van hetzelfde eilandperron en blijven gelijkvloerse oversteken achterwege. Omdat er dan geen bussen meer rijden, kunnen de trams gewoon rechts rijden en is het niet langer nodig dat de

## Gecombineerde bus-/tramhalte OV-terminal 2015



tramspooren elkaar kruisen. Vanwege de gedachte tramfrequenties zijn inhaalsporen buiten de halte voorzien, zodat trams niet op trams van een andere lijn hoeven te wachten tot ze op de halte terecht kunnen of kunnen vertrekken. Of deze sporen halverwege met wissels worden verbonden is afhankelijk van de wens om bijvoorbeeld met een lege tram buiten de perronsporen te blijven. Deze wijzigingen hebben tot gevolg dat ten opzichte van de situatie bij aanvang van de exploitatie de spoorlay-out rondom de halte moet worden aangepast.

De perronhoogte voor trams is hoger (30cm) dan voor bussen (18cm). Het is vanwege de bouw van de (rol)trappen en liften niet mogelijk om later de perronhoogte aan te passen. Dat betekent dat een aanpassing van de hoogte gezocht is in een tijdelijke verhoging van de rijbaan voor het busgedeelte.

Ook als er bij de verdere uitbouw van het tramnetwerk geen bussen meer rijden, blijft de trambaan overrijdbaar, maar nu alleen voor hulpdiensten. Aparte vluchtpaden zijn niet nodig in dit gebied, omdat het perron voldoende ruimte biedt.

## 7.2 Omgeving

In de strook tussen de bus-/trambaan en de Nieuwe Stationsstraat heeft NS Poort de nieuwbouw gepland van het gebouw Noordflank. Vanwege de gewenste breedte van het gebouw zal

dit deels boven de bus-/trambaan uitsteken. In het gebouw komt ook de uitgang van de Noordertunnel, die toegang geeft tot de treinperrons. Bij de OV-terminal zal ook een toegang komen voor de noorderfietsenstalling onder de treinspooren.

Tussen de OV-terminal en Hoog Catharijne komt het op zeven meter hoogte gelegen Stationsplein Oost, met daaronder een grote fietsenstalling. De tramlijnen passen niet helemaal buiten de contouren van de fietsenstalling, zodat dit verder op elkaar moet worden afgestemd. Dit geldt ook voor de steunpunten ter plaatse van de ontworpen aansluiting van het keerspoor.

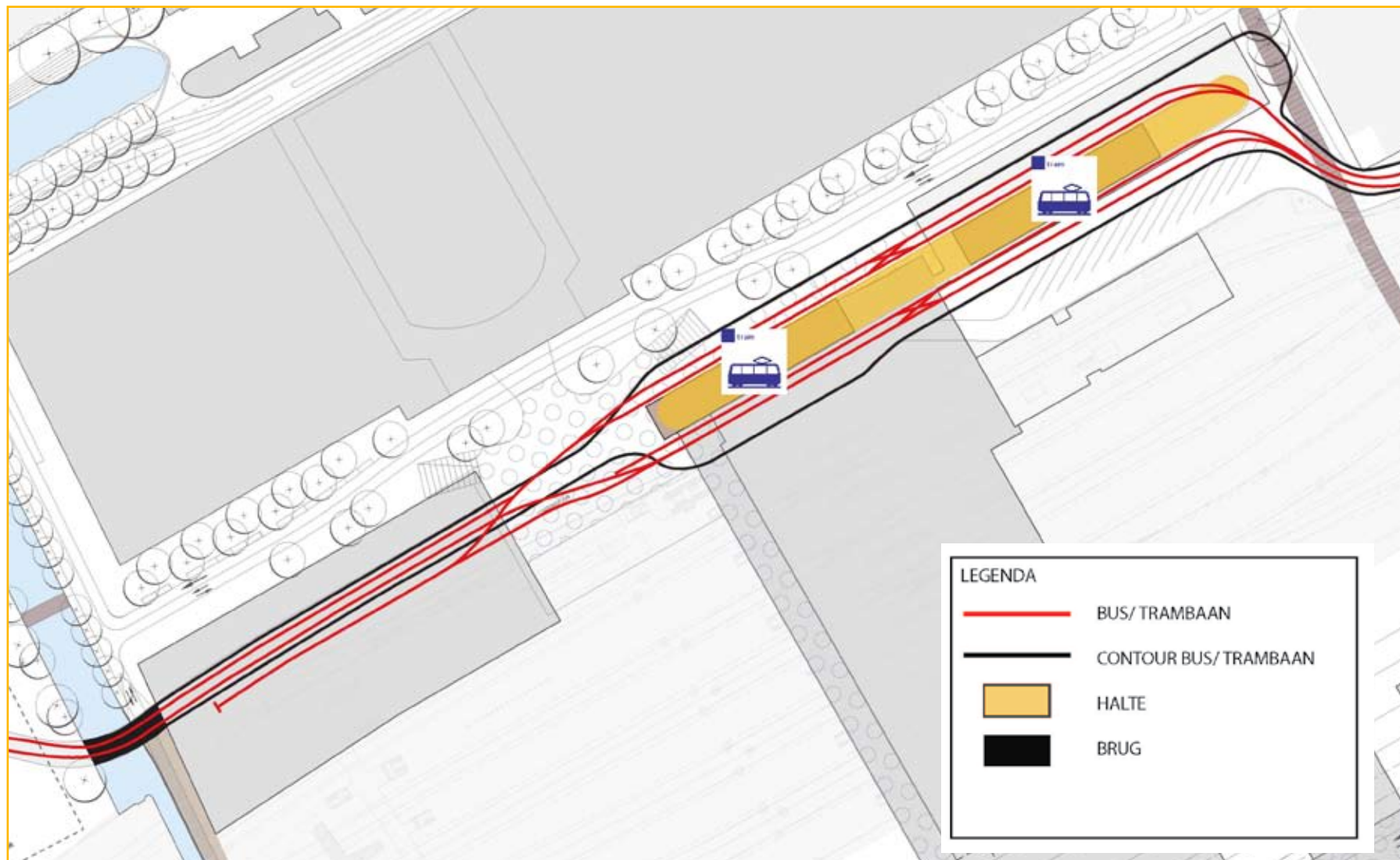
Tussen de OV-terminal en het hoofdgebouw van de Nederlandse Spoorwegen was boven het bus-/tramperron de bouw van een fietsflat voorzien. Begin november 2010 heeft het college van B&W besloten dat deze niet doorgaat.

De bebouwing van de Noordflank, Stationsplein Oost en de OV-terminal boven de bus-/trambaan en de nieuwbouw boven het perron leidt er toe dat de trambaan grotendeels overdekt wordt. Om masten op maaiveld te voorkomen, verdient het aanbeveling de bovenleiding zoveel mogelijk op te hangen aan deze bebouwing.

Nabij het hoofdgebouw van de Nederlandse Spoorwegen wordt de Rabobrug gebouwd. De tram houdt zoveel mogelijk rekening



## Tramhalte OV-terminal 2025





met de steunpunten van deze brug. Bij het verdere ontwerp van de brug zal dit verder moeten worden afgestemd. Dit geldt ook voor een eventuele trap tussen het perron en de brug, die kortere looproutes richting bijvoorbeeld het Moreelsepark en de Laan van Puntenburg mogelijk maakt.

### 7.3 Aandachtspunten

Bij de verdere uitwerking spelen de volgende onderwerpen een belangrijke rol:

- Exacte hoogte van de bus-/trambaan in relatie tot gebouw Noordflank en de onderdoorgangen naar de Noordertunnel en de noorderfietsenstalling;
- Onderzoek maatregelen voorkomen trillingen en geluidsoverlast;
- Positie en constructie gevels en steunpunten van Stationsplein Oost;
- Grotere perronhoogte OV-terminal, vanwege de komst van de tram aan de binnenstadszijde;
- Toekomstige bouwplannen boven het perron;
- Positie steunpunten en eventuele trap Rabobrug.

## Onderdoorgang 2e spoorkruising



# 8 Adama van Scheltemabaan

## 8.1 Van bus naar tram

Het eerdere voorontwerp voor de HOV Om de Zuid houdt rekening met het ombouwen van de bestaande busbaan Adama van Scheltemabaan voor de tram. Bij de besluitvorming door het college van B&W in juni 2010 is geconcludeerd dat dit voorontwerp een extra onderdoorgang voor de tram onder de spoorlijn bij de Bleekstraat mogelijk maakt.

Zoals beschreven in het vorige hoofdstuk is een gecombineerd gebruik van bus en tram op de hoek bij het NS hoofdgebouw niet veilig op te lossen. Daarnaast is het bij het in gebruik nemen van de tramonderdoorgang bij de Bleekstraat nodig om het bestaande maaiveld aan de binnenstadzijde hier te verlagen om aan te sluiten op het niveau van de onderdoorgang. Hiermee komt de busaansluiting op de Bleekstraat aan de binnenstadzijde te vervallen.

Daarmee is het noodzakelijk om bij aanvang van de exploitatie van de HOV Om de Zuid aan de westzijde van de spoorbaan een HOV busbaan gereed te hebben langs het toekomstig Kruisvaartkwartier of via de Croeselaan. Hierdoor kunnen bussen vanaf Hoograven en Lunetten en vanaf de Rubenslaan aan de westzijde van de OV-terminal komen. Op de gecombineerde bus-tramhalte in de OV-terminal, rijden dan alleen nog bussen van- en naar de binnenstad.

Het is aan te bevelen de busbaan aan de westzijde van de spoorlijn eerder gereed te hebben, zodat er een alternatieve route beschikbaar is voor de Adama van Scheltemabaan als die wordt omgebouwd van bus naar trambaan en het busstation aan de binnenstadzijde van de OV-terminal wordt omgebouwd van bus-naar tram-busstation.

Het is van belang om het laden en lossen aan de achterzijde van het NS hoofdgebouw aan de Adama van Scheltemabaan te laten vervallen. Hierdoor kan de tram in alle gevallen doorrijden, zonder hinder te ondervinden van in- en uitrijdend laad- en losverkeer.

## 8.2 Toekomstige tramonderdoorgang bij Bleekstraat

Uit de studie naar de uitbouw van het tramnetwerk blijkt dat een tweede spoorkruising noodzakelijk is. Dit omdat de Leidseveertunnel geen tweede drukke tramlijn aan kan en omdat het wenselijk is dat trams in de OV-terminal zoveel mogelijk zonder keren kunnen doorrijden. Uit een variantenstudie blijkt een extra onderdoorgang voor de tram bij de Bleekstraat het beste inpasbaar. Deze is nodig voor de trams uit Leidsche Rijn, die na intakken op de Adama van Scheltemabaan via de OV-terminal door kunnen rijden richting de binnenstadsas. Voor de tramonderdoorgang wordt ter plaatse de constructie van de HOV-baan aangepast.

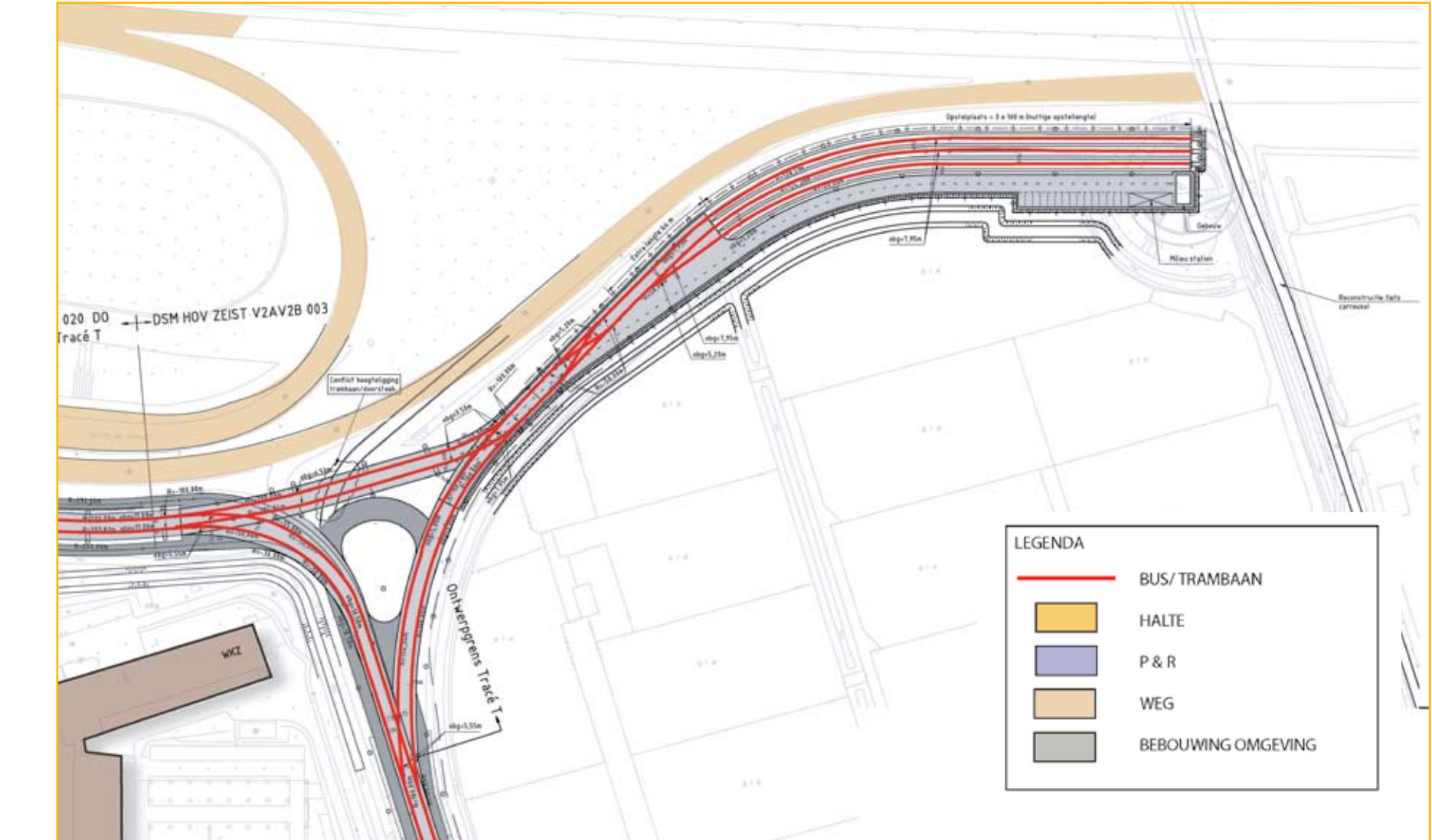


Deze tramtunnel is in ieder geval nodig voor de tram naar Leidsche Rijn. Wanneer het niet mogelijk is om bij aanvang van de exploitatie van de HOV Om de Zuid via de Leidseveertunnel een verbinding te maken met de SUNIJ-lijn, kan deze tramtunnel wellicht gebruikt worden voor de bereikbaarheid van de remise. Voorwaarde is dan wel dat het bestemmingsplan hierop is aangepast en vroegtijdig met ProRail de bouw geregeld wordt.

### 8.3 Aandachtspunten

Bij de verdere uitwerking spelen de volgende onderwerpen een belangrijke rol:

- Verplaatsen laden en lossen bij Hoofdgebouw IV van de Nederlandse Spoorwegen;
- Aanleg nieuwe busbaan langs het toekomstig Kruisvaartkwartier en aansluiten op de Vondellaan;
- Aanpassen HOV Om de Zuid om een toekomstige nieuwe spoorkruising mogelijk te maken.





# 9 Opstelterrein en P+R De Uithof

In het voorontwerp van voor de HOV Om de Zuid uit 2008 vormde de halte Wilhelmina Kinderziekenhuis (WKZ) de eindhalte van de tram. Het voorliggende ontwerp omvat twee onderdelen:

- Verlenging naar P+R De Uithof;
- Toevoeging opstelterrein.

## 9.1 P+R De Uithof

Eind 2012 is P+R De Uithof gereed met een directe aansluiting op de op- en afrit van de A28. In eerste instantie zullen alleen bussen stoppen onder het 2.000 plaatsen tellende P+R-gebouw. Hiervoor wordt de bestaande busbaan vanaf de halte WKZ verlengd en met een tunnel onder de Universiteitsweg doorgeleid. Deze tunnel is voorbereid op de aanleg van spoorstaven en bovenleiding en maakt het mogelijk om in een later stadium de tram door te trekken tot onder het P+R-gebouw. Voor de halte komt een zogeheten kruiswisselcomplex, zodat de beide tramsporen van de halte bereikbaar zijn.

## 9.2 Opstelterrein

Vorbij de halte WKZ is eveneens een opstelterrein ontworpen dat ruimte biedt aan twaalf tramstellen. Een sporendriehoek maakt het opstelterrein ook bereikbaar vanaf de halte P+R De Uithof. De opstelsporen liggen zo dicht mogelijk tegen de oprit van de Rijksweg A28. Naast het opstelterrein komen hekwerken en een gebouwtje met voorzieningen voor de trambestuurders en klein onderhoud. Hier zijn eveneens parkeerplaatsen voorzien voor de

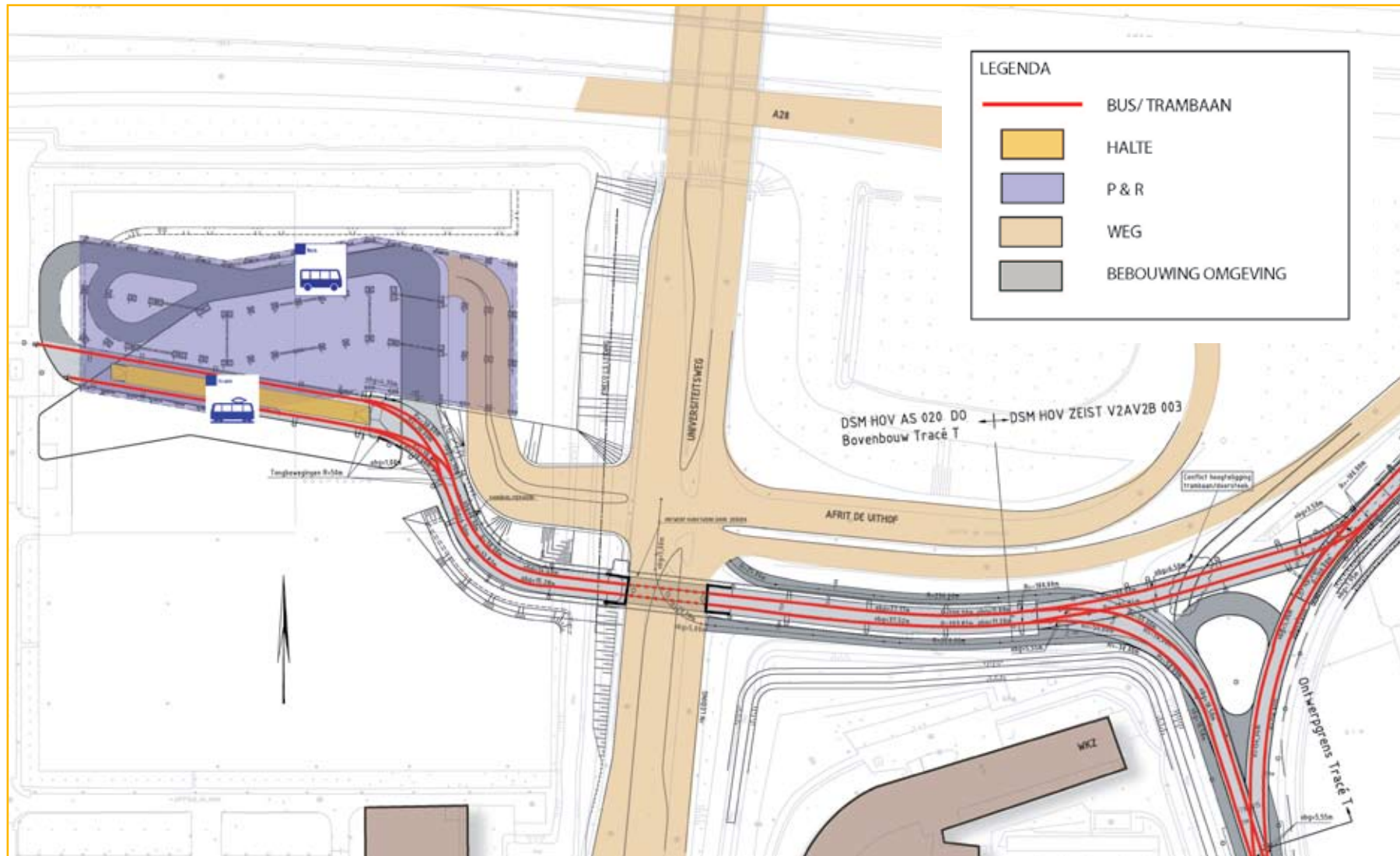
trambestuurders en onderhoudspersoneel. De ligging tegen de A28 aan maakt het mogelijk om in een later stadium de sporen langs de Rijksweg door te trekken richting Zeist.

Op de locatie van het opstelterrein liggen nu graslanden en een sloot. Door de ligging zo dicht mogelijk tegen de snelwegoprit blijft de aantasting van de open graslanden zo veel mogelijk beperkt. Dit betekent wel dat de aanwezige bomen langs de snelweg hier grotendeels moeten verdwijnen. De sloot wordt verschoven om de waterverbinding en afwatering in stand te houden.

Om voldoende ruimte te creëren aan de zijde van landgoed Oostbroek wordt in de Bunnikseweg de spiraalvormige oprit naar de fietspad over de snelweg vervangen door een gestrekte oprit. Door deze uit te voeren als een viaduct op kolommen blijft het ruimtebeslag beperkt en het doorzicht in het gebied zoveel mogelijk gehandhaafd. Tevens biedt dit in een later stadium de mogelijkheid om de tram onder de fietsbrug door te verlengen richting Zeist.



## P+R De Uithof



# 10 Realisatie in samenhang met andere projecten

## 10.1 Samenhang Stationsgebied

Het ontwerp van de trambaan is zoveel mogelijk afgestemd op de andere projecten in het Stationsgebied. Daarbij is naast de fysieke raakvlakken ook gekeken naar de uitvoeringsplanning. Dit betreft met name de raakvlakken met:

- De Rabobrug;
- De OV-terminal;
- Stationsplein Oost;
- Bebouwing Noordflank;
- Bruggen over Leidsche Rijn en hoofdfietsroute;
- Aansluiting HOV-busbanen;
- Bibliotheek++;
- Westplein;
- Ontwikkeling Sijpesteijnkade;
- Sloop gebouw Cranenborch;
- Aansluiting tijdelijke eindhalte SUNIJ-lijn.

In de verdere uitwerking van het aanvullende voorontwerp worden de verschillende projecten in detail op elkaar afgestemd.

De bus-/trambaan voor de koppeling met de Sneltram Utrecht

– Nieuwegein / IJsselstein wordt aangelegd in afstemming met de projectorganisatie Stationsgebied. De gecombineerde bus-/tramhalte wordt aangelegd door ProRail als onderdeel van de OV-terminal.

## 10.2 Samenhang P+R De Uithof

De gemeente werkt in samenwerking met Universiteit Utrecht en het Universitair Medisch Centrum Utrecht aan de verlenging van de bestaande HOV busbaan tot P+R De Uithof. Deze verlenging is voorbereid op het later aanbrengen van spoorstaven en bovenleiding voor de tram. Ook de tramhalte wordt al zoveel mogelijk aangelegd, zodat een latere ombouw naar een bus-/trambaan relatief eenvoudig is te realiseren. Volgens planning is in 2012 het P+R-gebouw inclusief de toeleidende busbaan en de tunnel onder de Universiteitsweg gereed.

## 10.3 Regionaal tramnetwerk

De aanleg van de HOV Om de Zuid vormt de eerste stap in de uitbouw van een regionaal tramnetwerk. Zoals beschreven in hoofdstuk 4 volgen hierna tramlijnen naar Leidsche Rijn, naar de Uithof en Zeist via de binnenstadsas en naar Overvecht en Zuilen.

## Bomen oprit A28



# 1 1 Bomen

Bij de tracering en inpassing van de HOV Om de Zuid is zoveel mogelijk rekening gehouden met de aanwezigheid van bestaande bomen. Desondanks zullen ook bij de aanvullende tracédelen bomen geroid moeten worden.

In het Stationsgebied gaat het om enkele bomen bij de Van Sijpesteijnkade en bij het bestaande busstation-zuid. Samen met de projectorganisatie Stationsgebied zal gekeken worden naar de aanplant van nieuwe bomen in de nabijheid.

Het vertrammen van de nieuwe busbaan naar P+R De Uithof leidt niet tot extra ruimtebeslag of het rooien van bomen.

Voor een opstelterrein achter de halte WKZ zal een rij eiken langs de snelwegoprit en bij de oprit van de fietsbrug moeten verdwijnen. In totaal gaat het om circa 45 bomen. Het eventueel sparen van deze bomen zou betekenen dat de tramsporen verder van de snelweg zouden komen te liggen. Het toekomstig doortrekken van deze sporen richting Zeist zou in deze situatie leiden tot de ongewenste aantasting van landgoed Oostbroek. Aan de zuidkant van het opstelterrein zal een nieuwe bomenrij worden geplant.





# 12 Flora en fauna

## 12.1 Beleid Rijk en provincie

Het plangebied van de HOV Om de Zuid maakt geen onderdeel uit van een beschermd groen- of natuurgebied en is tevens niet gesitueerd in de nabijheid van andere natuur- of groengebieden met een beschermde status, zoals speciale beschermingszones uit de Vogelrichtlijn of Habitatrichtlijn, staats- of beschermde natuurmonumenten of beheersgebieden. De aanvullende tracédelen doorsnijden geen ecologische verbindingzones.

## 12.2 Beleid gemeente Utrecht

Het beleid van de gemeente Utrecht is het vergroten van de oppervlakte hoogwaardig groen, een toename van de soortenrijkdom, het geven van kansen voor natuurlijke processen en het versterken van de ecologische samenhang.

De gemeente Utrecht heeft, in aansluiting op de provinciale ecologische hoofdstructuur, een gemeentelijke ecologische infrastructuur opgezet. Hierdoor kunnen natuurwaarden tot in de stad doordringen..

## 12.3 Flora- en faunawet

Ingevolge de Flora- en faunawet moet bij de voorbereiding van een plan worden onderzocht of deze wet de uitvoering van de ontwikkeling niet in de weg staat. Dit zal zich voordoen, wanneer de uitvoering van de ontwikkeling tot ingrepen noodzaakt

waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor geen ontheffing ingevolge de Flora- en faunawet zal worden verkregen. In dat geval zou de ontwikkeling vanwege de Flora- en faunawet niet uitvoerbaar zijn.

In het kader van het nieuwe bestemmingsplan voor “De Uithof” is een ecologisch onderzoek uitgevoerd door de STEa (Stichting Ecologisch Advies). Daarnaast heeft er een vleermuizenonderzoek plaatsgevonden door de zoogdierenvereniging (VZZ). Het betreft de volgende twee documenten:

- STEa, rapportnummer: L07.01; “Verkenning beschermde natuurwaarden in “De Uithof”, door P. Hoen en J.Zwanenburg, Utrecht, februari 2007.
- Stichting VZZ, Jansen E.A., 2008, “Voorkomen van vleermuizen op en rond “De Uithof”, een onderzoek naar voorkomen en functies, VZZ rapport 2008.031.

Uit beide onderzoeken blijkt dat de locaties waar de sporendriehoek en de opstelsporen geprojecteerd zijn, niet als ecologisch waardevolle terreindelen bestempeld zijn. De opstelsporen doorkruisen wel een vliegroute van de rosse vleermuis.

Voorafgaand aan de werkzaamheden in het Stationsgebied en op De Uithof zal onderzoek worden gedaan naar de eventuele verblijfplaatsen van vleermuizen in te rooien bomen en te slopen gebouwen.





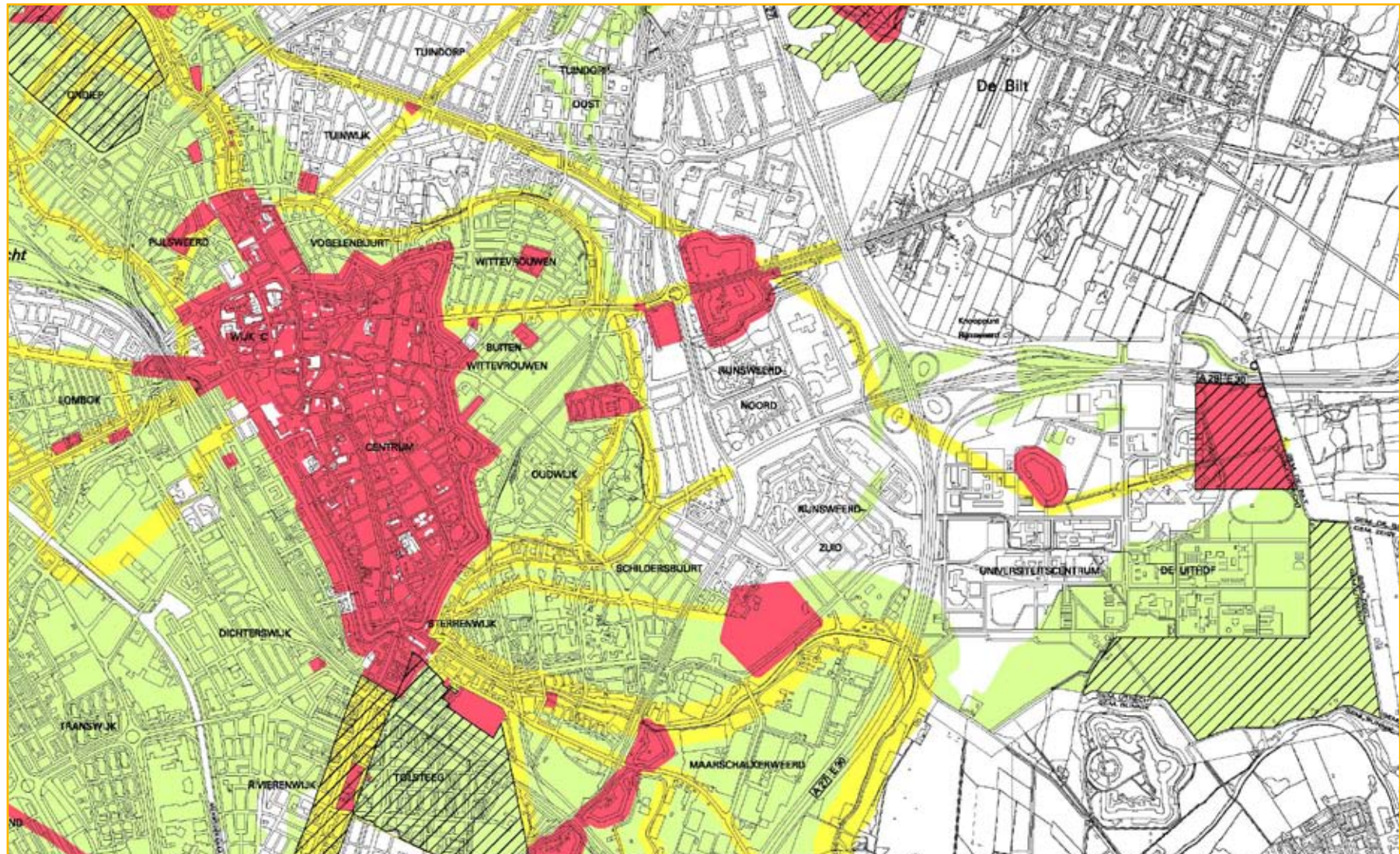
# 1 3 Parkeren

De aanvullende tracédelen van de HOV Om de Zuid hebben geen gevolgen voor bestaande parkeerplaatsen. Op de locatie van de bus-/trambaan zijn geen parkeerplaatsen aanwezig. Wel zijn er raakvlakken met de parkeerplaatsen in het Stationsgebied en in De Uithof. Zo wordt voor de tijdelijke eindhalte van de Sneltram Utrecht – Nieuwegein / IJsselstein de parkeergarage aan het Jaarbeursplein gesloopt en later vervangen door een nieuwe ondergrondse parkeergarage.

In het P+R De Uithof komen 2.000 parkeerplaatsen onder andere ook voor werknemers van Universiteit Utrecht en het Universitair Medisch Centrum Utrecht. Bij het opstelsterrein van de tram komen 15 parkeerplaatsen voor trambestuurders en onderhoudspersoneel.

In het Stationsgebied komen grote gebouwde fietsenstallingen. Deze stallingen zullen voor een heel klein deel gebruikt worden door tramreizigers. De partijen in het Stationsgebied zorgen voor de realisatie van deze fietsenstallingen.

## Archeologische waardenkaart



# 1 4 Archeologie

Het Europese Verdrag van Malta (1992) beoogt het cultureel erfgoed dat zich in de bodem bevindt te beschermen. Het uitgangspunt van het verdrag is beschermen en conserveren voor de toekomst in de bodem en alleen ontgraven als het niet anders kan. Op 1 september 2007 is de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WAMz) ingegaan. Deze wet wijzigt een aantal artikelen in de Monumentenwet 1988 (MMW), de ontgrondingenwet, de Wet Ruimtelijke Ordening (WRO) en de wet Milieubeheer en vormt zo de Nederlandse implementatie van het verdrag van Malta.

De tramroute ligt in een gebied met hoge archeologische verwachting. Deze hoge archeologische verwachting hangt samen met de stroomruggen van de (Kromme) Rijn, waarop zich bewoningssporen van Romeinse tijd en later kunnen bevinden.

Uit de indicatieve kaart archeologische waarden archeologische monumenten van de Gemeente Utrecht van maart 2007 blijkt dat het overgrote deel van de HOV-baan tussen de Graadt van Roggenweg en de Adama van Scheltemabaan wordt aangelegd in een gebied, waarvan is vastgesteld dat daar vondsten met een hoge archeologische waarde mogelijk zijn met een hoge trefkans. Hetzelfde geldt voor het opstelterrein in De Uithof.

Daarom zal in samenhang met de andere projecten in het Stationsgebied een inventariserend Veldonderzoek (IVO)

uitgevoerd worden om de kans op mogelijke vertraging tijdens de uitvoering van de bouw te voorkomen.





# 1 5 Bovenleiding en stroomvoorziening

De bus-/trambaan in het Stationsgebied wordt grotendeels overdekt met verhoogd liggende pleinen of vastgoedontwikkeling. Dit maakt het mogelijk om de bovenleiding zo veel mogelijk op te hangen aan de bovenliggende constructies. Hiermee worden masten zoveel mogelijk voorkomen. De Leidseveertunnel is met de beperkte doorrijdhoogte een belangrijk aandachtspunt. Op de niet overdekte delen komen masten aan weerszijden van de bus-/trambaan.

De bovenleiding richting P+R De Uithof hangt aan masten aan weerszijden van de bus-/trambaan. De bovenleiding wordt bij het opstelterrein opgehangen aan spandraden tussen masten.

De trams worden gevoed met een bovenleidingspanning van 750 volt gelijkstroom. Het is mogelijk om de bovenleiding van de verschillende tracédelen apart uit te schakelen. Vanwege de aanvullende tracédelen is langs het tracé een extra gelijkrichterstation nodig om de stroomvoorziening te verzorgen.

Er komen gelijkrichterstations op de volgende locaties:

1. Nabij de Bibliotheek++, zodat deze ook gebruikt kan worden voor een toekomstige tram richting de binnenstadsas;
2. Onder de trambaan bij de onderdoorgang Bleekstraat;
3. Nabij de kruising met de Koningsweg;
4. Nabij de onderdoorgang onder de A27;
5. Nabij de onderdoorgang onder de Universiteitsweg.

De gelijkrichterstations worden gevoed met een wisselspanning van 10kV, afkomstig van het energienet van Eneco Netbeheer. Om het effect van eventuele verstoringen zoveel mogelijk te beperken wordt langs het tramtracé een 10 kV ringleiding aangebracht. Op twee punten wordt een aansluiting gemaakt met het energienet van Eneco. Hierdoor is een gegarandeerde (redundante) voeding aanwezig, waarmee bij uitval van één net van Eneco de spanning op de ring gewaarborgd blijft. Ook bij een verstoring in een gedeelte van de ring is het mogelijk om de spanning op het resterende deel van de ring te behouden.



# 16 Veiligheid

## 16.1 Duurzaam veilig

Bij het ontwerp van de trambaan geldt het uitgangspunt van een duurzaam veilig ontwerp. Het gaat bij duurzaam veilig om het voorkomen van verkeersongevallen en ernstig letsel (verkeersveiligheid). Deze ontwerpfilosofie is leidend bij ontwerpkeuzen. Het gekozen tracé kent zo min mogelijk gelijkvloerse kruisingen met overig verkeer, anders dan bussen.

In het Stationsgebied betreft dit alleen een kruising met de Mineurslaan en met verkeer van en naar het Park Plazahotel en de Bibliotheek++. Deze wordt beveiligd met een verkeersregelininstallatie. Bij het P+R De Uithof komen bij de halte oversteken voor voetgangers, die beveiligd worden met tramwaarschuwingssignalen.

## 16.2 Integraal Veiligheids Plan (IVP)

Inmiddels is gestart met de integrale veiligheidszorg voor dit tramproject. Veiligheid zal als een rode draad lopen door het verdere uitwerkingsproces. Gedurende het ontwerpproces zal de veiligheid op een aantal momenten getoetst worden.

De beleidsuitgangspunten zijn inmiddels vervat in het IVP. Het IVP gaat over de integrale veiligheid van de infrastructuur, het materieel, de exploitatie alsmede de processen. Momenteel is zo veel als mogelijk het aspect van de infrastructuurontwikkeling ingevuld. De verdere uitwerking wordt ter hand genomen, direct

na het besluit tot aanleg van de tramlijn. Veiligheidseisen worden gesteld vanuit diverse wettelijke kaders. In het IVP wordt hiervoor het integrale kader geschapen.

## 16.3 Overleg met nood- en hulpdiensten

Door middel van scenarioanalyses is de fysieke (interne) veiligheid van de trambaan onderzocht. Hierbij is met name gekeken naar de mogelijkheden tot zelfredzaamheid van de tramreizigers en de mogelijkheden voor de hulpverlening (brandweer, politie en Geneeskundige Hulpverlening bij Ongevallen en Rampen). Op basis van deze analyse, de vigerende wetgeving, de aanwezige basisvoorzieningen, zijn risicoreducerende maatregelen voorgesteld in het overleg met de nood- en hulpdiensten. Hierbij is ook gekeken naar de aanvalsroutes.

## 16.4 Veilig medegebruik bus en tram

Medegebruik door bus en tram geschiedt in de praktijk reeds op verschillende baanvakken in de drie grote steden. Aangezien het verschil in remvertraging tussen bus en tram tot 50 km/uur gering is, wordt menging van tram en bus op de vrije infrastructuur tot die snelheid acceptabel geacht.

In de aanvullende tracédelen komen meerdere aansluitingen voor met busbanen. Op drukke en/of onoverzichtelijke





aansluitingen komen verkeersregelininstallaties of aanvullende veiligheidssystemen. Dit betreft in het Stationsgebied:

- Aansluiting busbaan naar de Jaarbeurszijde van de OV-terminal;
- Aansluiting busbanen naar Kanaalstraat en Vleutenseweg op Westplein;
- Aansluiting busbaan naar Vredenburg.

En in De Uithof:

- Tramdriehoek bij buslus en busoprit naar A28;
- Splitsing bus en tram bij P+R De Uithof nabij de tunnel onder de Universiteitsweg.



# 17 Verlichting en bewegwijzering

## 17.1 Verlichting

De bus-/trambanen in het Stationsgebied zullen voorzien worden van verlichting. Waar mogelijk wordt deze gemonteerd op de bovenliggende constructies.

De bus-/trambanen in De Uithof en het opstelterrein worden eveneens voorzien van verlichting. Hiervoor zullen lichtmasten worden geplaatst.

## 17.2 Bewegwijzering

Bewegwijzering is voor de aanvullende tracédelen niet aan de orde, omdat deze geen effect hebben op de routes voor auto- en fietsverkeer. Bewegwijzering op de tramhaltes in de OV-terminal en in P+R De Uithof wordt in samenhang met de overige reizigersinformatie uitgewerkt.



# 1.8 Waterhuishouding en riolering

## 1.8.1 Stationsgebied

Aangezien de hoeveelheid verhard oppervlakte als gevolg van de trambaan niet of nauwelijks toeneemt ten opzichte van de huidige situatie is er naar verwachting geen compenserend oppervlaktewater noodzakelijk. Mocht dat toch het geval zijn dan vormt de doortrekking van de Leidsche Rijn in de plannen van het Stationsgebied voldoende aanvullend oppervlaktewater. Het regenwater dat op de HOV-baan valt zal via het hemelwaterrioolstelsel moeten worden afgevoerd. Aan de kruising van de trambaan via de Leidseveertunnel verandert niets qua waterafvoer.

De afwatering van de tunnel onder de Universiteitsweg wordt meegenomen bij de aanleg van de busbaan naar P+R De Uithof.

## 1.8.2 Opstelterrein en P+R De Uithof

De bermsloot langs de oprit van de rijksweg A28 wordt verlegd om de opstelsporen langs de rijksweg te kunnen realiseren. De gedempte oppervlakte slootoppervlak dient ten zuiden van de opstelsporen te worden teruggebracht. Daarnaast dient extra oppervlaktewater te worden gerealiseerd om de toename aan verhard oppervlak als gevolg van de betonplaten onder de opstelsporen te compenseren.

De waterverbindingen, zoals die momenteel in het projectgebied aanwezig zijn, dienen gehandhaafd te blijven. Aandachtspunt vormt de ontwatering van de oprit van de rijksweg A28 en eventuele wateroverlast die zich zou kunnen gaan voordoen ter plaatse van de opstelsporen of op de oprit.





# 19 Kabels en leidingen

Kabels en leidingen die onder het tracé van de trambaan liggen, zijn niet meer bereikbaar voor onderhoudswerkzaamheden. Om de dienstregeling van de trams niet te verstoren, kan de trambaan niet opgebroken worden voor werkzaamheden aan kabels en leidingen. Tevens zouden bepaalde kabels en leidingen door de bouw van de trambaan kunnen worden beschadigd.

De bus-/trambaan kruist in het Stationsgebied een groot aantal kabels en leidingen. Niet alle kruisingen zijn per definitie een knelpunt. Kabels voor de verkeersregelininstallaties en riool zullen zondermeer aangepast moeten worden.

Een deel van de Sijpesteijntunnel wordt gebruikt als kabel en leidingentunnel. De kabels en leidingen komend uit deze tunnel stuiten aan beide zijden op de nieuwe trambaan. Hier ligt o.a. een belangrijk lokaal en interlokaal KPN tracé. Dit tracé zal moeten worden aangepast. Aan de Jaarbeurszijde is een overkluizing wellicht noodzakelijk en de meest goedkope oplossing.

In de Leidseveertunnel komt de trambaan naast de huidige baan te liggen. Hier ontstaan nauwelijks extra knelpunten door. De diepteligging van het kruisende riool is een aandachtspunt.

Het belangrijkste knelpunt ten aanzien van het ontwerp voor het opstelterrein, ontstaat door de aanwezigheid van een hoofdtransportleiding van Vitens (water). Deze leiding ligt

voor het grootste deel onder de nieuwe weg en voor een klein deel onder de meest zuidelijke trambaan. Afhankelijk van de exacte eisen van Vitens zal deze leiding gedeeltelijk of in zijn geheel moeten worden verlegd. De waterleiding voedt o.a. het ziekenhuis. Een buitendienststelling zal vroegtijdig moeten worden ingepland.



# 20 Bodem, waterbodem en grondwater

## 20.1 Milieukundig bodemonderzoek

In het Stationsgebied zal voor het noodzakelijke grondverzet milieukundig bodemonderzoek worden uitgevoerd. Dit om vast te stellen of er specifieke maatregelen noodzakelijk zijn ten aanzien van de arbeidsomstandigheden. Daarnaast geeft dat een indicatie van de hergebruikmogelijkheden van vrijkomende grond en materialen. Waar mogelijk gebeurt dit met een historisch bodemonderzoek om na te gaan welke milieukundige bodeminformatie reeds beschikbaar is. Voor de locaties waar geen of onvoldoende gegevens beschikbaar zijn, zal een verkennend of oriënterend onderzoek worden uitgevoerd.

De bus-/trambaan bevindt zich binnen de contouren van de Bio Wasmachine van de gemeente Utrecht, waarmee de vele vluchtige gechloreerde verbindingen in het grondwater worden gereinigd. Bij bouwactiviteiten waarvoor bemaling van dit grondwater noodzakelijk is, zal rekening gehouden moeten worden met de werking van deze Bio Wasmachine.

Het opstelterrein in De Uithof komt voornamelijk ter plaatse van graslanden en de wegberm van de Rijksweg A28. Langs de rijksweg bevindt zich een watergang, waarvan de sliblaag mogelijk verontreinigd is met stoffen, die via Run-off bij hevige regenval van de snelweg in het oppervlaktewater terecht zijn gekomen.

In het kader van de aankoop van de benodigde grond en het noodzakelijke grondverzet (cunet, verlaging buslus, grondwerk fietspad, graven sloot enzovoort) zal een milieukundig bodemonderzoek worden uitgevoerd om vast te stellen of er specifieke maatregelen noodzakelijk zijn ten aanzien van de arbeidsomstandigheden. Daarnaast geeft dat een indicatie over de hergebruikmogelijkheden van vrijkomende grond en materialen

## 20.2 Geotechnisch bodemonderzoek

Het Stationsgebied kent een zeer heterogene bodemopbouw, vanwege de oude stedelijke historie, waarin veelal oude fundamenteën, gedempte watergangen en oude kabelgeulen kunnen worden aangetroffen. Voor de betonbaan van de toekomstige bus-/trambaan is nog geen specifiek geotechnisch onderzoek uitgevoerd. Aangezien de toekomstige trambaan wordt uitgevoerd op een betonplaat met ingegoten spoor is inzicht in met name mogelijke zettingsverschillen noodzakelijk, om breuk van de betonplaat zoveel mogelijk te voorkomen. In dit traject van de HOV Om de Zuid bevindt zich tevens een drietal kunstwerken, waar onder twee bruggen over de Leidsche Rijn. Om de stabiliteit van deze kunstwerken te waarborgen is gedegen geotechnisch onderzoek noodzakelijk.

Voor het opstelterrein in De Uithof is eveneens nog geen geotechnisch onderzoek uitgevoerd. Aangezien de opstelsporen ook hier bestaan uit een betonplaat met ingegoten spoor is



inzicht in met name mogelijke zettingsverschillen noodzakelijk. De huidige toplaag is naar verwachting niet geschikt om als onderlaag voor deze betonbaan te fungeren en dient te worden verwijderd en te worden vervangen. Hiertoe dient een cunet gegraven te worden, dat gevuld wordt met zand. De dikte van deze zandbaan wordt afgestemd op de te verwachten zettingen. In de volgende ontwerpfase zal een geotechnisch onderzoek worden uitgevoerd.



# 21 Uitvoering, werkterreinen en toegangswegen

In het Stationsgebied zijn met name voor de bruggen over de Leidsche Rijn werkterreinen nodig. Hiervoor zal in samenhang met de andere projecten een locatie voor worden gezocht. Dit geldt ook voor de toegangswegen tot deze werkterreinen.

ProRail zal de bus-/tramhalte in de OV-terminal realiseren en heeft voor de totale OV-terminal een uitvoeringsplanning gemaakt, inclusief werkterreinen en faseringsmaatregelen. Belangrijk aandachtspunt hierbij is de bereikbaarheid van de bushaltes in alle uitvoeringsfases.

Voor de ombouw van de Adama van Scheltemabaan verdient het aanbeveling om ruim voor de start van de HOV Om de Zuid de vervangende busbaan aan de westzijde van de spoorlijn gereed te hebben. Dit vergemakkelijkt de ombouw van busbaan naar trambaan en creëert meer ruimte voor een proefbedrijf voor de tram.

Voor de aanleg van het opstelterrein is geen aanvullend werkterrein noodzakelijk. Bouwverkeer kan hier gebruik maken van de busaansluitingen op de Universiteitsweg.





# Colofon

---

## Opdrachtgever

Projectorganisatie HOV Om de Zuid

Hierin werken Bestuur Regio Utrecht en de gemeente Utrecht samen aan de realisatie van de tram tussen Utrecht Centraal en kenniscentrum De Uithof.

## Uitgave

Movares Nederland B.V.

Postbus 2855

3500 GW Utrecht

## Telefoon

030 - 265 3732

## Ondertekenaar

Steven Jansen

## Projectnummer

IN160695-A13

## Datum/Versie

8 december 2010, versie 2.0 definitief



# HOV Om de Zuid



Stationsgebied en eindpunt De Uithof

Inspraaknota aanvullend voorontwerp tram

Maart 2011



### ***Inleiding***

Op 14 december 2010 heeft het College van burgemeester en wethouders het aanvullend voorontwerp tram HOV Om de Zuid (hierna afgekort als aanvullend VO Tram) vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak. Dit voorontwerp vormt samen met het in januari 2010 door het college vastgesteld voorontwerp voor het middengedeelte van de tram naar De Uithof (HOV Om de Zuid) het totale voorontwerp tram HOV Om de Zuid. Het voorontwerp voor het middengedeelte, tracé Burgerzaken (Adama van Scheltemabaan) tot de halte Wilhelmina Kinderziekenhuis, was nodig voor het bestemmingsplan dat in juni 2010 door de gemeenteraad is vastgesteld.

### ***Tracé***

Het aanvullend voorontwerp brengt drie tracédelen van de trambaan in het Stationsgebied en één in De Uithof in beeld:

- de aansluiting in het Stationsgebied van de Uithoflijn op de Sneltram Utrecht – Nieuwegein / IJsselstein.
- de inpassing in de OV-terminal;
- het stuk over de Adama van Scheltemabaan tot aan gebouw Burgerzaken;
- de aansluiting van de trambaan op P+R De Uithof en de inpassing van een opstelterrein.

### ***Het inspraaktraject***

De inspraakperiode liep van 22 december tot en met 2 februari 2011. Belangstellenden konden het aanvullend VO Tram inzien bij het Informatie Centrum Gemeente Utrecht, Balie Bouwen, wonen en ondernemen van StadsOntwikkeling Gemeente Utrecht en de wijkbureaus Oost, Zuid, Binnenstad en Zuidwest. Daarnaast waren de documenten beschikbaar gesteld op de gemeentelijke website [www.utrecht.nl/hovomdezuid](http://www.utrecht.nl/hovomdezuid). Op 17 januari is er een inloopavond georganiseerd, waar belangstellenden nader kennis konden maken met de inhoud van het aanvullend VO Tram en hierop konden reageren. Ook was er de mogelijkheid om reacties te mailen naar [inspraaktram@utrecht.nl](mailto:inspraaktram@utrecht.nl). Belanghebbenden konden tevens per brief hun zienswijze indienen.

Alle reacties zijn verzameld en in deze nota weergegeven. In de nota worden de ingediende reacties door de gemeente voorzien van antwoord. Een aantal insprekers geeft in de reactie aan bezwaar aan te tekenen tegen de huidige plannen. Juridisch gezien is er dan sprake van zienswijzen tegen een gemeentelijk beleidsvoornemen.

### ***Vertramming***

Gemeente en BRU hebben nog niet officieel besloten tot de aanleg van een trambaan. Naar verwachting zal dit medio 2011 gebeuren. Het VO Tram zal daarna in zijn geheel verder uitgewerkt worden tot een integraal Definitief Ontwerp. De ingekomen reacties worden daarbij betrokken conform de inspraaknota.

Ook de reacties uit de inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid van november 2009 worden meegenomen in dit proces.

### ***Leeswijzer***

In de inspraaknota zijn alle reacties voorzien van een nummer en worden deze op nummer beantwoord. Waar mogelijk zijn gelijke vragen en reacties gegroepeerd. Deze antwoorden op de meest gestelde vragen volgt in het volgende hoofdstuk. Daarna volgt beantwoording per vraag. De vragen en antwoorden zijn in een kolommenstructuur weergegeven. In de eerste kolom wordt aangegeven wie de inspraakreactie heeft ingediend. In de tweede kolom staat een samenvatting van de inspraakreactie. Vervolgens is in de derde kolom de gemeentelijke reactie weergegeven. Hierbij staat ook aangegeven of de inspraakreactie voor de gemeente aanleiding geeft om deze te betrekken bij de vervolgfase van het project.

## Hoofdstuk 1 Antwoorden op de meest gestelde vragen

### 1. Moment van inspraak.

*Een aantal insprekers vraagt waarom er tot nu toe geen overleg is gepleegd met omwonenden over de plannen.*

Het voorontwerp zoals het er nu ligt, is door het college van burgemeester en wethouders vrijgegeven voor inspraak. Dit is het eerste moment waar iedereen in de gelegenheid wordt gesteld zijn mening kenbaar te maken. Om dit voorontwerp te kunnen maken, was eerst onderzoek nodig naar de inpassing van het tramnetwerk in de OV-terminal en het Stationsgebied. Onderzoeken daarnaar en besluitvorming daarover is in april, juni en oktober 2010 bekend gemaakt via nieuwsbrieven, wijkberichten, persberichten en informatie op utrecht.nl. In mei en oktober 2011 zijn deze onderzoeken toegelicht en besproken tijdens een raadsinformatieavond. Daarvoor zijn ook bewoners en andere belangstellenden uitgenodigd en de gelegenheid geboden vragen te stellen en hun mening te geven.

### 2. Snelle aanleg van de Uithoflijn.

*Een aantal insprekers vraagt om de nu voorgestelde tramroute snel aan te leggen. Zij vinden de aanleg van deze route een goede zaak.*

Wij beschouwen deze reacties als steun voor de plannen en als aanmoediging voortvarend door te gaan. Gemeente en BRU hebben de ambitie de Uithoflijn zo snel als mogelijk te realiseren. De planning hiervoor zal bij het besluit tot vertramming, naar verwachting in mei/juni 2011, duidelijk worden.

### 3. Gevolgen tram voor loopstromen en vervoersbewegingen in het Stationsgebied.

*Een aantal insprekers vraagt naar de bereikbaarheid van de OV terminal en het Stationsgebied van de Jaarbeurszijde naar de binnenstadzijde v.v.*

De loopstromen in de OV-terminal en de vervoerstromen in het Stationsgebied zijn nader onderzocht. Zie hiervoor ook de kaarten 1 en 2.

#### *Voetgangersverkeer in de nieuwe OV-terminal*

Er zijn in 2010 enkele simulaties uitgevoerd waarbij de situatie van het gehele tramnetwerk (2030) is vergeleken met het huidige ontwerp van de OV-terminal met de SUNIJ-lijn aan de Jaarbeurszijde en bushaltes aan beide zijden. Daaruit blijkt dat bij vertramming beduidend minder reizigers hoeven overstappen. Ook hoeven dan veel minder reizigers van de ene naar de andere zijde te lopen voor hun aansluitende busverbinding. Voor meer dan 80% van de reizigers maakt het niets uit omdat ze van de bus dan wel tram overstappen naar de trein.

De cijfers na aanleg van het gehele tramnetwerk zijn als volgt:

In 2030 komen dagelijks 87.500 reizigers per bus of tram aan op de OV-terminal. Uit de simulatie blijkt dat bij vertramming ruim 8000 reizigers (8,5%) minder overstappen, omdat ze per tram doorreizen. Het aantal uitstappers aan de Jaarbeurszijde wordt bij aanleg van het tramnetwerk bijna gehalveerd, van 37.500 naar 19.700. Aan de binnenstadzijde neemt het aantal uitstappers met 16% toe van 58.000 naar 67.800 reizigers per dag. Bij aanleg van het tramnetwerk is het aantal reizigers dat van tram aan de binnenstadzijde overstapt naar de bus aan de jaarbeurszijde (en vice-versa) bijna 6 keer minder (17%), dan zonder tramnetwerk. Bij bus zijn dat 10.250 reizigers, bij vertramming 1.800.



Naar aanleiding van de inspraakreacties zullen we, voor het vertramingsbesluit in juni 2011 ook een simulatie uitvoeren voor de situatie van aanleg van de Uithoflijn, naast de situatie na aanleg van het gehele tramnetwerk.

#### *Overige verbindingen*

De routes voor voetgangers en fietsers zijn in 2015 hetzelfde als in 2025.

Van Zuid naar Noord worden de kruisingen besproken:

- Bleekstraat en het HOV busbaan tracé over de Kruisvaart. Vanaf de Vondellaan zal een nieuwe busbaan worden aangelegd naar de OV-terminal, deze busbaan loopt langs het Kruisvaartkwartier. De voetgangers en fietsers krijgen een oversteek met de toekomstige busbaan die met verkeerslichten wordt geregeld. In de nieuw aan te leggen onderdoorgang bij de Bleekstraat (in het kader van project Vleugel) komt aan weerszijden van de weg een voetpad. Aan de zuidzijde van deze onderdoorgang komt aan één kant van de weg een vrijliggend fietspad. De kruisingen met ander verkeer worden met verkeerslichten geregeld. De Bleekstraat onderdoorgang is een volwaardige wegverbinding voor al het gemotoriseerde verkeer.
- De volgende kruising met de sporen is de nieuw te bouwen "Rabobrug" voor voetgangers en fietsers.
- Net ten noorden van de "Rabobrug" ligt de nieuwe OV-terminal. Door de OV-terminal komt een voetgangersverbinding tussen de westzijde en de binnenstadzijde van de treinsporen.
- De volgende verbinding is de nu al bestaande Van Seijpesteijntunnel.
- Voetgangers en fietsers die van het Westplein komen kruisen eerst de nieuwe trambaan ongelijkvloers. Aan de binnenstadzijde kruist het voet- en fietspad de nieuwe trambaan ook ongelijkvloers. Op deze wijze is er een verbinding zonder kruisingen voor voetgangers en fietsers tussen het Westplein en de nieuwe Stationsstraat.
- De Daalsetunnel zal een voetgangers- en fietsverbinding blijven bieden tussen de westzijde en de binnenstadzijde van de treinsporen.

Als onderbouwing van het voorstel tot inpassing van de Uithoflijn en het verbeteren van het functioneren van de OV-terminal voor regionaal openbaar vervoer zal een simulatie worden uitgevoerd waarin alle vervoersstromen zichtbaar worden; voetgangers, fietsers, auto, bus, tram, taxi. Deze simulatie zal worden betrokken bij het vertramingsbesluit door gemeente en BRU.

#### **4. Een toekomstige tweede spoorkruising bij de Bleekstraat**

*Een aantal insprekers vroeg naar het ontwerp en inpassing van de tweede spoorkruising bij de Bleekstraat.*

Onderdeel van de studies naar de inpassing van het tramnetwerk in het Stationsgebied van april en oktober 2010 was het vinden van een locatie van een tweede spoorkruising van het tramnetwerk in het Stationsgebied. Daarbij is in oktober 2010 besloten tot een onderdoorgang bij de Bleekstraat. Deze tramonderdoorgang zal pas gebouwd worden als de toekomstige tramlijn naar Leidsche Rijn wordt aangelegd. Om deze reden vormt het nu geen onderdeel van het voorliggende aanvullende voorontwerp. De Uithoflijn wordt zo aangelegd dat het aantakken aan de trambaan naar Leidsche Rijn, via de Bleekstraat en Vondellaan, later mogelijk is.

*Een aantal insprekers vroeg waarom deze toekomstige tram vanuit Leidsche Rijn bij de tramonderdoorgang Bleekstraat niet rechtsaf kan gaan richting De Uithof, na de kruising met de treinsporen.*

Uit het verkeersmodel van de regio Utrecht blijkt dat van een directe verbinding tussen Leidsche Rijn en de Uithoflijn dagelijks minder dan 1000 reizigers zullen profiteren. Reizigers uit Nieuwegein en Utrecht-Zuid reizen met een tangentiële bus naar De Uithof. Duizend reizigers is veel te weinig om een tramlijn te kunnen rijden. De exploitatie wordt dan veel te duur. Voor een tramlijn zijn minimaal 15.000 reizigers nodig. Ter vergelijking: tussen Leidsche Rijn en Utrecht Centraal reizen in 2020 20.000 a 30.000 reizigers.

Daarnaast is deze rechtsaf beweging technisch niet te maken om de volgende redenen:

- De sporen vanaf de Vondellaan komen ca. 1,20 meter lager uit dan het wegniveau van de Bleekstraat. Om het tramspoor de Bleekstraat te laten kruisen, zou de Bleekstraat verlaagd moeten worden met ca. 1,10 meter. Gezien het grondwaterpeil zou hier een aparte 'polder' gemaakt moeten worden. De woningen die heel dicht tegen de weg aan staan, zouden dan moeten verdwijnen. Doordat de trambaan als hoogwaardig vervoerverbinding prioriteit heeft zou het verkeerslicht voor al het overige verkeer onaanvaardbaar vaak op rood staan, wat tot opstoppingen zou leiden in de Bleekstraat.
- Na de kruising van de Bleekstraat stuiten we op ruimtegebrek naast de nieuwe Uithoflijn. De enige locatie die overblijft voor de inpassing van tram vanuit Leidsche Rijn is de huidige Vaartsestraat. Deze huizen zouden dan moeten verdwijnen.
- Vanaf de Bleekstraat zou met het maximaal toegestane hellingspercentage van 4,5% naar het niveau van de Uithoflijn moeten worden geklommen. Dit houdt in dat de Leidsche Rijn Lijn pas na het station Utrecht Vaartsche Rijn kan aantakken op de Uithoflijn. Hierdoor zal deze trambaan dicht tegen de gevels van de woningen in de Pelikaanstraat komen. Bovendien zouden reizigers niet kunnen overstappen op station Utrecht Vaartsche Rijn.
- In het geval de trambaan vanaf de Bleekstraat steil gaat klimmen om vóór het perron van station Utrecht Vaartsche Rijn aan te kunnen takken, zal het hellingspercentage ca. 18% bedragen. Dit is technisch niet mogelijk.

Zie kaart 3 met perspectieftekeningen Bleekstraat-Vaartsestraat.

## **5. Koppeling Uithoflijn met Sneltram naar Nieuwegein en IJsselstein**

*Een aantal insprekers vraagt naar de koppeling van de nieuwe trambaan naar De Uithof met de bestaande trambaan naar Nieuwegein/IJsselstein (SUNIJ-lijn).*

Het tracé van de vertrambare hoogwaardige openbaarvervoerbaan is in maart 2009 vastgesteld in het kader van de herontwikkeling van het Stationsgebied (IPvE Stationsgebied West). De thans voorgestelde tramverbinding volgt dit tracé. Bij dat besluit is ook vastgelegd dat de eindhalte van de SUNIJ als gevolg van de herontwikkeling van het Stationsgebied wordt verlegd naar de verlengde Graadt van Roggweg, naast het nieuw aan te leggen Jaarbeursplein en naast het NH-hotel, op de plaats waar nu de parkeergarage staat. De Uithoflijn zal op die locatie worden gekoppeld aan de SUNIJ-lijn. Komend vanuit de Leidscheveertunnel buigt de trambaan af voor het Park Plaza hotel langs, kruist de Leidsche Rijn en vervolgens de Van Sijpesteijnkade ongelijkvloers. Hierna loopt de trambaan verder in zuidelijke richting waarbij ook een ongelijkvloerse kruising wordt gemaakt met de expeditieweg voor ProRail en het Stadskantoor. Vervolgens gaat de trambaan rechtsaf, kruist de weg Jaarbeursplein om aan te sluiten op de tijdelijke eindhalte van de SUNIJ-lijn.

Zie kaartje 4.

## **6. Medegebruik van trambaan door ander verkeer**

*Verskillende insprekers hebben gevraagd naar het gebruik van de trambaan door bussen, hulpdiensten en andere verkeer.*

In bijgevoegde kaart 5 is aangegeven waar de trambaan ook door ander verkeer kan worden gebuikt. Op hoofdlijnen komt het erop neer dat de trambaan in het Stationsgebied vanaf de Westpleinzijde tot in de OV-terminal als ook in De Uithof vanaf de Padualaan tot in de P+R overrijdbaar is voor busverkeer. Over dezelfde delen en het gedeelte vanaf Burgerzaken tot aan de Koningsweg is de trambaan over één zijde ook overrijdbaar voor nood- en hulpdiensten. In verband met de zeer strakke dienstregeling van het tramverkeer is het medegebruik van de trambaan door taxi's en ander verkeer dan bussen en hulpdiensten niet toegestaan.

## **7. Opstelplaats in De Uithof**

*Door een aantal insprekers is ingebracht dat de opstelplaatsen in de Uithof, nabij landgoed Oostbroek geluid- en lichtoverlast zullen veroorzaken en dat deze opstelplaatsen een inbreuk zijn op de ecologische waarden van het terrein, het groene overgangsgebied tussen stad en land en met name voor het aangrenzende landgoed Oostbroek.*

De dienstregeling van de Uithoflijn wordt uitgevoerd met 16 gekoppelde trams. Onderdeel van het programma van eisen is dat nabij de eindhalte van de Uithoflijn in De Uithof een voorziening komt om 8 gekoppelde trams te kunnen opstellen. Er is nadrukkelijk geen sprake van een remise. De remise voor de Uithoflijn bevindt zich in Nieuwegein. Daar worden de overige 8 gekoppelde trams van de Uithoflijn opgesteld.

De opstelsporen worden gebruikt om de tramstellen die buiten de spits tijden niet worden gebruikt te kunnen 'parkeren'. De locatie hiervoor moet zodanig zijn dat deze met de minste af- en aanrijtijden kunnen worden uitgenomen en opgenomen in de dienstregeling. De opstelsporen worden ook gebruikt voor de nachtsalling. Dit voorkomt dat dit materieel vóór de start van de dienstregeling en na afloop van de dienstregeling van- en naar de remise in Nieuwegein hoeft te rijden. Naast het opstellen van trams wordt het ook mogelijk om bij de opstelsporen klein onderhoud uit te voeren, zoals het schoonmaken van de binnenzijde van de trams en kleine onderhoudswerkzaamheden. Groter onderhoud vindt plaats in de remise in Nieuwegein.

In het aanvullende voorontwerp waren de opstelsporen ingepast op het terrein tussen het Wilhelmina Kinderziekenhuis en landgoed Oostbroek. Door de infrastructuur zo strak mogelijk te koppelen met de bestaande Rijksweg A28 is geprobeerd verstoring van de omgeving voor wat betreft geluid- en lichthinder zo klein mogelijk te houden. Dit tracé hield rekening met het mogelijk doortrekken van de trambaan naar Zeist.

Naar aanleiding van de bezwaren tegen de locatie van de opstelsporen tussen het WKZ en landgoed Oostbroek, is het realiseren van de opstelsporen bij de P+R nader onderzocht. Het is fysiek mogelijk de trambaan bij P+R De Uithof door te trekken tot achter de P+R. Daarmee ontstaat voldoende opstelruimte voor 8 dubbele tramstellen. De trams staan dan tussen het P+R gebouw en de rij bomen langs de rijksweg A28. Waarbij de opstelsporen onder de universiteitsweg moeten worden doorgetrokken om voldoende ruimte te winnen. Ook bij deze oplossing blijft een doorkoppeling naar Zeist mogelijk.

Gelet op de ingediende bezwaren, de belangen van het groene overgangsgebied tussen stad en land, met name voor het aangrenzende landgoed Oostbroek, zullen de opstelsporen worden aangelegd bij de P+R De Uithof en niet, zoals in het voorontwerp, op het terrein tussen het Wilhelmina

Kinderziekenhuis en landgoed Oostbroek. In het Voorontwerp is een ontwerp van de opstelsporen op de locatie achter de P+R opgenomen.

Zie kaart 6 P+R De Uithof inclusief opstelsporen.

## **8. HOV-baan langs Kruisvaartkwartier**

*Tijdens de inspraakbijeenkomst en het overleg met de wijkraden is gevraagd naar de functie en ligging van de HOV-baan langs het Kruisvaartkwartier.*

Op basis van de studies naar de inpassing van de HOV Om de Zuid in het Stationsgebied, hebben DB-BRU en het college van B&W in juni 2010 besloten dat alle tramhaltes aan de binnenstadszijde komen en (uiteindelijk na realisatie hele netwerk) alle bushaltes aan de Jaarbeurszijde. De consequentie daarvan is onder meer dat de bussen niet meer over de Adama van Scheltemabaan kunnen rijden en naar de Jaarbeurszijde worden verplaatst. De Croeselaan heeft niet voldoende capaciteit om dit op te vangen en deze route is langer waardoor de reistijden toenemen en daarmee nadelig voor reizigers en de exploitatiekosten. Daarom is gekozen tot aanleg van een vrijliggende HOV-busbaan parallel aan het spoor langs het Kruisvaartkwartier naar de Jaarbeurszijde van de OV-terminal. De HOV-baan Kruisvaartkwartier moet gereed zijn vóór de werkzaamheden voor de aanleg van de trambaan op de Adama van Scheltemabaan starten. Voor het tracé verwijzen we graag naar kaartje 7. Het tracé sluit aan bij eerdere besluitvorming en ruimtereserveringen zijn ondermeer vastgelegd in de visie Kruisvaartkwartier en in het structuurplan Stationsgebied. De route en haltering van de bussen vóór de eindhalte in de OV-terminal zal nader worden gezien.

Zie kaart 7 tracé HOV-baan Kruisvaartkwartier.

## **9. Integraal ontwerp in het Stationsgebied en OV-terminal**

*Tijdens de inspraakbijeenkomst en het overleg met de wijkraden is gevraagd naar de inpassing van de tram in het Stationsgebied en de OV-terminal.*

Bij het ontwerp van de trambaan in het stationsgebied is uitgegaan van de vertrammbare busbaan, zoals in maart en september 2009 door het college van B&W is vastgesteld. Na vaststelling van het voorontwerp zal het verder uitgewerkt worden en in samenhang met de ontwikkelingen en projecten in het Stationsgebied tot een integraal ontwerp worden gebracht. Voor de OV-terminal zal, als onderdeel van het besluit tot vertramming van juni 2011, een ontwerp worden opgesteld voor de inpassing van de Uithoflijn en het verbeteren van het functioneren van de OV-terminal voor regionaal openbaar vervoer.

## **10. Rubenslaan**

*Door een aantal insprekers wordt gevraagd hoe de Rubenslaan wordt ontsloten als lijn 12 wordt vervangen door een trambaan die via een andere route gaat rijden.*

Op dit moment rijden over de Rubenslaan meerdere buslijnen. Dit betreft vanaf Utrecht Centraal de lijnen 12/12S naar De Uithof, lijn 13 als aanvullende spitslijn tot Galgenwaard en de lijnen 40, 41, 43 richting Wijk bij Duurstede.

Als de HOV-baan 'Om de Zuid' in gebruik wordt genomen zullen de Uithoflijnen 12/12S niet meer over de Rubenslaan rijden. Daarmee is vanaf de Rubenslaan geen directe verbinding meer met De Uithof en kan worden overgestapt bij de haltes Galgenwaard of Vaartsche Rijn. De overige buslijnen blijven wel

over de Rubenslaan rijden, waarmee de belangrijke directe verbinding naar Utrecht Centraal ook in stand blijft en het nieuwe station Vaartsche Rijn wordt aangedaan. De in te zetten buscapaciteit op deze lijnen zal in de nieuwe situatie voldoende zijn om de vervoervraag op het gedeelte van de Rubenslaan/Venuslaan ook zonder de lijnen 12/12S te accommoderen. Qua bedieningstijden (begin en einde dienstregeling) en qua (spits)frequentie blijft op de Rubenslaan een voor stedelijke begrippen voldoende OV-aanbod in stand.

## **11. Veiligheid.**

*Door een aantal insprekers wordt gevraagd hoe de veiligheid voor medeweggebruikers wordt gewaarborgd.*

Het tramsysteem tracht voor wat betreft de infrastructuur niet een 100% fysiek en technisch beveiligd systeem te zijn, maar verwacht ook dat derden hun eigen verantwoordelijkheden met betrekking tot waarnemings- en beoordelingsvermogen gebruiken: (tram)personeel, reizigers en weggebruikers. Bij elk (snelheidsafhankelijk) baanconcept is het ontwerp een balans tussen veilige (technische en fysieke) oplossingen die het systeem biedt en het beroep dat op de eigen verantwoordelijkheid van de betrokkenen wordt gedaan.

Bij het baanconcept 'Straatbaan met volledige menging' bijvoorbeeld, ligt de nadruk op de verantwoordelijkheid van de trambestuurder, terwijl weggebruikers worden gefaciliteerd door de uniforme en herkenbare vormgeving van de trambaan in de straatomgeving.

Bij hogere snelheden verschuift de balans in het ontwerp geleidelijk naar technische en fysieke veiligheidsopties, te denken valt aan: tram-waarschuwingssystemen, verkeersregelinstanties en AHOB's (Automatische Halve Overweg Bomen). Het hoogst haalbare veiligheidsniveau wordt behaald door: ongelijkvloerse kruisingen, blokbeveiliging en een algehele afscherming van de trambaan met de omgeving.

Voor wat betreft het materieel en de haltes vertalen de principes van Duurzaam Veilig zich bijvoorbeeld naar speciale eisen ten aanzien van materieel (bijvoorbeeld botsveiligheid, inklembreukbestendigheid deuren enz.) en naar de sociale veiligheid in het materieel en op de haltes.

## Hoofdstuk 2 Overzicht inspraakreacties

| Inspreker       | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Algemeen</i> |                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 2, 3            | Inspreker vraagt zich af waarom belanghebbenden en direct aanwonenden geen bericht hebben ontvangen van deze plannen en voornemens.                                                                            | Zie antwoord vraag 1.                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 1               | Inspreker verzoekt om tram op de voorgestelde route snel te realiseren.                                                                                                                                        | Zie antwoord vraag 2.                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 3, 8            | Inspreker geeft aan dat zij de aanleg van een tram, gezien de huidige en ook in de toekomst te verwachten bezoekersaantallen, naar de Uithof een goede zaak vindt                                              | Zie antwoord vraag 2.                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 6               | Inspreker verzoekt om inzichtelijk te maken hoe de fiets en voetgangersroutes tussen jaarbeurszijde en binnenstad gaan lopen.                                                                                  | Zie antwoord vraag 3.                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 6               | Inspreker verzoekt om meer inzicht in toeleidende routes en frequentie van bussen, trams, taxi's.                                                                                                              | Zie antwoord vraag 3.                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 4, 7            | Inspreker wil meer duidelijkheid over dubbelgebruik bus, auto, taxi en hulpdiensten op tracé Uithoflijn.                                                                                                       | Zie antwoord vraag 6.                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 7               | Inspreker vraagt zich af hoe de Rubenslaan na realisatie Uithoflijn ontsloten gaat worden.                                                                                                                     | Zie antwoord vraag 10.                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 6               | Inspreker vraagt zich af hoe de veiligheid voor medeweggebruikers gewaarborgd wordt.                                                                                                                           | Zie antwoord vraag 11.                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 7               | Inspreker vraagt zich af wat het hellingspercentage van de trambaan na de onderdoorgang bij de Bleekstraat is.                                                                                                 | Zie antwoord vraag 4.                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 4               | Inspreker vraagt zich af of het tracé van de HOV Om de Zuid als er geen tramlijn komt, hetzelfde is voor de busverbinding.                                                                                     | Als er geen tramlijn komt blijft het tracé voor de busverbinding hetzelfde.                                                                                                                                                                                                                         |
| 4               | Inspreker vraagt zich af of het al zeker is dat er een 2e kruising met het spoor komt. Inspreker verzoekt om inzicht in de stand van zaken.                                                                    | Zie antwoord vraag 4.                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 4               | Inspreker verzoekt om inzicht in het effect van de tramlijn op de omgeving, oftewel welke kantoren en huizen moeten worden verwijderd voor de aanleg van de tramlijn.                                          | De enige panden die moeten verdwijnen voor de aanleg van de HOV-baan zijn het pand Westerkade 37-38 en Sijpesteijnkade 1. Het pand van de monumentenwacht onder de Waterlinieweg moet worden aangepast en enkele schuurtjes langs de Weg tot de Wetenschap en de Rijndijk moeten verplaatst worden. |
| 4               | Inspreker vraagt hoe de hinder voor de omwonenden tijdens de aanleg van de trambaan zo beperkt mogelijk gehouden wordt. Is de (beperking van) omgevingshinder bijvoorbeeld meegenomen tijdens de aanbesteding. | Deze vraag valt buiten de reikwijdte van de inspraak op het aanvullend voorontwerp. De beperking van omgevingshinder wordt meegenomen in de aanbesteding. Diverse maatregelen zullen worden getroffen om hinder zo beperkt mogelijk te houden.                                                      |

| <b>Inspreker</b> | <b>Inspraakreactie</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <b>Reactie</b>                                                                                                                                                                                                                                   |
|------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 13               | De wijkraad adviseert om de kwaliteit van de stedelijke omgeving bovengeschiedt te laten zijn aan de technische te stellen eisen aan de baan en voertuigkarakteristieken.                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | In het voorontwerp wordt rekening gehouden met de stedelijke omgeving. In overleg met betrokkenen wordt gezocht naar een optimalisatie tussen de technische mogelijkheden, de exploitatie en de stedelijke omgeving.                             |
| 4                | Inspreker vraagt of al bekend is welk bedrijf de exploitant gaat worden van de Uithoflijn en of dit een andere kan zijn dan de exploitant van de SUNIJ-lijn.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Deze vraag valt buiten de reikwijdte van de inspraak op het aanvullend voorontwerp. Dit zal nader worden bepaald door het BRU in haar rol als OV autoriteit.                                                                                     |
| 4                | Inspreker vraagt op welke wijze de exploitant betrokken gaat worden in het opstellen van het Programma van Eisen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Deze vraag valt buiten de reikwijdte van de inspraak op het aanvullend voorontwerp. De exploitant wordt niet betrokken bij het opstellen van een programma van eisen.                                                                            |
| 4                | Inspreker vraagt of de kosten gedurende de levensduur van de tramlijn (denk aan aanlegkosten in relatie tot onderhoudskosten) in de aanbesteding van de tramlijn kunnen worden meegenomen, zodat de aanleg leidt tot de gunstigste maatschappelijk kosten.                                                                                                                                                                                                                            | Deze vraag valt buiten de reikwijdte van de inspraak op het aanvullend voorontwerp. Ontwerpargumenten op basis van Life Cycle Costs worden meegenomen in het ontwerp. De wijze van marktbenadering en aanbestedingsvorm is nog niet vastgesteld. |
| 4                | Inspreker vraagt of er tijdens de aanbesteding van de aanleg van de trambaan ruimte wordt gelaten voor specifieke bewezen technische mogelijkheden van bedrijven. Of laat de gemeente een gedetailleerd bestek opstellen waarbij de kennis van marktpartijen niet (volledig) gaat worden benut.                                                                                                                                                                                       | Deze vraag valt buiten de reikwijdte van de inspraak op het aanvullend voorontwerp. De wijze van marktbenadering en aanbestedingsvorm is nog niet vastgesteld.                                                                                   |
| 9                | Inspreker constateert dat keuze voor lagevloertrams een wijziging is ten opzichte van de bestaande Nieuwegeinlijn. De keuze voor lage perrons en lage vloeren maakt het onmogelijk om een vlakke vloer over de volle lengte en breedte van de nieuwe tram te realiseren. Inspreker gaat ervan uit dat dit bekend is.                                                                                                                                                                  | Deze vraag valt buiten de reikwijdte van de inspraak op het aanvullend voorontwerp. Dit is een bekend gegeven.                                                                                                                                   |
| 9                | Tijdens de informatieavond is het onderhoud van de nieuwe trams aan de orde geweest, en is de indruk ontstaan dat de remise in Nieuwegein niet geschikt zou zijn voor lage vloer trams. Inspreker lijkt dit erg onwaarschijnlijk. Lage vloer trams hebben meer apparatuur op het dak dan hoge vloer trams, wat inhoudt dat de remise moet worden voorzien van bordessen die toegang tot de daken verschaffen. Ook moet nieuwe outillage worden geïnstalleerd om de moderne technische | Deze vraag valt buiten de reikwijdte van de inspraak op het VO. Onderdeel van de plannen voor de Uithoflijn is aanpassing en uitbreiding van de remise in Nieuwegein ten behoeve van de Uithoflijn.                                              |



| Inspreker | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|           | apparatuur in de nieuwe trams te kunnen onderhouden, maar dat zou eveneens het geval zijn bij moderne hoge vloer trams. Voor zover inspreker bekend is de remise in Nieuwegein ingericht voor onderhoud aan zowel de sneltrams als bussen. Als (een deel van) het Nieuwegeinse bussempark elders wordt onderhouden, dan komt ruimte vrij voor de Uithoftrams.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 9         | Tijdens de informatieavond is de indruk ontstaan dat het moeilijk of onmogelijk zou zijn om in de reizigersdienst met lage vloer trams te rijden over het tracé CS – Westraven (– Remise). Inspreker stelt dat met aanpassingen aan de relevante haltes/perrons een gemengd bedrijf met moderne hoge- en lage vloer voertuigen wel mogelijk is en hiervoor genoeg voorbeelden van zijn.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Voor de modernisering van de SUNIJ is het wel mogelijk om vanaf Utrecht CS naar de remise in Nieuwegein te rijden. Een technische koppeling. Na de modernisering volgt een vervoerskundige koppeling, waarbij reizigers van de Uithoflijn ook op de haltes van de SUNIJ-lijn kunnen uitstappen.                                                                                                            |
| 9         | Inspreker ziet risico's in plan om traminfrastructuur op De Uithof grotendeels in de vakantieperiode aan te leggen. Een verschuiving van de geplande exploitatie startdatum (overeenkomstig de tijdsduur van één vakantieperiode naar de volgende) is daardoor niet ondenkbaar. Inspreker vraagt hoe dit risico ondervangen wordt.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Het onderzoek naar mogelijkheden voor een tijdelijke busbaan naast het te maken werk lijken positief, waardoor dit risico is ondervangen.                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 9         | Inspreker vraagt of er keervoorzieningen en veiligheidsmaatregelen getroffen worden om de effecten van operationele verstoringen en versperringen te beperken.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Door de concessieverlener en toekomstig beheerder BRU is een goed doordacht bijsturing systeem ontworpen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 9         | Het tracé van de voorziene tramlijn naar Leidsche Rijn wordt volgens de huidige inzichten via de Balijelaan/Vondellaan gekoppeld aan de Uithoflijn. Inspreker stelt dat de vele kruisende vervoersstromen met voetgangers, fietsers, autoverkeer, (additioneel) busverkeer en nieuw tramverkeer in de krappe ruimte op het knooppunt Vondellaan/Bleekstraat/Busbaan Kruisvaartkwartier zeer problematisch lijken. Zelfs nu, in de spitsuren, ligt de belasting van het kruispunt Vondellaan/Bleekstraat aan de grens van het acceptabele: het verkeer loopt regelmatig vast. Ook zonder de Leidsche Rijnlijn wordt de geplande situatie uiterst kritisch. Als eerste stap lijkt het interessant om de Leidsche Rijnlijn te koppelen aan de Nieuwegeinlijn ter hoogte van 5 Meiplein. Daar is meer ruimte om de verkeersstromen te ontvlechten, en kan de aanleg van enkele kilometers tramspoor worden bespaard. Dan vervalt de omleidingsroute naar Kanaleneiland, maar dat is een luxe die niet veel voorkomt in de sneltramwereld. | Deze vraag valt buiten de reikwijdte van de inspraak op het aanvullend voorontwerp. Al deze mogelijkheden zijn onderzocht. Het college van B&W heeft in oktober 2010 als tweede spoorkruising gekozen voor de onderdoorgang bij de Bleekstraat, dit impliceert ook het tracé door de Vondellaan en Balijelaan. De verdere uitwerking volgt bij het ontwerp van de toekomstige tramlijn naar Leidsche Rijn. |
| 9         | Inspreker vindt de keuze om het busstation in te richten aan de Jaarbeurszijde van het station ongelukkig. Voor overstappende reizigers (bus-bus) maakt het niet zo veel uit vergeleken met de huidige situatie, maar de loopafstand naar het stadscentrum en Hoog Catharijne neemt met 200m toe en dat is de bestemming van de                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Zie antwoord vraag 3 en 8.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

| Inspreker                                                               | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                         | meeste uitstappers. Inspreker vraagt waarom er geen gebruik is gemaakt van de ruimte boven de treinsporen. Dat zou de overstaptijden met de trein hebben verkort en het ongemak voor mensen met mobiliteitsbeperkingen hebben verminderd.                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| 9                                                                       | Inspreker vraagt in hoeverre een scheiding van de transfer- en opstelfuncties van het busstation is onderzocht (dynamisch perron gebruik) om het aantal busperrons te verminderen en hun plaats aan de stadszijde van de treinsporen te houden.                                                                                                                                                                                                                             | De keuze is gemaakt om uiteindelijk alle bussen aan de westzijde en alle trams aan de oostzijde te laten halteren. Dit leidt tot de meest optimale loopstromen. Zie onderzoeken en besluiten in 2010 naar de inpassing van het tramnetwerk in het Stationsgebied.                               |
| 9                                                                       | Inspreker heeft tijdens de informatiebijeenkomst enerzijds geconstateerd dat de uitwerking van veel aspecten van het HOV-project nog moet volgen en dat anderzijds in de conceptfase al enkele keuzes gemaakt zijn die achteraf gezien niet optimaal zijn. Inspreker vraagt of er structureel gekeken is naar de gekozen oplossingen in vergelijkbare sneltramprojecten in binnen- en buitenland en adviseert dit te (gaan) doen.                                           | Er is gekeken naar vergelijkbare sneltramprojecten in binnen- en buitenland.                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Tracédeel K: Koppeling sneltram Utrecht – Nieuwegein IJsselstein</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| 7                                                                       | Inspreker vraagt wanneer de koppeling met de SUNIJ-lijn gemaakt wordt en welke gevolgen het besluit tot langer in bedrijf houden van het SUNIJ materieel hierop heeft.                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Voor de modernisering van de SUNIJ is het wel mogelijk om vanaf Utrecht CS naar de remise in Nieuwegein te rijden. Een technische koppeling. Na de modernisering volgt een vervoerskundige koppeling, waarbij reizigers van de Uithoflijn ook op de haltes van de SUNIJ-lijn kunnen uitstappen. |
| 5                                                                       | Inspreker vraagt zich af of de koppeling met de SUNIJ-lijn kan plaatsvinden voordat de Westpleintunnel is aangelegd. In het voorontwerp wordt er vanuit gegaan dat de Westpleintunnel er al ligt wanneer de koppeling wordt gemaakt. In de huidige planning is dat 2017. Inspreker vraagt zich af wanneer de koppeling moet plaatsvinden, ofwel vanaf wanneer moet het nieuwe tracé naast het NH-Hotel aangelegd zijn.                                                      | Idem.                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 5                                                                       | Het voorontwerp gaat ervanuit dat de halte van de SUNIJ-lijn reeds is verlegd naar de plek van de huidige Jaarbeurspleingarage. Momenteel loopt het tramspoor over de Graadt van de Roggeweg. Voor verplaatsing van de halte moeten nog essentiële besluiten worden genomen en procedures worden doorlopen. De plek van de nieuwe halte is volgens inspreker dus op dit moment niet zeker, maar wel essentieel voor de koppeling met het tracé van de SUNIJ-lijn. Inspreker | Deze vraag valt buiten de reikwijdte van de inspraak op het aanvullend voorontwerp. De situatie met betrekking tot de tijdelijke eindhalte is ons bekend en wordt verder onderzocht.                                                                                                            |

| Inspreker                       | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|---------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                 | vraagt zich af of het ontwerp- / besluitvormingstraject en de bouwfaserings van deze nieuwe halte en de sloop van de Jaarbeurspleingarage niet toegevoegd moeten worden als een belangrijk aandachtspunt bij 6.1.3.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 5                               | Inspreker leest dat de trambaan ook wordt gebruikt door bussen. Inspreker vraagt zich af of deze bussen ook over de baan van de nieuwe tramhalte naast het NH Hotel rijden. Maken de bussen gebruik van de nieuwe tramhalte naast het NH-Hotel en welke buslijnen zullen gebruik maken van dit tracé.                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Deze vraag valt buiten de reikwijdte van de inspraak op het aanvullend voorontwerp.                                                                                                                                                                                                                                                |
| 5                               | Bij het tracé Smakkelaarsveld en kruising Leidsche Rijn wordt genoemd als aandachtspunt: "Onderzoek maatregelen voorkomen trillingen en geluidsoverlast" (wat betreft hinder van de tram- en busbaan, nemen wij aan). Inspreker vraagt zich af of ditzelfde onderzoek ook niet moet plaatsvinden bij het tracé koppeling Sneltram Utrecht – Nieuwegein/ IJsselstein. Dat geldt dan dus ook voor de verlegging van het tracé langs het NH-Hotel. De achterkant van het hotel komt door de verlegging van het tracé volgens inspreker immers bloot te staan aan trillingshinder en geluidshinder van trams en bussen. | Op deze locatie is het onderzoeken van geluid en trillingen expliciet genoemd. De reden hiervoor is dat de tram-, busbaan hier door het gebouw heen gaat van de toekomstige bibliotheek. Uiteraard worden ook andere locaties waar dit aspect overlast zou kunnen geven onderzocht. En zullen passende maatregelen worden genomen. |
| <b>Tracédeel O: OV-terminal</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 6                               | Inspreker wenst meer inzicht in loopstromen oost – west bij realisatie Uithoflijn en na aanleg tramnetwerk.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Zie antwoord vraag 3.                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 7                               | Inspreker wenst meer inzicht in loopstromen in de OV-terminal ook voor situatie met alleen Uithoflijn.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Zie antwoord vraag 3.                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 13                              | De wijkraad vraagt zich af of de opstelruimte voor het onderhoud van wissels in het Stationsgebied noodzakelijk is en adviseert deze opstelruimte niet te creëren in de directe omgeving van de wissels.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Met opstelruimte bij wissels wordt beoogd dat onderhoud of reparatie aan wissels kan plaatsvinden, zonder dat het tramverkeer volledig moet worden stilgelegd vanwege een op de baan geparkeerd onderhoudsvoertuig. Dit heeft alleen maar zin als deze opstelruimte direct naast de wissels aanwezig is.                           |
| 13                              | De wijkraad adviseert om van een keerspoor in het stationsgebied af te zien en andere locaties nader te beschouwen omtrent de geschiktheid voor een keerfaciliteit. De mogelijkheid voor het gebruiken van een keerspoor als opstelbaan moet nader onderzocht worden.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | De keerspooren nabij het Moreelsepark liggen in het verlengde van de huidige trambaan, ten zuiden van het station. In de OV-terminalplannen schuift de trambaan op richting treinspooren, zodat niet meer aangesloten kan worden op de keerspooren bij het                                                                         |

| Inspreker | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                             | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|           |                                                                                                                                                                                                                                                                             | <p>Moreelsepark. Daarbij dient in de toekomst een keerspoor voor het laten keren van trams van en naar de Uithof te komen. Het keerspoor zoals nu opgenomen in het Aanvullend VO is gelokaliseerd op de ruimte van het zogenaamde "perron 0". Een keerspoor is vanuit de exploitatie noodzakelijk voor het opvangen van de verhoogde frequentie tijdens spitsuren van de Uithoflijn. Daarvoor dient een keerspoor ten noorden van de halte in de OV-terminal te liggen. Voor het opstellen van trams buiten de spitsuren is in het stationsgebied nauwelijks ruimte te vinden. Naar aanleiding van de opmerkingen over het ruimtebeslag van een keerspoor zullen we ook een alternatief onderzoeken in de vorm van het laten keren van trams op de tramhalte.</p> |
| 13        | <p>De wijkraad is kritisch over de voorgenomen halteconfiguratie en het geschetste sporenplan en adviseert bij de halteconfiguratie uit te gaan van twee kantperrons, ter voorkoming van tramkruisingen, waarbij het aantal wissels zo beperkt mogelijk wordt gehouden.</p> | <p>Het laten kruisen van trams in de situatie 2015 is een gevolg van het gecombineerde bus-/tramverkeer, waarbij de tram de rijrichtingen van de bus volgt. Bussen hebben alleen deuren aan de rechterzijde en kunnen alleen met de klok mee om een perron heen rijden. Trams tegen deze busrichting in laten rijden, is onveilig en leidt tot een verminderde doorstroming. Vanwege de ongewenste onveilige oversteek van busbanen en de gehanteerde comfortuitgangspunten van de OV-terminal is het lange eilandperron uit de eerdere plannen gehandhaafd. Dit zorgt ervoor dat – net als bij</p>                                                                                                                                                               |

| Inspreker | Inspraakreactie                                                                                                                                                          | Reactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|           |                                                                                                                                                                          | <p>de treinperrons – zonder oversteken en zonder nat te worden alle haltes bereikt kunnen worden.</p> <p>Als in 2025 de resterende bussen verhuizen naar de Jaarbeurszijde komen aan de binnenstadszijde alleen trams. Bij trams zijn gelijkvloerse oversteken beter inpasbaar dan bij bussen, zodat de voorgestelde oplossing met een eilandperron en twee zijperrons op zichzelf mogelijk is. De ruimte voor vier naast elkaar gelegen perronsporen met voldoende brede perrons is echter alleen aanwezig ten zuiden van de hal van de OV-terminal richting het hoofdgebouw van de Nederlandse Spoorwegen. De voorgestelde oplossing zou leiden tot gemiddeld langere loopafstanden tussen de hal en de perrons.</p> <p>De kruisingen van de sporen halverwege het perron maken het mogelijk dat elke tram een vaste halte krijgt, ongeacht welke tram als eerste aankomt bij de OV-terminal. Dit voorkomt juist het nodeloos heen en weer lopen. Wissels zijn hier alleen nodig om lege trams buiten het perron te laten rijden en voor bijsturing. Desgewenst kunnen de wissels halverwege het perron achterwege blijven met handhaving van de kruisende sporen.</p> |
| 13        | De wijkraad adviseert de overbouwing van de tramhalten zoveel mogelijk te beperken dan wel transparante materialen toe te passen om de sociale veiligheid te waarborgen. | Daglichttoetreding is strijdig met de wens om nabij het station meer vastgoed te realiseren, ook boven de perrons. In de uitwerking zal veel aandacht worden besteed                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |

| Inspreker                                     | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Reactie                                                                                                                                                     |
|-----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | aan voldoende verlichting van de perrons en een sociaal veilige en prettige inrichting en afwerking van de perrons en de eventuele bovenliggende bebouwing. |
| <i>Tracédeel S: Adama van Scheltemabaan</i>   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                             |
| 6                                             | Inspreker wil graag tekeningen/zijaanzicht Uithoflijn op traject burgerzaken – Halte Vaartsche Rijn.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Zie antwoord vraag 4.                                                                                                                                       |
| 6                                             | Inspreker wil graag tekening/zijaanzicht Inpassing tweede spookruising tram naar Leidsche Rijn                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Zie antwoord vraag 4.                                                                                                                                       |
| 10                                            | Inspreker geeft aan dat op het vervolgtracé na de toekomstige tramonderdoorgang bij de Bleekstraat het sociëteitsschip van de Utrechtse Studentenzeilvereniging Histos is gelegen. In de plannen wordt nergens gesproken over de problemen die dit kan gaan opleveren en over eventuele consequenties voor de ligplaats van het sociëteitsschip. Het is inspreker niet duidelijk wat de stand van zaken van de plannen van het tracé over de Kruisvaart zijn en inspreker wenst in een vroeg stadium betrokken te worden bij de plannen om samen tot een passende oplossing te komen.             | Zie antwoord vraag 4 en 8.                                                                                                                                  |
| <i>Tracédeel T: Transferium P+R De Uithof</i> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                             |
| 12                                            | Insprekers vragen aandacht voor een goede landschappelijke inpassing van de HOV-baan/trambaan naar het transferium. Daaraan is volgens insprekers nog onvoldoende aandacht besteed.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Zie antwoord vraag 7.                                                                                                                                       |
| <i>Tracédeel Z: Opstelterrein</i>             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                             |
| 2, 3                                          | Insprekers zijn tegen het idee van het opstelterrein voor trams buiten de rode contour. De inspreker stelt dat de komst van het rangeerterrein het woongenot aantast en een waardedaling van het huis tot gevolg heeft.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Zie antwoord vraag 7.                                                                                                                                       |
| 3                                             | Insprekers hebben bezwaar tegen het 'opstelterrein'. Temeer omdat deze plannen zich op enkele meters van het huis van de inspreker bevindt. Insprekers en ander bewoners, bezoekers, flora en fauna van Landgoed Oostbroek, gebruikers en bewoners van de Uithof, zullen niet alleen grote hinder gaan ondervinden van het opstelterrein, maar ook van het geprojecteerde parkeerterrein voor 15 auto's, de verlichting dmv lichtmasten, hekwerken en geluidsoverlast. Er zijn twee gebouwen gepland voor verblijf van personeel en het is de bedoeling onderhoud te gaan uitvoeren aan de trams. | Zie antwoord vraag 7.                                                                                                                                       |
| 12                                            | Inspreker is van mening dat een tram een zo grootschalige vervoersoplossing is dat deze niet past binnen het vaak kleinschalige stedelijk en landelijk gebied in het oosten van Utrecht. Het voorstel voor een remise/opstelplaats naast Oostbroek geeft weer eens aan tot wat voor vernietiging van ruimtelijke waarden de voorgestane grootschalige tramoplossing leidt. Insprekers pleiten voor het overwegen van kleinschaliger oplossingen waarvan de vervoersmiddelen ook makkelijker ergens een plek kunnen krijgen.                                                                       | Zie antwoord vraag 7.                                                                                                                                       |

| Inspreker       | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Reactie               |
|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| 2, 3, 8, 11, 12 | <p data-bbox="248 237 1094 376">Insprekers maken bezwaar tegen het aantasten van de bijzondere waarde van Oostbroek en haar omgeving zowel in ecologische, landschappelijke en ook cultuurhistorische zin, de ruime bufferzone tussen de Uithof en Oostbroek.</p> <ul data-bbox="248 421 1094 2027" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="248 421 1094 560">– Het opstelterrein is strijdig met het ter plaatse vigerende bestemmingsplan en de Visie De Uithof, waarin het weidelandschap tussen het WKZ en Oostbroek dat is opgenomen binnen de zogenaamde groene contramal, wordt genegeerd.</li> <li data-bbox="248 566 1094 853">– Het opstelterrein en behorende gebouwen is ook strijdig met het Streekplan/Structuurvisie provincie Utrecht 2005–2015. Het gebied maakt deel uit van de gebiedscategorie 'Landelijk gebied 3'; een gebied met een verweving van een het landelijk gebied gebonden functies (landbouw, natuur, recreatie, water en milieu). Het opstelterrein (inclusief gebouwen), parkeerterrein, verlichting, geluidsoverlast, zijn een stedelijke ontwikkeling en passen daar niet binnen.</li> <li data-bbox="248 860 1094 920">– Het gebied maakt deel uit van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, en is ook in die zin van grote cultuurhistorische waarde.</li> <li data-bbox="248 927 1094 1077">– Het opstelterrein is strijdig met de Visie 'Tuinen van Utrecht' door de Stichting Utrechts Landschap opgesteld, waarin wordt beoogd ook aan het groen zoals dat in en om de Uithof voorkomt een aanzienlijke kwaliteitsimpuls te geven.</li> <li data-bbox="248 1084 1094 1370">– Het voorontwerp negeert het plan 4U, 4U is een plan waarin Utrechts Landschap, Universiteit. UMCU en Gemeente Utrecht samenwerken om juist de kwaliteit van dit natuurgebied te verbeteren. De trams op het gebied tussen het WKZ en Oostbroek zullen een sterke verstedelijkingsinvloed hebben. Van de beoogde groene kwaliteitsimpuls kan dan niet of nauwelijks sprake zal zijn. De geschetste plannen druisen in tegen de neergelegde ambities in de 4U plannen.</li> <li data-bbox="248 1377 1094 2027">– Oostbroek is een landgoed, waar vele bijzondere natuurwaarden voorkomen, mede door de grote variatie aan biotooptypen die je er kan aantreffen. Met uitzondering van de A-28 die het oorspronkelijke landgoed doorsnijdt, ligt Oostbroek thans nog geheel vrij in het landschap. Duidelijk zal zijn als er nu net in het weidelandschap tussen het WKZ en Oostbroek een opstelterrein voor de trams zal worden aangelegd dat dat een relatief grote impact op het gebied zal hebben: Allereerst zal het landgoed Oostbroek dan feitelijk direct onder de stedelijke invloedssfeer van de Uithof komen te staan, alleen al door het geluid van aan- en afrijdende trams. Voorts zal er ook in ruimtelijk-visuele/landschappelijke zin van de opstelstroken een sterk negatieve invloed op het gehele gebied uitgaan. Nu kijk je als je op de Hoofddijk en ook de Bunnikseweg naar de entree van Oostbroek loopt/fietst/rijdt nog uit over de omringende weilanden, hetgeen nog een beeld geeft van de oorspronkelijke identiteit van het gebied, maar in de toekomst zal je met name bij entree dan direct met het opstelterrein van de trams worden</li> </ul> | Zie antwoord vraag 7. |



| Inspreker | Inspraakreactie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Reactie               |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
|           | <p>geconfronteerd. Tevens zullen t.b.v. aanleg van het opstelterrein de thans aanwezige bomen langs de A-28 moeten worden gekapt, waardoor het bestaande landschapsbeeld langs de A-28 zal worden aangetast. Verder kan van de komst van het opstelterrein ook een bepaalde negatieve invloed op de ecologische waarden die in het gebied voorkomen worden verwacht. Verder kan worden verwacht dat er met name natuurwaarden voorkomen ter plaatse van de in het gebied aanwezige sloten, waarvan een deel met de aanleg van de opstelstrook zal worden aangetast. Aangezien niet kan worden uitgesloten dat er in het gebied beschermde soorten voorkomen, zal naar het voorkomen daarvan in ieder geval – in kader vereisten FFW – zorgvuldig onderzoek moeten worden gedaan. Wat aanwezige waarden betreft kan voorts vooralsnog niet geheel worden uitgesloten dat er archeologische waarden in het gebied voorkomen, zodat ook daarnaar een nader onderzoek dient plaats te vinden.</p> <p>Gezien de ter plaatse aanwezige ecologische, landschappelijk en cultuurhistorische waarden zijn insprekers dan ook van mening dat van het opstelterrein/de remise een onevenredige aantasting zal uitgaan.</p>                                                                                                                                                                                                                                       |                       |
| 12        | <p>Insprekers voeren over de beoogde locatie van de remise/opstelplaats voor tramstellen nog het volgende aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De ambities van de regio Utrecht drijven in belangrijke mate op de Uithof als kristallisatiepunt voor de verdere groei van de kennisindustrie. Een hoogwaardige leefomgeving is echter een belangrijke voorwaarde voor het vasthouden van kenniswerkers.</li> <li>- De remise en opstelplaats voor treinstellen heeft de uitstraling van een industriegebied en haalt de Uithof met zijn soms bijzondere architectuur danig omlaag.</li> <li>- Het betreft een absolute verrommeling en aantasting van het bijzonder landschap zichtbaar voor: iedereen die Utrecht nadert of verlaat over de A28, de bezoekers van de Uithof vanuit oostelijke en zuidelijke richting.</li> <li>- De voorgestelde oplossing doet Utrecht, de Utrechters, de Utrechtse bestuurders, de Utrechtse ambities (zie ook de Vrede van Utrecht en Utrecht Culturele Hoofdstad) en het bijzondere landschap in de provincie en ook om de Uithof volstrekt geen recht.</li> <li>- Waarbij insprekers ook nog eens onder de aandacht willen brengen dat de Uithof haar naam ontleent aan het landgoed/klooster Oostbroek. Ook dat schept volgens insprekers de verplichting om het landgoed Oostbroek te respecteren in een vrije ligging ten opzichte van de bebouwing en infrastructuur van de Uithof.</li> </ul> | Zie antwoord vraag 7. |
| 2, 3      | <p>Inspreker ziet discrepantie tussen gemeentebestuur dat de oppervlakte hoogwaardig groen wil vergroten, een toename van de soortenrijkdom voorstaat en de ecologische samenhang wil versterken en het voorgestelde opstelterrein.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Zie antwoord vraag 7. |

| <b>Inspreker</b> | <b>Inspraakreactie</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <b>Reactie</b>                                                                                                                                                              |
|------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2, 3, 12         | Insprekers vragen zich af of er andere mogelijkheden onderzocht zijn voor de aanleg van het opstelterrein. Bijvoorbeeld binnen de rode contour.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Zie antwoord vraag 7.                                                                                                                                                       |
| 2, 3, 7, 8, 12   | Insprekers zijn van mening dat er goede alternatieven zijn voor opstelsporen en andere mogelijkheden moeten worden onderzocht. Bijvoorbeeld dat de opstelsporen, parkeerplaatsen en personeelsvoorzieningen geïntegreerd worden in het P+R gebouw zoals dat getekend is en gedeponeed bij de bouwaanvraag bij de gemeente Utrecht. Insprekers vragen waarom dat initiële en veel betere plan is verlaten.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Zie antwoord vraag 7.                                                                                                                                                       |
| 2                | Inspreker vraagt zich af of er onderzoek is gedaan naar de geluidsoverlast van het opstelterrein voor omwonenden. Inspreker verzoekt om bij geluidsonderzoek ook het lawaai van snelweg, de oefenvluchten van de traumahelikopter en het sluipverkeer op de Hoofddijk mee te nemen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | In dit stadium is onderzocht hoe ver de woningen en andere panden verwijderd staan van deze geluidsbron. In het vervolgstadium moet een geluidsonderzoek uitgevoerd worden. |
| 3, 8, 12         | Inspreker is verbaasd over het wegvallen van de spiraalvormige oprit van de fietsbrug. Daarvoor in de plaats komt een lange oprit naar de fietsbrug. Inspreker is van mening dat deze thans uitstekend functioneert en de spiraalvormige oprit er mede toe heeft geleid dat impact om de omgeving zo klein mogelijk is. Als wordt gekozen voor een gestrekt viaduct op kolommen zal de uitstraling veel groter zijn, mogelijk zelfs tot aan huidige entree Oostbroek. Een lange hellingbaan die diep ingrijpt in de landschappelijke structuur en het landschappelijk beeld.<br>Daarnaast ligt de spiraalvormige oprit in de gemeente Utrecht, maar de stijgende oprit ligt in de gemeente de Bilt. Inspreker vraagt zich af of Gemeente De Bilt op de hoogte is van de plannen. | Zie antwoord vraag 7.                                                                                                                                                       |
| 2, 3, 8, 12      | Inspreker is verbaasd over voorsorteren op een mogelijke verlenging van de trambaan naar Zeist. Hierover is nog geen inspraak geweest en vervoerswaarde en mogelijke tracés worden momenteel door de BRU onderzocht. Tevens betekent een eventuele doortrekking langs de A28 een zeer ernstige aanslag op: <ul style="list-style-type: none"> <li>– het natuurgebied Landgoed Oostbroek. Er komen vele bijzondere planten en dieren voor.</li> <li>– het bijzondere wild viaduct onder de A28, dat oostelijk van Oostbroek onder de weg ligt en een cruciale functie vervult in de ecologische verbinding tussen het Noorderpark/Vechtplassengebied en het Kromme Rijngebied.</li> </ul>                                                                                         | Zie antwoord vraag 7.                                                                                                                                                       |



## **Bijlage 1: Informatiebijeenkomst en brieven Wijkraden**

Bijeenkomst: **Informatiebijeenkomst HOV Om de Zuid (wijkraden)**

Datum: 12 januari 2011

Aanwezig: Eelko van den Boogaard (HOV Om de Zuid), Riemer Bouwmeester (wijkraad Binnenstad), Fred Dekkers (wijkraad West), Yfke Faber (POS gemeente Utrecht), Ben Nijssen (wijkraad Binnenstad), Simon Roozen (POS gemeente Utrecht), Maarten Staedler (wijkraad Zuid), Willem Zuur (wijkraad Zuidwest), Inge Luigjes (HOV Om de Zuid)

Verslag door: Mieke Kassing (Kassing Notuleerservice, Odijk)

### **1. Opening en vaststellen agenda**

Eelko van den Boogaard (Projectdirecteur HOV Om de Zuid) opent de informatiebijeenkomst. In december 2010 hebben de wijkraden een brief ontvangen van het college waarin hen is gevraagd advies uit te brengen over het aanvullend voorontwerp voor de trambaan Utrecht Centraal – De Uithof. De informatiebijeenkomst is een vervolg op de bijeenkomst van oktober jl en is bedoeld om de wijkraden te informeren over het voorontwerp. Eelko van den Boogaard licht het programma van de informatiebijeenkomst kort toe.

### **2. Film**

Om de overheden en partners te informeren over de noodzaak van vertramming van de buslijnen 11 en 12 zijn er in september 2010 experiences georganiseerd. Regionale overheden en partners zijn om 0800 uur uitgenodigd op het busstation. Gezamenlijk is gereisd van het Centraal Station naar De Uithof met bus 12.

Er is een film gemaakt door studenten van de Hogeschool Utrecht. De film toont de drukke buslijn 12 van en naar De Uithof. De film is getoond aan regionale Kamerleden en woordvoerders verkeer, aan het ministerie en de diverse partners. Mede op basis van deze film is door de overheid onder voorwaarden 110 miljoen euro beschikbaar gesteld voor aanleg van deze tramlijn. De dekking van de aanleg van de tramlijn is hiermee voldoende gerealiseerd.

Ben Nijssen vraagt of hiermee voldaan is aan de vraag om de kostendekkendheid inzichtelijk te maken. Eelko van den Boogaard antwoordt dat uit een voorlopige investeringsraming en businesscase het er naar uitziet dat er voldoende middelen lijken te zijn om de Uithoflijn aan te leggen en te exploiteren. Dit wordt nu verder uitgewerkt. Om te kunnen voldoen aan de subsidievoorwaarden van het Rijk moet een Maatschappelijke Kosten-batenanalyse (MKBA) en een Businesscase worden gemaakt die voldoen aan de eisen van het Rijk. Daarvoor worden meerdere alternatieven uitgewerkt, terwijl eigenlijk alleen de tram een oplossing biedt. Aangetoond kan worden dat de bus en de fiets (waar al heel veel mee wordt gereisd) geen alternatieven zijn. De minister heeft in de Tweede Kamer aangegeven dat de tram

een hele goede MKBA heeft en dat ze gelooft in de tram. De rapporten moeten nog ordentelijk worden aangeleverd.

### **3. Presentatie en mogelijkheid tot het stellen van vragen**

Eelko van den Boogaard geeft een presentatie. Hij gaat daarbij in op nut en noodzaak van de Uithoflijn, de reeds genomen besluiten, het tracé, de aandachtspunten, de inspraakmogelijkheden en de vervolgstappen. De wijkraden krijgen de presentatie digitaal aangeleverd.

De kern is dat de Uithoflijn nodig is voor een goede bereikbaarheid van de Uithof, dat zich verder wil ontwikkelen als centrum van de kenniseconomie en innovatie. Daarnaast is de Uithoflijn nodig voor de goede bereikbaarheid van de OV-terminal. Zonder tramverbinding lijkt dat niet mogelijk. De OV-terminal en De Uithof zijn van nationaal belang.

De inpassing van de Uithoflijn en later van het tramnetwerk in het Stationsgebied is een complexe opgave. In het voorontwerp staat dat de tramhaltes voor de Uithoflijn en de sneltram naar Nieuwegein en IJsselstein aan de binnenstadszijde komen. Voor de bussen die nu gebruik maken van de Adama Scheltemabaan komt er een HOV-baan tussen het spoor en het Kruisvaartkwartier. Daarnaast komt er – als de tramlijn naar Leidsche Rijn wordt doorgetrokken – een tweede spoorkruising bij de Bleekstraat. In de Uithof wordt in het ontwerp en raming uitgegaan van het doortrekken van de trambaan tot en met de P+R de Uithof en komt er een opstelterrein voor trams. In de presentatie (zie dia's powerpointpresentatie) en in het voorontwerp wordt dit nader toegelicht.

### **4 Vragen/opmerkingen naar aanleiding van de presentatie:**

Maarten Staedler vraagt of de aanleg van de trambaan het probleem oplost of dat het 'een druppel op de gloeiende plaat is'.

Eelko van den Boogaard antwoordt dat in de komende jaren een toename van het aantal reizigers wordt verwacht van 40.000 naar 60.000 per dag. De capaciteit van een tram is vier maal groter dan van een bus. Het in- en uitstappen vergt de meeste tijd. De winst wordt behaald in de grotere capaciteit van de tram en het sneller kunnen in- en uitstappen. Met de tram is voldoende capaciteit voor het vervoer van en naar de Uithof.

Maarten Staedler vraagt of de capaciteit van de tram voldoende is om ook mensen op station Vaartsche Rijn nog in te kunnen laten stappen richting De Uithof.

Eelko van den Boogaard antwoordt dat De Uithoflijn voldoende capaciteit heeft. Halte Vaartsche Rijn wordt een belangrijk overstapstation van trein naar tram.

Riemer Bouwmeester merkt op dat er verschillende getallen worden genoemd.

Eelko van den Boogaard merkt op dat de capaciteit van de tramlijn uiteindelijk verder kan groeien. De lengte van de tram bedraagt dan 75 meter.

Op dit moment wordt uitgegaan van een frequentie van 16 trams per uur in een rijrichting (iedere 4 minuten). Dit kan uitgebouwd worden naar een frequentie van 20 trams per uur in een rijrichting.

Naar aanleiding van vragen van Ben Nijssen en Riemer Bouwmeester licht Eelko van den Boogaard toe hoe het tracé wordt tussen Burgerzaken en station Vaartsche Rijn. Eelko van den Boogaard zegt toe gedetailleerde tekeningen te sturen aan de wijkraden. Daaruit blijkt hoe het tracé komt te liggen (met name het overbruggen van het hoogteverschil van de baan tussen de Adama van Scheltemabaan en Halte Vaartsche Rijn).

Fred Dekker merkt op dat voor de aanleg van de trambaan de nieuwe HOV-baan aan de Jaarbeurszijde zijnde, de HOV-baan tussen het spoor en het Kruisvaartkwartier, tijdig gereed moet zijn.

Eelko van den Boogaard antwoordt dat de fasering van de realisatie heel belangrijk is. In de planning wordt uitgegaan dat de nieuwe busbaan langs het Kruisvaartkwartier gereed is, voordat met de aanleg van de trambaan over de Adama van Scheltemabaan kan worden gestart. Die HOV-baan wordt benut om bussen die nu via de Bleekstraat over de Adama van Scheltemabaan naar het busstation rijden, aan de Jaarbeurszijde van de OV-terminal te laten halteren. Hiermee wordt het aantal bussen dat naar de binnenstad rijdt verminderd.

Fred Dekker wil meer inzicht in de vervoersmodellen (frequenties, bus/taxi/auto/tram, etc.). Eelko van den Boogaard licht toe dat de tram naar De Uithof eens per 4 minuten gaat rijden. Er zijn enkele verkeerssimulaties gemaakt. Eelko van den Boogaard zegt toe die aan de wijkrazen toe te sturen. Om tot een optimaal functionerend OV knooppunt te komen is het nodig dat er een integraal ontwerp komt voor de inpassing van de tram in samenhang met de voorzieningen voor andere OV modaliteiten, zoals de toeleidende routes voor de bus. Dat wordt komende maanden opgesteld en kan in een volgend overleg met wijkrazen worden toegelicht.

Willem Zuur merkt op dat ongeveer anderhalf jaar terug de wijkraad Zuidwest ter advisering een plan voorgelegd heeft gekregen voor bouw van 550 woningen in het Kruisvaartkwartier.

Eelko van den Boogaard antwoordt dat in de planontwikkeling rekening wordt gehouden met een ruimtereservering voor de HOV-baan. De busbaan wordt strak langs de spoorbaan (tussen spoor en Kruisvaart) aangelegd.

Maarten Staedler vraagt of de capaciteit van de trambaan voldoende is.

Eelko van den Boogaard antwoordt dat met de trambaan het aantal reizigers per dag zal toenemen van 27.000 nu per bus naar ca 41.000 in 2020 per tram. De trams gaan in een frequentie van eens per 4 minuten rijden. Dat kan zelfs in een hogere frequentie.

Riemer Bouwmeester vraagt of de capaciteit van de tram en de stationshal berekend is op een toename van het aantal reizigers.

Eelko van den Boogaard antwoordt dat de OV-terminal, de hal boven de trein, tram en busperrons voldoende is, maar vooral de haltecapaciteit en de routes daarnaar toe onvoldoende capaciteit hebben. Daarom zal bij de groei van reizigers vertragingen ontstaan bij het in- en uitstappen en bussen minutenlang in de file voor de OV-terminal op de busbaan staan te wachten. De tram is de oplossing voor dat probleem, de capaciteit is bijna 4 keer zo groot als bij een dubbelgelede bus. Daardoor wordt de wachttijd bij in- en uitstappen lager.

Fred Dekker vraagt waarom is gekozen voor het halteren van bussen en trams aan allebei de zijden van het Centraal Station.

Eelko van den Boogaard legt uit dat de inpassing van de Uithoflijn en later van het tramnetwerk in het Stationsgebied een complexe opgave is. In juni 2010 hebben DB-BRU en B&W op basis van een studie naar de inpassing van het tramnetwerk in het Stationsgebied besloten dat de tramhaltes aan de binnenstadzijde komen en de bushaltes (uiteindelijk) aan de Jaarbeurszijde. Dit is uitgewerkt in het Voorontwerp voor de Uithoflijn in het Stationsgebied, dat nu voor inspraak voorligt.

Op basis van studies is gebleken dat inpassing voor de OV-terminal beperkte consequenties heeft. De locatie van de perrons hoeft niet te worden aangepast en stijgpunten (trappen/roltrappen) zijn toereikend. Om tot een optimaal functionerend OV knooppunt te komen is het nodig dat er een integraal ontwerp komt voor de inpassing van de tram in samenhang met de voorzieningen voor andere OV modaliteiten, zoals de toeleidende routes voor de bus. Eelko van den Boogaard zegt toe de

rapporten en de presentatie op korte termijn aan de wijkraden ter beschikking te zullen stellen (digitaal of kopieën).

Eelko van den Boogaard verduidelijkt dat de huidige tramlijnen Nieuwegein/IJsselstein gekoppeld wordt aan de tramlijn naar De Uithof. Het is niet de verwachting dat veel reizigers de hele route zullen reizen maar vanwege ruimtegebrek in het stationsgebied is het noodzakelijk de tramlijnen aan elkaar te verbinden (er is geen ruimte om trams te laten keren). De verwachting is dat er op termijn, een heel netwerk van trams wordt aangelegd in de stad/regio. Het is de bedoeling tramlijnen voor reizigersvervoer aan elkaar te koppelen, als de herontwikkeling van het Stationsgebied rond de OV-terminal gereed is.

Ben Nijssen vraagt of er een alternatieve route is, die bij calamiteiten (ongevallen) gebruikt kan worden. Eelko van den Boogaard licht toe dat er twee onderdoorgangen komen onder de spoorlijn.

Ben Nijssen vraagt wat de invloed is van de wijzigingen voor de fietsers en voetgangers aan de zijde van de Leidseveertunnel, Van Sijpesteijntunnel en de Amsterdamsestraatweg. Willem Zuur merkt op dat wijkraden en ook de Fietsersbond de fietsroute door de Sijpesteijntunnel willen behouden. Dit is een belangrijke route naar het centrum voor fietsers.

Eelko van den Boogaard licht toe hoe de routes voor fietsers en voetgangers komen tussen de westzijde van het stationsgebied naar de Binnenstadzijde. Hij zegt toe bij de schriftelijke beantwoording van de vragen een tekening toe te voegen waaruit inzichtelijk wordt hoe de fietsroutes en voetpaden zijn ingepast in het ontwerp.

Eelko van den Boogaard stelt voor in april, wanneer de uitkomsten van de inspraak bekend zijn, opnieuw de wijkraden uit te nodigen om hen te informeren over de ontwikkelingen.

Riemer Bouwmeester merkt op dat hij geen uitnodiging/wijkbericht heeft ontvangen voor de bijeenkomst aanstaande maandagavond voor bewoners.

Eelko van den Boogaard zal nagaan hoe de uitnodiging/wijkbericht is verspreid en hij zal actie ondernemen. Toegezegd is te kijken naar het verspreidingsgebied, en waar precies is verspreid. N.B. dit is uitgezocht. Alleen bewoners rond de trambaan waarvan het ontwerp voor inspraak is vrijgegeven hebben een wijkbericht ontvangen. Bewoners rond station Utrecht Vaartsche rijs zijn niet uitgenodigd. Het ontwerp daar heeft in 2008 en 2009 al ter visie gelegen. Naast een wijkbericht zijn ook vele algemene aankondigingen gedaan, via de wijkbureaus en de internetpagina van de gemeente.

Willem Zuur vraagt wanneer de lage instaptrams op de route naar Nieuwegein en IJsselstein in gebruik worden genomen.

Eelko van den Boogaard antwoordt dat op De Uithoflijn lage instaptrams worden ingezet. De vervanging van de huidige trams op de lijn Nieuwegein/IJsselstein kan nog enige jaren duren. Op het moment dat de perrons worden aangepast wordt op die lijn ook het materieel vervangen.

Willem Zuur merkt op dat op de route Nieuwegein/IJsselstein regelmatig ongelukken gebeuren.

Eelko van den Boogaard geeft een toelichting en verwijst naar het hoofdstuk in het voorontwerp over veiligheid. Een deel van de trambaan (o.a. langs het spoor) komt op een vrijliggende baan, Een deel loopt (o.a. in De Uithof) door een voetgangersgebied. Dat betekent dat met betrekking tot inrichting en maximum snelheid maatregelen zullen worden genomen. Het is noodzakelijk om adequate voorzieningen te treffen om ongelukken te voorkomen. Eelko van den Boogaard adviseert de wijkraden dit in de advisering op te nemen. De trambaan in de OV-terminal is niet oversteekbaar. De reizigers moeten altijd eerst via de OV-terminal naar hun bestemming.



Fred Dekker vraagt door welke buis/buizen de trams gaan rijden (Leidseveertunnel) en of er voldoende ruimte overblijft voor fietsers en voetgangers.

Eelko van den Boogaard zal dit nagaan en de wijkraden hierover informeren. Hij stelt voor hierover in april over door te praten.

Eelko van den Boogaard licht tot slot toe dat het verslag van deze avond, evenals de adviezen van de wijkraden, worden meegenomen in de formele inspraaknota die ter vaststelling van het voorontwerp in maart 2011 aan het college van burgemeester en wethouders wordt voorgelegd.

Eelko van den Boogaard sluit de avond om 19.10 uur.



Aan: Projectorganisatie HOV Om de Zuid  
t.a.v. de heer Eelko van den Boogaard  
C.C.: De gemeenteraad van Utrecht  
Betreft: advies over het 'Aanvullend voorontwerp tram HOV Om de Zuid'  
Uw kenmerk: SO10.108361

Geachte heer Van den Boogaard,

De Wijkraad Utrecht Oost reageert hierbij op uw vraag om advies zoals gesteld in uw brief d.d. 14 december 2010. De Wijkraad brengt aan u advies uit over het 'Aanvullend voorontwerp tram Om de Zuid' d.d. 8 december 2010 en laat zich tevens uit over het gestelde in de brief van het college van Burgemeester en Wethouders d.d. 14 december 2010, kenmerk 10.086545, gericht aan de Raadscommissie Stad en Ruimte.

Allereerst vatten we de drie punten die in het belang zijn van de wijk Utrecht Oost samen. Hiervan vindt de Wijkraad dat de gemeente samen met partijen in ieder geval mee aan de slag moet gaan.

- De Wijkraad vindt het belangrijk dat er een snelle en goede HOV/tramverbinding komt tussen Leidsche Rijn en de Uithof. Deze moet in onze ogen buiten het centraal station om plaatsvinden en wel via de Vondellaan/Bleekstraat. Uit diverse buitenlandse voorbeelden is bekend dat de hellingshoek en boogstraal, die nu het knelpunt van realisatie heten te zijn, geen probleem behoeven te zijn: deze tramverbinding is dus haalbaar. Kijkt u hier alstublieft goed naar. Immers, het draagvlak voor deze verbinding is groot, zo bleek onder andere op de Raadsinformatieavond van 9 november 2010.
- De Wijkraad vraagt zich af waarom u op de Uithof, nabij de P+R Uithof, een zeer grote opstelplaats aanlegt voor de tram(s). De ecologische waarde van landgoed Oostbroek is groot en bovendien zijn andere plekken in Utrecht geschikter en goedkoper voor een dergelijke opstelplaats. Het draagvlak voor de voorgestelde locatie is laag. Derhalve vragen we u van deze opstelplaats af te zien dan wel tot een aanmerkelijke verkleining ten opzichte van het huidige voorstel over te gaan.
- In de brief van 14 december 2010 wordt ingegaan op de loopstromen door de OV-terminal. Er worden diverse getallen aangehaald van aantallen te verwachten reizigers, waarbij voorbij wordt gegaan aan het doel. Namelijk: het bedienen van de inwoners van de stad door middel van een goed openbaar vervoernetwerk met korte overstaptijden. Met name bewoners van de gemeente Utrecht zullen gebruik maken van de overstap van tram naar bus, bus naar tram, bus naar andere bus of tram naar andere tram. En juist de eigen inwoners zullen de meeste last ondervinden door de lange looptijd. U moet zich alleen niet vergissen in de looptijd van de Jaarbeurszijde via de OV-terminal naar de binnenstadzijde vice versa en het ongemak dat daarmee optreedt. Dit belang dient ons inziens zwaar mee te wegen.

Het volledige advies over het aanvullend voorontwerp is gerubriceerd analoog aan de hoofdstukindeling van het aanvullend voorontwerp en in het onderstaande weergegeven. De belangrijkste teksten en adviezen van de Wijkraad zijn daarbij onderstreept.

*Naar aanleiding van hoofdstuk 6 Koppeling Sneltram Utrecht – Nieuwegein / IJsselstein*

In het voorontwerp wordt gesteld dat de combinatie van boogstraal en hellingspercentage op het trajectdeel ter hoogte van de bibliotheek zodanig moet zijn, dat trilling, geluidsoverlast, slijtage en vertraging zo veel mogelijk moeten worden voorkomen. Het trajectdeel ter hoogte van de bibliotheek is

gelegen in het centrale deel van de stad, in het stationsgebied. De tram zal bij het passeren van dit gebied een snelheid voeren van ten hoogste 30 kilometer per uur. In hoeverre kan de combinatie van een scherpe boog en een groot te overwinnen hoogteverschil bij een relatief lage snelheid leiden tot een nadelige invloed op comfort, exploitatie en beheer? In binnenstedelijk gebied leiden inpassingseisen als regel tot een trajectontwerp, waarin het overwinnen van hoogteverschil in combinatie met bogen in het traject aanvaardbaar worden geacht. De Wijkraad adviseert de kwaliteit van de stedelijke omgeving bovengeschied te laten zijn aan de technische eisen te stellen aan de baan- en de voertuigkarakteristieken.

In het voorontwerp wordt vermeld, dat opstelruimte voor het onderhoud van wissels in de nabijheid van de bibliotheek wordt voorzien. De Wijkraad vraagt zich af deze opstelruimte in het meest attractieve en tevens in grondexploitatie duurste gedeelte van de stad moet worden geschapen. Kennelijk wordt bedoeld op opstelruimte voor onderhoudsvoertuigen. Een opstelplaats voor deze voertuigen zou eerder gealloceerd moeten worden buiten het stationsgebied, en bij voorkeur op een bedrijventerrein aan de rand van de stad. De Wijkraad adviseert deze 'opstelruimte bij de wissels' niet te creëren in de onmiddellijke omgeving van de OV-terminal.

#### *Naar aanleiding van hoofdstuk 7 OV-terminal*

Er wordt voorzien in een keerspoor op een locatie met de hoogste grondwaarde. Een dergelijke exploitatieve voorziening wordt bij voorkeur gecreëerd op een locatie, waar de omgevingseisen minder zwaar wegen. Van een keerspoor kan bezwaarlijk worden beweerd, dat een dergelijk spoor bijdraagt aan een verhoging van de omgevingskwaliteit. De Wijkraad adviseert om van een keerspoor op de voorgestelde locatie af te zien. In het voorontwerp wordt niet verwezen naar de huidige keerspooren voor de tram ter hoogte van het Moreelsepark. De Wijkraad adviseert om deze en andere locaties nader te beschouwen omtrent de geschiktheid voor een keerfaciliteit.

Het voorontwerp vermeldt niet of een keerfaciliteit tevens geschikt is voor het (overdag) opstellen van trammaterieel in afwachting van een grotere behoefte tijdens de spitsuren. Zo zijn de keerspooren aan het Moreelsepark geschikt voor het opstellen van vier tramstellen. De Wijkraad adviseert deze mogelijkheid nader te onderzoeken.

De Wijkraad Oost heeft met enige verbazing kennis gekomen van de voorgestelde perronconfiguraties, voor zowel 2015 als 2020. De geschetste perronconfiguraties komen op de Wijkraad overgedimensioneerd en ondoelmatig over. De toepassing van een middenperron leidt anders dan bij twee kantperrons tot een reizigersafhandeling, die intrinsiek problemen oproept: diverse loopstromen worden door elkaar heen geleid en verstoren elkaar. Gehaaste reizigers naar het station worden op een beperkte ruimte geconfronteerd met wachtende bus- en tramreizigers, die hun de doorgang verhinderen. Voorts leidt de toepassing van een bovenmatig lang middenperron tot de noodzaak van tramkruisingen aan weerszijden van de halte. Deze kruisingen leiden tot capaciteitsverlies in het tramverkeer en kunnen aanleiding geven tot veiligheidsrisico's. De Wijkraad adviseert bij een halteconfiguratie uit te gaan van twee kantperrons, waarbij het aantal wissels zo gering mogelijk wordt gehouden. In de voorgestelde sporenconfiguratie ziet de Wijkraad een overdaad aan mogelijke rijwegen, waarvan het nut door de Wijkraad betwijfeld wordt. Uit talrijke buitenlandse voorbeelden is gebleken dat een eind- dan wel een doorgangstation zo eenvoudig mogelijk moet worden ontworpen, waarbij het aantal rijbewegingen zo gering mogelijk is. De Wijkraad adviseert af te zien van het voorgestelde kruisen en met de klok meerijsen van de trams: deze exploitatievorm leidt tot verwarring bij de reizigers, tot onveiligheid in de verkeersafhandeling en tot capaciteitsverlies in de doorstroom van tramvoertuigen.

Voor een toekomstige (in 2025) sporen- en perronconfiguratie adviseert de Wijkraad uit te gaan van een layout van naast elkaar liggende perrons in plaats van de voorgestelde achter elkaar liggende perrons, die voor de reizigers tot nodeloos heen en weer lopen zullen leiden. Een configuratie bestaande uit een middenperron, twee kantperrons en vier perronsporen leidt tot een grotere

efficiëntie in de afhandeling van het aantal reizigers, maar bovenal tot een geringer beslag op de in het stationsgebied schaarse ruimte.

Uit het voorontwerp is het de Wijkraad gebleken, dat de trambaan en de halteperons grotendeels overdekt worden door te ontwikkelen vastgoed en dat slechts in zeer geringe mate toetreding van daglicht optreedt. Onder verwijzing naar de huidige ongewenste situatie bij het stadsbusstation wijst de Wijkraad er op, dat het ontbreken van daglicht leidt tot het ontstaan van gevoelens van sociale onveiligheid, en adviseert de overbouwing van de tramhalten zoveel mogelijk te beperken dan wel slechts transparante materialen toe te passen. Een kleiner ruimtebeslag van de tramperrons (zie hierboven) maakt het mogelijk deze perons zo te lokaliseren, dat de toetreding van daglicht zo groot mogelijk is.

#### *Naar aanleiding van hoofdstuk 8 Adama van Scheltemabaan*

Naar aanleiding van de tweede spoorkruising bij de Bleekstraat heeft de Wijkraad geconstateerd, dat de geprojecteerde tramonderdoorgang nodig is voor de trams uit Leidsche Rijn in de richting van de toekomstige binnenstadsas. Al eerder heeft de Wijkraad aangedrongen op een onderzoek naar de mogelijkheid tot de aanleg van een verbingsboog tussen de Vondellaan/Bleekstraat in de richting van de Uithof. De Wijkraad constateert, dat in het voorliggende voorontwerp deze verbingsboog niet is opgenomen. In een reactie op de bovenvermelde brief van het college van Burgemeester en Wethouders komt de Wijkraad hierna op dit onderwerp terug.

#### *Naar aanleiding van hoofdstuk 9 Opstelsterrein en P+R De Uithof*

De Wijkraad geeft advies over dit hoofdstuk, in directe relatie met de bovenvermelde brief van het college van Burgemeester en Wethouders. In deze brief wordt gesteld, dat de kosten voor een remise voor de Uithoflijn zijn opgenomen in de eerste resultaten van een haalbaarheidsonderzoek. Tevens wordt gesteld, dat de remise voor de SUNIJ-lijn niet groot genoeg is om ook het materieel van de Uithoflijn te onderhouden en niet is ingericht voor het onderhoud van het lage vloer materieel. De Wijkraad meent uit deze passage te begrijpen, dat in de remise van de SUNIJ-lijn het materieel van de Uithoflijn niet zal worden onderhouden. De Wijkraad vraagt zich dan vervolgens af in welke (nog te bouwen?) remise het materieel van de Uithoflijn dan wel zal worden onderhouden. In het voorliggend voorontwerp wordt op deze vraag in het geheel niet ingegaan. Wel wordt in dit hoofdstuk vermeld, dat naast de natuurlijke omgeving van het landgoed Oostbroek een opstelsterrein voor twaalf tramstellen wordt aangelegd. Dit opstelsterrein wordt voorzien van 'een gebouwtje' onder andere voor klein onderhoud, van 15 parkeerplaatsen voor onderhoudspersoneel en trambestuurders, er zullen lichtmasten worden geplaatst, er worden circa 45 eiken gekapt, er wordt een bermstoot verlegd, er wordt extra oppervlaktewater gerealiseerd, een hoofdtransportwaterleiding van Vitens moet gedeeltelijk of geheel worden verlegd, er moet een cunet worden gegraven en gevuld met zand, een spiraalvormige oprit naar een fietspad over de snelweg wordt vervangen door een gestrekte oprit. Bovendien is uit ecologisch onderzoek gebleken, dat de geprojecteerde opstelsterren een vliegroute van de rosse vleermuis kruisen.

De Wijkraad vraagt zich af of met deze opstelplaats een accommodatie voor het klein en dagelijks onderhoud van het trammaterieel van de Uithoflijn wordt gecreëerd. Gelet op de omvang van de geprojecteerde werkzaamheden ten behoeve van dit opstelsterrein, meent de Wijkraad te begrijpen dat het niet om een kleinschalige voorziening gaat. Gelet op de mogelijke aantasting van landgoed Oostbroek en de onherroepelijke schade, die door het beoogde opstelsterrein zal worden toegebracht aan het natuurlijk en ecologisch evenwicht ter plaatse, adviseert de Wijkraad af te zien van de aanleg van een opstelplaats nabij P+R De Uithof. De Wijkraad adviseert te onderzoeken op welke andere locaties kan worden voorzien in de behoefte voor het opstellen van materieel. De Wijkraad geeft daarbij in overweging het verlengen van de sporen dan wel de aanleg van extra sporen op het eindpunt De Uithof, en het gebruik maken van de bestaande opstelsterren nabij het Moreelsepark.

*Brief van het college van Burgemeester en Wethouders d.d. 14 december 2010, kenmerk 10.086545*

De Wijkraad laat zich hierna uit over enkele passages in deze brief en vertrouwt er op dat onze reactie en bevindingen zullen worden verwerkt bij het vaststellen van het voorontwerp.

#### *Oosterspoorbaan*

In de brief wordt gesteld dat het onderzoek naar de sanering van de Oosterspoorbaan in een vergevorderd stadium is. Gesteld wordt dat de sanering nodig is om een kruising van tram en trein te voorkomen. De Wijkraad heeft zich eerder uitgelaten over de voorgenomen sanering van de Oosterspoorbaan. Voor zover nodig herhaalt de Wijkraad het eerder uitgebrachte advies: de Wijkraad bepleit het instandhouden van de Oosterspoorbaan als omleidingsroute voor het treinverkeer in geval van calamiteiten op bijvoorbeeld Utrecht Centraal. De Wijkraad adviseert niet tot sanering van de Oosterspoorbaan te besluiten omdat daarmee een onherroepelijke stap wordt gezet in de richting van kapitaalvernietiging. Een kruising tussen een frequente tramverbinding naar de Uithof en een slechts incidenteel – alleen in noodgevallen – bereden spoorweg behoeft geen aanleiding te geven tot onoverkomelijke veiligheidsproblemen. Maatregelen als een ‘venster’ voor treinverkeer uitsluitend buiten de exploitatieuren van de tramlijn of een capaciteitstoedeling door ProRail onder strikte voorwaarden kunnen een afdoende oplossing bieden voor mogelijke veiligheidsrisico’s. De Wijkraad adviseert uit te stijgen boven het beperkte eigenbelang van de gemeente Utrecht en het algemene belang van de bereikbaarheid van Nederland centraal te stellen.

#### *Loopstromen door de OV-terminal*

In de brief wordt gesteld dat in 2030 dagelijks 87.500 reizigers per bus of tram aankomen op de OV-terminal. Uit een simulatie is gebleken dat bij een tramnetwerk ruim 8.000 reizigers minder overstappen omdat ze per tram doorreizen. Het aantal uitstappers aan de Jaarbeurszijde loopt na de invoering van het tramnetwerk terug van 37.500 naar 19.700 per dag. Het aantal uitstappers aan de binnenstadzijde neemt daarentegen toe van 58.000 naar 67.800 per dag. Uit de brief wordt niet duidelijk welke conclusies kunnen worden verbonden aan deze reizigersaantallen. De Wijkraad vraagt zich af welke consequenties wijzigingen in de reizigersaantallen hebben voor de loopstromen door de OV-terminal. De Wijkraad adviseert deze cijfers meer inzichtelijk te maken zodat het verband met de geponeerde conclusies op een transparante wijze kan worden gelegd. De cijfers zijn slechts kort aangehaald in de brief en roepen meer vragen op dan antwoorden.

Met name bewoners van de gemeente Utrecht zullen gebruik maken van de overstap van tram naar bus, bus naar tram, bus naar andere bus of tram naar andere tram. En juist de eigen inwoners zullen vermoedelijk de meeste last ondervinden als gevolg van de lange looptijd. U moet zich alleen niet vergissen in de looptijd van de Jaarbeurszijde via de OV-terminal naar de binnenstadzijde en het ongemak dat daarmee optreedt. Dit belang dient ons inziens zwaar mee te wegen.

#### *Verbindingsboog tussen Vondellaan/Bleekstraat en Vaartsestraat (Uithofzijde)*

Tijdens de Raadsinformatieavond op 9 november 2010 is aan de orde geweest de wenselijkheid van de aanleg van deze verbindingsboog. Hoewel tijdens deze avond bleek, dat deze boog alom wordt gewenst – een verbinding tussen Leidsche Rijn en de Uithof buiten het centraal station om wordt aldus mogelijk –, werden diverse argumenten aangevoerd, die moesten verduidelijken waarom deze boog niet mogelijk zou zijn. In de brief wordt nu gesteld, dat gebrek aan ruimte en afstand er de oorzaak van is dat het hoogteverschil niet kan worden overbrugd. De stijging is te steil om bij halte Vaartsche Rijn op hoogte te zijn. De Wijkraad beschikt niet over de hoogtegegevens ter plaatse en evenmin over de afstandsgegevens tussen de Bleekstraat en de Vaartsche Rijn. De Wijkraad gaat uit van de hypothese dat de horizontale afstand circa 50 meter bedraagt en het te overbruggen hoogteverschil circa 5 meter. Als deze hypothesen (ten naaste bij) juist zijn, zou de tram een helling van omstreeks 10 percent moeten ‘nemen’ en wel vanuit (nagenoeg) stilstand om vóór de halte Vaartsche Rijn op de Uithoflijn te kunnen invoegen. De Wijkraad heeft inlichtingen ingewonnen waaruit blijkt dat onder andere in

Lissabon en Porto (met gemoderniseerd trammaterieel) en op het eiland Tenerife (met nieuw trammaterieel) hellingen met een gradiënt van meer dan 10 percent kunnen worden bereden. Onderstaande afbeelding van de tram op het eiland Tenerife verduidelijkt dit.



Vanwege het grote draagvlak voor een verbinding tussen Leidsche Rijn en de Uithof buiten het centraal station om, adviseert de Wijkraad een nader technisch onderzoek in te (laten) stellen naar de mogelijkheid met trammaterieel de stijging tussen de Bleekstraat en de Vaartsche Rijn te overwinnen. Een mogelijke verschuiving van de tweede tramonderdoorgang in noordelijke richting zou in dit onderzoek meegenomen kunnen worden.

De Wijkraad sluit hiermee het advies over het 'Aanvullend voorontwerp tram HOV Om de Zuid' af. De Wijkraad verklaart zich bereid een toelichting op het advies te geven en vertrouwt dat rekening wordt gehouden met dit advies bij het vaststellen van het voorontwerp.

De Wijkraad Oost,  
Dr. Gerard Kuys, voorzitter  
namens deze,  
Drs. Eduard de Jong, voorzitter werkgroep bereikbaarheid







Vinkenburgstraat 26 – Neudeflat  
Postbus 8395 – 3503 RJ Utrecht  
telefoon 030 – 286 00 00  
[www.wijkraadbinnenstad.nl](http://www.wijkraadbinnenstad.nl)  
[wijkraad@wijkraadbinnenstad.nl](mailto:wijkraad@wijkraadbinnenstad.nl)

Burgemeester en wethouders  
Korte Minrebroederstraat 2  
Utrecht

**ADVIES** : aanvullend voorontwerp Tram HOV om de Zuid.

Utrecht, 14 februari 2011

Geacht college,

De wijkraad Binnenstad juicht de plannen voor een stedelijk en regionaal tramnetwerk van harte toe. Het voorgenomen netwerk is een absolute voorwaarde om de massale en nog steeds groeiende stroom van passagiers in het openbaar vervoer op snelle en comfortabele wijze te vervoeren. Een stad met in de toekomst 400.000 inwoners die deel uitmaakt van een regio met naar verwachting 800.000 inwoners kan niet zonder. Tegen deze achtergrond zou de ambitie moeten zijn om de vertraming van het openbaar vervoer al in 2020 gerealiseerd te hebben. De tram is ook schoner dan de vele bussen die anders door de stad en de regio blijven rijden. De invoering van een tramnetwerk duurt volgens de huidige plannen te lang en zal in 2015 nog niet zorgen voor een verlaging van NO<sub>2</sub> concentraties zoals die door de EU wettelijk zijn geregeld.

#### Toekomstig OV-netwerk

Het is onduidelijk hoe het toekomstige OV netwerk er uit zal zien. Welke busdiensten zullen er verdwijnen, welke nieuwe diensten zullen er aangeboden worden en wat betekent dit voor loopafstanden tot haltes. Onduidelijk is welke normen hiervoor gehanteerd zullen gaan worden. In het bijzonder denken we aan de minder mobiele bewoners en hun aansluiting bij verzorg en verpleegtehuizen.

#### Inpassing stationsgebied

Er is nog onvoldoende aandacht besteed aan de gevolgen voor het overige verkeer (met name fietsers en voetgangers) in het stationsgebied na realisering van de Catharijnesingel en de Leidsche Rijn en voltooiing van de tramlijn(en). Met name de kruisingen met de trambanen en een snelle en soepele doorstroming zijn van belang. De kruisingen van de trams met het overige verkeer moeten goed beveiligd zijn. Met name de kruisingen tussen trams en overig verkeer op het Westplein. De wijkraad adviseert de inpassing van het overige verkeer in relatie tot de tram nader uit te werken. De inpassing van de tramlijn(en) zal bij uitvoering van de werkzaamheden opstoppen voor het verkeer veroorzaken (bijvoorbeeld afsluitingen bij de Bleekstraat). De wijkraad adviseert er in ieder geval zorg voor te dragen dat het bevoorradingsverkeer voor de Binnenstad zo min mogelijk wordt gehinderd.

Het is onduidelijk hoe de u-bocht voor de nieuwe LeidseRijnlijn bij de Bleekstraat de ontwerpen en de afspraken die met de bewoners van de Vaartsestraat zijn gemaakt doorkruist. Met name wat deze betekent voor de toegankelijkheid van de Vaartsestraat en geluidsoverlast door de trams die een scherpe bocht moeten maken. De wijkraad adviseert deze effecten nader te bestuderen en er voor te zorgen dat deze geen extra overlast voor de bewoners betekenen.

Loopstromen.

De wijkraad adviseert de loopstromen ook in de praktijk te monitoren. Het betreft de voetgangerstromen van en naar de tramhaltes, van en naar de verschillende stations, van en naar de parkeergarages en van en naar de fietsparkeervoorzieningen. Omdat dit beeld niet statisch zal zijn adviseert de wijkraad om de veranderingen, die optreden naarmate de realisatie van het Stationsgebied en Nieuw Hoog Catharijne vorderen, goed in beeld te krijgen.

Fasering

De SUN lijn zal tijdelijk zijn eindhalte aan de westzijde van het station hebben. Zoals het er nu naar uitziet kan deze situatie jarenlang blijven bestaan. De wijkraad is hierover zeer teleurgesteld. Juist de reizigers van deze lijn hebben de Binnenstad als doel/herkomst, dit in tegenstelling tot de reizigers van de Uithoflijn die het station als doel/herkomst hebben. De wijkraad adviseert tegelijkertijd met de realisatie van de Uithoflijn de aansluiting met de SUN lijn te realiseren.

De situatie op het Vredenburg, vooral de haltering van trams en bussen in de verschillende fasen dient in kaart gebracht te worden. Haltering van bussen is hier van belang omdat het de eerste halte wordt voor bussen in de Binnenstad na verplaatsing naar de westzijde van het station. Echter opstoppen dienen zoveel mogelijk te worden vermeden. De wijkraad adviseert de consequenties van het gelijktijdig halteren van trams en bussen op het Vredenburg nader te bestuderen.

Met vriendelijke groet,

Hans Dortmund, voorzitter

Gemeente Utrecht  
t.a.v. College van B&W  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: Advies Wijkraad Zuidwest en inspraakreactie  
Tracé HOV Om de Zuid en trambaan Vondellaan–Balijelaan – Kon. Wilhelminalaan  
(Onderdeel: tweede spooronderdoorgang Bleekstraat en route via Vondellaan)

Utrecht, 1 februari 2011.

Geacht College,

De Wijkraad Zuidwest heeft kennis genomen van de definitieve versie van het “Aanvullend Voorontwerp HOV Om de Zuid” dd. 8-12-2010, die het noodzakelijk maakt om een tweede onderdoorgang onder het spoor bij de Bleekstraat te realiseren. Deze tweede onderdoorgang is nodig om in de toekomst een nieuwe tramroute / busbaan te kunnen realiseren vanaf Utrecht Centraal tot Leidsche Rijn. Deze tram zal gezien het definitieve voorontwerp de route Bleekstraat–Vondellaan–Balijelaan– Kon. Wilhelminalaan gaan volgen en heeft daarbij direct invloed om de omwonenden langs dit tracé in Rivierenwijk en Dichterswijk.

In oktober 2010 heeft u de omwonenden geïnformeerd middels een Wijkbericht. Op 12-1-2011 is de Wijkraad Zuidwest geïnformeerd en op 17 januari 2011 is er een informatieavond voor omwonenden georganiseerd. Middels deze brief wil de Wijkraad Zuidwest haar advies uitbrengen over de voorgenomen vertramming van de route Utrecht CS – Uithof én over het voorontwerp van de trambaan – HOV busbaan via de route onderdoorgang nabij de Raadwijk (aantakend op de Bleekstraat) – Vondellaan – Balijelaan– Kon. Wilhelminalaan.

De Wijkraad Zuidwest is met uw College van mening dat met de totstandkoming van een nieuwe tramroute van Utrecht CS naar De Uithof én van Utrecht CS naar Leidsche Rijn mogelijk veel busbewegingen langs deze routes vermeden kunnen gaan worden, omdat een tram meer passagiers kan vervoeren dan één bus. Een tram op deze routes kan dus mogelijk veel bijdragen aan de sterk gewenste vermindering van de verkeersdrukke en dus vermindering van luchtverontreiniging op de overbelaste Vondellaan en Balijelaan. Als een trambaan daar inderdaad aan bijdraagt én géén nieuwe verkeersopstoppen veroorzaakt, dan kan de Wijkraad Zuidwest de keuze voor een trambaan onderschrijven en postief adviseren.

De toekomstige realisatie van een nieuwe spooronderdoorgang bij de Raadwijk en in het verlengde daarvan een toekomstige trambaan heeft vooral in de wijken Rivierenwijk en Dichterswijk grote consequenties vanwege de beperkte afstand van woningen (Vondellaan, Balijelaan) tot de trambaan. Graag vragen wij daarom uw aandacht voor de volgende adviezen:

**Advies 1a.** Geef bij inpassing van de onderdoorgang en de trambaan op de route Vondellaan–Balijelaan veel aandacht aan een zorgvuldige inpassing, waarbij het doorstromend (langzaam) verkeer tussen Rivierenwijk/Dichterswijk en de Binnenstad én het langzaam verkeer op de Vondellaan (dat gaat nu achter het benzinstation bij de Raadwijk langs) zo min mogelijk hinder ondervindt.

**Advies 1b.** Geef bij inpassing van de onderdoorgang en de trambaan op de route Vondellaan–Balijelaan veel aandacht aan een bij voorkeur “groene inpassing” van de trambaan op het traject. Bij een groene inpassing kan gedacht worden aan een middenbaan met (kort) gras, zoals die ook in Den Haag en Rotterdam voorkomt. Deze optie is alleen relevant als niet voor een tunnelbak wordt gekozen (zie onder).

**Advies 2.** Geef bij inpassing van de trambaan op de route Vondellaan–Balijelaan veel aandacht aan een geluidsarme oplossing voor het contact tussen de stalen rails en de tramwielen, met name daar waar de tram over de Balijebrug zal gaan rijden. Een groene middenstrook kan mogelijk bijdragen aan minder geluidsoverlast en draagt bij aan een vriendelijker straatprofiel. Een verdiept aangelegde tunnelbak is ongetwijfeld duurder, maar kan wellicht ook bijdragen aan terugdringing van mogelijke geluidsoverlast.

**Advies 3.** Geef bij realisatie van de onderdoorgang en de trambaan op de route Vondellaan–Balijelaan–Kon. Wilhelminalaan veel aandacht aan een goede fundering van de trambaan, waarbij er zo min mogelijk kans op scheurvorming door trillingen is bij de aanpalende vooroorlogse woningen (die vaak op ondiepe poeren gefundeerd zijn) of na-oorlogse panden (in Transwijk).

**Advies 4.** Geef bij inpassing van de trambaan op de route Vondellaan–Balijelaan veel aandacht aan de veiligheidsaspecten op de zeer drukke en soms zelfs onoverzichtelijke kruising Croeselaan–Vondellaan–Balijelaan–Rijnlaan. Vergeet daarbij vooral niet het vaak overstekende fietsverkeer (hoofdfietsroute Rijnlaan–Croeselaan) en de voetgangers van Rivierenwijk–Hoograven–Lunetten richting Dichterswijk–Stationsgebied en vice versa. De wachttijden voor fietsers bedragen nu al vaak meerdere minuten.

**Advies 5.** Overweeg het realiseren van een tramhalte nabij het winkelgebied Centrum Rivierenwijk, waardoor dit winkelgebied samen met de Grafische School, de Open Universiteit en het op dit moment in ontwikkeling zijnde appartementencomplex aan de Balijelaan 2A (tegenover de Albert Heijn) aantrekkelijker en via de tram beter bereikbaar wordt voor winkelend publiek. Een extra (tram)halte vlak voor de Balijebrug (Rivierenwijkzijde) kan mogelijk de Merwedekade en Rivierenwijk–noord/Dichterswijk–zuidwest beter ontsluiten voor openbaar vervoer.

**Advies 6.** Onderzoek de effecten van het realiseren van de trambaan op het huidige drukke autoverkeer op de Vondellaan–Balijelaan, de kruisingen Croeselaan–Balijeplein–Rijnlaan en de kruising Kon. Wilhelminalaan–Overste den Oudenlaan–Europalaan. Neem deze effecten mee in de nog te nemen maatregelen in het kader van de ALU-2 plannen.

**Advies 7.** Overweeg het realiseren van een tramtunnelbak, waarbij de tram zowel het autoverkeer als het langzaam verkeer op de zeer drukke kruising Croeselaan–Vondellaan–Balijeplein–Rijnlaan niet verder belast. Een tramtunnelbak zou ook kunnen bijdragen aan een geringere geluidsoverlast. Aangezien de tram bij het spoor ook al van een dieper maaiveldniveau moet komen, zijn hier wellicht mogelijkheden om de tunnelbak door te trekken en pas na de kruising omhoog te laten komen.

**Advies 8:** Realisatie van een nieuwe HOV-busbaan “*via de Croeselaan*”, zoals op p. 31 staat van het Aanvullend voorontwerp, zou betekenen dat daar twee bomenrijen en een groene middenberm zullen moeten verdwijnen, omdat er anders geen plek is voor deze busbaan. De Wijkraad Zuidwest is daar sterk op tegen, omdat inwoners van Dichterswijk en Rivierenwijk juist meer groen willen, in plaats van minder (Wijkraadpleging 2005) én omdat het statige en cultuurhistorische karakter van deze oude laan (één van de oude moesgrachten) sterk zal worden aangetast. Wij adviseren u de variant langs de

westzijde van het spoor via het Kruisvaartkwartier verder uit te werken, omdat daar nu eenmaal meer ruimte is..

**Advies 9.** Betrek de omwonenden al vroeg in de ontwerp- of realisatiefase bij de plannen en laat hen meedenken over voor hen gunstige alternatieven of groene inpassingsmogelijkheden, analoog aan het ontwerpproces en de inpassing van de HOV-busbaan en tram over de Pelikaanstraat.

Tenslotte zien wij als Wijkraad Zuidwest graag uw antwoord op de volgende vragen:

In het vrijgegeven definitieve voorontwerp dd. 8-12-2010 wordt op pagina 33 gesproken van de aansluiting van een nieuwe busbaan langs het Kruisvaartkwartier op de Vondellaan. Graag vernemen wij van u:

**Vraag 1.** Hoeveel nieuwe busbewegingen heeft de aantakking van de busbaan langs het Kruisvaartkwartier op de Vondellaan, Balijelaan en Kon. Wilhelminalaan tot gevolg?

**Vraag 2.** In hoeverre zullen de diverse verkeerstromen (tram, bus, autoverkeer) op de drukke kruisingen gaan conflicteren, en als dat het geval is: hoe wordt dat dan veilig en verkeerstechnisch zonder opstoppen opgelost? Met name worden hier bedoeld: de kruising Vondellaan – Balijplein – Croeselaan – Rijnlaan en de kruising Kon. Wilhelminalaan – Europalaan – Overste den Oudenlaan (zie ook het advies dd. 6-2-2006 van de Wijkraad Zuidwest over de HOV-busbaan via de route Van Zijstweg – Overste den Oudenlaan).

**Vraag 3.** In hoeverre houdt de inpassing van de nieuwe onderdoorgang rekening met deze bussen in de mobiliteitsberekeningen voor het ALU-2, gezien de al grote verkeerslast op de route Vondellaan – Balijelaan – Rijnlaan?

**Vraag 4.** In hoeverre houdt de inpassing van de nieuwe onderdoorgang en mogelijke nieuwe trambaan er rekening mee dat de plannen voor het ALU-2 (de gewenste ringroute rond de binnenstad) zullen leiden tot een toename van het autoverkeer over de routes Rijnlaan – Balijelaan en Vondellaan (mede gezien de voorgenomen knip op de Croeselaan vlak voor het Westplein)?

In het vrijgegeven definitieve voorontwerp dd. 8-12-2010 wordt op pagina 39 gesproken van “het kappen van enkele bomen op de van Sijpesteinkade”. Graag vernemen wij van u:

**Vraag 5.** In hoeverre wordt de circa 80- tot 90-jarige monumentale iep die op de Van Sijpesteinkade nabij nr. 25 staat bedreigd door kap en in hoeverre onderneemt u actief maatregelen om dit te voorkomen?

**Vraag 6:** In hoeverre wordt het Rijksmonumentale pand aan de Van Sijpesteinkade nr. 25 en de aanpalende bebouwing bedreigd door sloop en in hoeverre onderneemt u actief maatregelen om dit te voorkomen?

**Vraag 7.** In hoeverre worden de bomen op de middenberm van de Vondellaan (oostelijk deel) bij realisatie van een tunnelbak en onderdoorgang bij de Raadwijk bedreigd door kap? Hier staat niets over in het voorontwerp.

**Vraag 8.** Indien de bomen op de middenberm van de Vondellaan gekapt zullen worden, wat staat daar dan als groene compensatie tegenover (gezien de Wijkraadpleging Zuidwest uit 2005, het Bomenbeleid

en het Groenstructuurbeleid om zoveel mogelijk groen te behouden of juist te realiseren bij nieuwe ontwikkelingen in Rivierenwijk–Dichterswijk?).

Graag zien wij uw reactie met belangstelling tegemoet,

Met vriendelijke groet,

Astrid van Maarseveen (voorzitter)

Leo Tebbens (penningmeester)



Aan het College van Burgemeester en Wethouders  
Postbus 16200  
3500 CE UTRECHT

Utrecht, 25 februari 2011

Geacht College,

Uw College heeft de wijkraaden advies gevraagd over het aanvullend voorontwerp trambaan Uithoflijn. In de brief hierover gaat het over het begin- en eindstuk van de Uithoflijn.

Volgens de wijkraad West was het beter geweest als uw College tevens expliciet advies had gevraagd over het bredere onderwerp, het toekomstig tramnetwerk en inpassing van de trams in het Stationsgebied.

Impliciet worden met dat aanvullend voorontwerp allerlei keuzes vastgelegd die nog geen onderwerp van inspraak zijn geweest. Bijvoorbeeld de keuze om in afwijking van het structuurplan Stationsgebied alle trams aan de oostzijde van de OV-terminal te halteren en alle bussen aan de westzijde en de keuze om de aansluiting tussen de Uithoflijn en de lijn naar Nieuwegein over het Westplein (linksom) te laten gaan en niet rechtsom (via bijvoorbeeld de HOV-route langs de Kruisvaart).

De wijkraad West ondersteunt de visie dat voor het terugdringen van ongewenst autoverkeer door de woonwijken en de binnenstad ingrijpende verbeteringen voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) en openbaar vervoer nodig zijn.

Een tramnetwerk in alle richtingen bevordert de bereikbaarheid van de binnenstad en woon-, school- en werkgebieden op grotere afstand en draagt enorm bij aan het tegengaan van overlast van (benzine)auto's.

De wijkraad West maakt zich wel grote zorgen over de inpasbaarheid van het tram- en busverkeer in het (westelijk) Stationsgebied.

De wijkraad West realiseert zich dat soortgelijke vragen spelen voor andere wijken maar concentreert zich op het eigen gebied zonder problemen af te willen schuiven op anderen.

In het westelijk Stationsgebied werken gemeente, ontwikkelaars, bewoners en ondernemers uit de wijk gemeenschappelijk aan het 'herstellen, verbinden en betekenis geven' van dit gebied: ondertunneling van het Westplein, de langzaam-verkeer corridor langs de bevaarbare Leidsche Rijn, het toekomstige Lombokplein, naast het nieuwe westelijk stationsplein en het Van Sijpesteijnkwartier.

Een unieke kans die breed ondersteund wordt.

De kwaliteit van dit nieuw te ontwikkelen gebied (met name de doorkruisbaarheid en de verblijfs- en ontmoetingskwaliteit van de openbare ruimte) wordt ernstig bedreigd door een te grote druk van tram- en busverkeer. Alle betrokkenen realiseren zich dat (H)OV door dit gebied nodig en wenselijk is.

Tegelijkertijd is het belangrijk te realiseren dat een bovengrens nodig is aan de verkeersdruk door (H)OV.

De wijkraad West vraagt aandacht voor de volgende punten.

- De druk op het Stationsgebied door (H)OV kan verminderd worden als het (H)OV netwerk niet alleen radiaal op het Stationsgebied gericht is, maar aanhaakt op meerdere overstappunten tussen trein en tram/bus en ook dwars op de radiale gebieden verbindt.
- Een nieuwe HOV-onderdoorgang bij de Bleekstraat ontlast de HOV-doorsteek bij het Westplein, maar de vraag is of het OV niet op nog meer plaatsen de spoorlijn moet kruisen.

- De wijkraad West mist een zorgvuldig onderzoek om de verbinding tussen de Nieuwegeinlijn en de Uithoflijn niet over het Westplein, maar rechtsom (bijvoorbeeld over de nieuwe HOV-baan langs de Kruisvaart) te realiseren.
- Kan in de verschillende fasen van ontwikkeling van nieuwe OV netwerken alle tram- en busverkeer wel over de eerder geplande HOV-baan door het westelijk Stationsgebied gerealiseerd worden op een manier waarop die HOV-baan ook nog oversteekbaar is voor langzaam verkeer?
- Zorg dat een nieuw tramnetwerk niet ten koste gaat van een fijnmazig busnetwerk. Zoek juist naar mogelijkheden tot verbetering van het fijnmazig busnetwerk door bijvoorbeeld kleinere/schonere bussen. Dit fijnmazig busnetwerk is belangrijk voor mensen die minder gemakkelijk voor de fiets kunnen kiezen (ouderen, gehandicapten).
- De kruising van de spoorwegen is een belangrijke psychologische barrière voor langzaam verkeer. De nieuwe HOV-banen via het Westplein en het Smakkelaarsveld betekenen een verbreding van deze barrière.
- Naast de Van Sijpesteijntunnel blijft de Leidse Veertunnel een belangrijke verbinding voor fietsers en voetgangers tussen Utrecht West en de Binnenstad. Deze verbinding verdient juist een kwalitatieve verbetering wat betreft ruimte en beleving. Onduidelijk is of dit niet belemmerd wordt door het gebruik van meerdere tunnelbuizen door de tram en bussen.
- De wijkraad West maakt zich ernstige zorgen of de plannen voor aanleg van de nieuwe tramlijnen en HOV-banen te combineren zijn met de bouwactiviteiten op de verschillende plekken in het Stationsgebied (aanleg tunnel, nieuwbouw bibliotheek, aanleg nieuwe bus en tramhaltes en verbouwingen in de buurt daarvan).

In het voorontwerp worden een aantal van zulke knelpunten genoemd maar ook niet tegelijkertijd realiseerbare oplossingen aangegeven.

De wijkraad West **adviseert** te onderzoeken hoe belasting van het nieuw te ontwikkelen westelijk Stationsgebied door bussen en trams maximaal beperkt kan worden en de genoemde aandachtspunten mee te nemen in de besluitvorming en verdere ontwikkeling van de plannen.

In afwachting van uw reactie, met vriendelijke groet,

Fred Dekkers, voorzitter wijkraad West  
M.Kruse-van Geffen, secretaris

**C.C.** Gemeenteraad  
Wijkbureau West  
E.v.d.Boogaard (HOV om de Zuid)

Bijeenkomst: **Informatiebijeenkomst HOV Om de Zuid (bewoners en ondernemers)**

Datum: 17 januari 2011

Aanwezig: Namens projectorganisatie HOV Om de Zuid: Henk Beekhof, Eelko van den Boogaard, Bernisse Pluim, Regie Bouma; namens BRU: Jean Philippe de Lannoy, Heleen Van Keulen, namens projectorganisatie Stationsgebied, gemeente Utrecht Yfke Faber

Circa 50 bewoners en vertegenwoordigers van organisaties en bedrijven.

Verslag door: Mieke Kassing (Kassing Notuleerservice, Odijk)

## 1. Opening en vaststellen agenda

Regie Bouma opent de bijeenkomst en heet de aanwezigen welkom. Zij licht het programma van de informatieavond toe.

## 2. Presentatie en mogelijkheid tot het stellen van vragen

Eelko van den Boogaard is projectdirecteur HOV Om de Zuid en geeft een presentatie. Eelko van den Boogaard gaat in zijn presentatie in op nut en noodzaak van de Uithoflijn, de reeds genomen besluiten, het tracé, de aandachtspunten, de inspraakmogelijkheden en de vervolgstappen.

De kern is dat de Uithoflijn nodig is voor een goede bereikbaarheid van de Uithof, dat zich verder wil ontwikkelen als centrum van de kenniseconomie en innovatie. Daarnaast is de Uithoflijn nodig voor de goede bereikbaarheid van de OV-Terminal. Zonder tramverbinding is dat niet mogelijk. De OV-Terminal en De Uithof zijn van nationaal belang.

De directe aanleiding voor de informatiebijeenkomst is de vrijgave voor inspraak van het aanvullend voorontwerp voor het begin- en eindstuk van de trambaan. Het college van B&W heeft in januari 2010 het voorontwerp voor het middengedeelte van de tram naar De Uithof (HOV Om de Zuid) al vastgesteld. Dit is het tracé vanaf het gebouw van Burgerzaken (Adama van Scheltemabaan) tot de halte Wilhelmina Kinderziekenhuis. Dit ontwerp was nodig voor het bestemmingsplan dat in juni 2010 door de gemeenteraad is vastgesteld. Begin- en eindstuk van het tracé ontbraken hierin omdat dit toen nog niet duidelijk was.

De inpassing van de Uithoflijn en later van het tramnetwerk in het Stationsgebied is een complexe opgave. In juni 2010 hebben DB-BRU en B&W op basis van een studie naar de inpassing van het tramnetwerk in het Stationsgebied besloten dat de tramhaltes aan de binnenstadzijde komen en de bushaltes (uiteindelijk) aan de Jaarbeurszijde. Om tot een optimaal functionerend OV knooppunt te komen is het nodig dat er een integraal ontwerp komt voor de inpassing van de tram in samenhang met de voorzieningen voor andere OV modaliteiten, zoals de toeleidende routes voor de bus. Voor de bussen die nu gebruik maken van de Adama van Scheltemabaan komt er een HOV-baan tussen het spoor en het Kruisvaartkwartier. Daarnaast

komt er – als de tramlijn naar Leidsche Rijn wordt doorgetrokken – een tweede spoorkruising bij de Bleekstraat. BRU, gemeente en ProRail werken de komende weken de plannen verder uit. Hierover heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden.

In de Uithof wordt in het ontwerp en raming uitgegaan van het doortrekken van de trambaan tot en met de P+R de Uithof en komt er een opstelsterrein voor trams.

De bijdrage van het Rijk van 110 miljoen brengt de ambities voor de Uithoflijn een heel stuk dichterbij, waardoor besluitvorming de komende maanden mogelijk is. Naar verwachting wordt het besluit tot vertramming van de Uithoflijn, in juni 2011 ter besluitvorming voorgelegd aan het Algemeen Bestuur van BRU en aan de Gemeenteraad van Utrecht. De Uithoflijn kan in gebruik worden genomen als de trambaan, het materieel en de remise gereed en beschikbaar zijn.

### 3. Vragen/opmerkingen naar aanleiding van de presentatie

*Gevraagd wordt wat wordt bedoeld met de koppeling van de Uithoflijn aan de Sneltram Utrecht – Nieuwegein – IJsselstein (SUNIJ-lijn).*

Eelko van den Boogaard antwoordt dat het de bedoeling is de twee tramlijnen aan elkaar te koppelen. Daardoor is er minder opstelruimte nodig in het centrum. De huidige tramremise in Nieuwegein wordt uitgebreid voor de stalling en het onderhoud aan de nieuwe trams.

*Opgemerkt wordt dat in de krant te lezen is dat er geen geld beschikbaar is voor vernieuwing van de SUNIJ-lijn. Op de Uithoflijn zal lagevloer materieel worden ingezet. OP de SUNIJ-lijn rijden nu nog hogevloer trams. Vraag: Klopt het dat pas van een koppeling van de lijnen sprake kan zijn wanneer de SUNIJ-lijn wordt opgepakt en geschikt wordt gemaakt voor lagevloermaterieel?*

*Vraag: Waarom wordt de SUNIJ-lijn niet aangepast zodra de Uithoflijn gereed is zodat alle trams lagevloertrams zijn?*

*Vraag: tot wanneer blijven de bestaande sneltrams in gebruik?*

Jean Philippe de Lannoy antwoordt dat de sneltram naar Nieuwegein en IJsselstein op termijn wordt gemoderniseerd tot een lagevloertram en voor de tussentijd is al besloten om de levensduur van het huidige materieel te verlengen. De lagevloertrams van de Uithoflijn kunnen hoe dan ook over de sporen van de SUNIJ-lijn naar de remise rijden. Er kan alleen in die tussenperiode niet in- en uitgestapt worden. De treinen zullen voor aanvang van de dienstregeling naar het centraal station rijden.

*Opgemerkt wordt dat afgelopen week bekend is geworden dat het materieel van de SUNIJ-lijn tot 2025 wordt ingezet. Dat betekent dat er minimaal 10 jaar met twee soorten materieel wordt gereden. Vraag: moet er een nieuwe remise gebouwd worden voor het onderhouden van het lagevloermaterieel?*

Eelko van den Boogaard antwoordt dat voor het onderhoud van het lagevloermaterieel de remise in Nieuwegein aangepast en uitgebreid moet worden. Op het moment dat het materieel op de SUNIJ-lijn is gemoderniseerd kan de tram op de twee lijnen worden ingezet en kunnen reizigers van Nieuwegein zonder overstappen naar De Uithof reizen.

*In een eerdere fase is aangegeven dat de aanleg van de tramonderdoorgang gelijktijdig zou worden aangelegd met de verbreding van de sporen. Gevraagd wordt of hier nog sprake van is.*

Eelko van den Boogaard legt uit dat het aanleggen van de onderdoorgang gelijktijdig met de spoorverbreding niet mogelijk blijkt. Gelijk met de spoorverdubbeling wordt wel de HOV-baan aangelegd. Ook wordt de onderdoorgang verlengd. Dat is nodig voor de spoorverdubbeling. De verbreding van de onderdoorgang is pas nodig als de tram naar Leidsche Rijn wordt aangelegd. Dat is nu nog niet zeker en daarvoor is nu nog geen geld. Bij nader inzien is het financiële voordeel van het nu aanleggen niet zo groot als we dachten.

*Gevraagd wordt aan welke zijde van de OV-Terminal het tramstation en het busstation wordt aangelegd.*

Eelko van den Boogaard antwoordt dat het tramstation aan de binnenstadzijde komt en het busstation aan de zijde van de jaarbeurs. Na aanleg van de Uithoflijn komen bussen ook nog aan de binnenstadzijde aan. De exacte inrichting van de stations van tram en bus wordt de komende periode uitgewerkt. Na aanleg van het tramnetwerk komen bussen alleen nog aan de Jaarbeurszijde aan.

*Opgemerkt wordt dat de tram- en buspassagiers door de stationshal moeten om de haltes te bereiken. Afgevraagd wordt of de OV-Terminal is berekend op de toename van het aantal (overstappende) reizigers.*

Eelko van den Boogaard antwoordt dat diverse simulaties en berekeningen zijn gemaakt, waaruit blijkt dat dat past. De komst van de tram zorgt zelfs voor verbetering. In de komende maanden wordt dit verder onderzocht. De reizigers moeten vlot en veilig op de perrons van tram, bus en trein kunnen komen.

*Namens de Kromhout kazerne wordt gevraagd of er aan gedacht is om de interlokale bussen en de stadsbussen aan een zijde van de OV-terminal te laten halteren. Gesteld wordt dat het aantal bewegingen door de OV-Terminal hierdoor afneemt.*

*Reizigersvereniging ROVER merkt op dat de impressie van het ontwerp mooi is, maar is er voldoende ruimte voor de reizigers om de OV-Terminal te bereiken (rol-/trappen).*

Eelko van den Boogaard antwoordt dat in 2005 is besloten de bussen die aan de Jaarbeurszijde de stad in rijden aan de Jaarbeurszijde te laten halteren en de bussen aan de oostzijde van de stad aan de binnenstadzijde. Met de komst van het tramnetwerk zal dat veranderen. Dan komen alle trams aan de Binnenstadzijde en uiteindelijk alle bussen aan de jaarbeurszijde.

*Wijkraad Oost merkt op dat in de nota van het College van Burgemeester en Wethouders getallen worden genoemd betreffende het aantal overstappende reizigers. Er zouden 10.000 reizigers overstappen tussen de oostelijke bussen en de westelijke bussen (en tram). Gevraagd wordt hoe dit geregeld wordt gedurende de periode tot 2025.*

Eelko van den Boogaard antwoordt dat in de brief van het college het verschil is benoemd tussen het aantal overstapbewegingen in de OV-Terminal op basis van het huidige ontwerp van de OV-Terminal en na aanleg van het tramnetwerk. Bij tram neemt het aantal overstappers af van circa 10.000 tot 2.000.

Eelko van den Boogaard zegt toe de gegevens over de loopstromen na aanleg van de Uithoflijn op te nemen in de Inspraaknota. Hij stelt dat gelet op de overstapbewegingen en de bereikbaarheid van de binnenstad in alle gevallen de situatie na aanleg van de Uithoflijn gunstiger is.

*Gevraagd waarom het tramnetwerk aan elkaar wordt gekoppeld.*

Eelko van den Boogaard antwoordt dat dit te maken heeft met het ruimtegebrek in het stationsgebied. Er is onvoldoende ruimte om voldoende opstelstroken aan te leggen.

Heleen van Keulen vult aan dat er een verschil is tussen de eindsituatie, wanneer er een heel regionaal tramnetwerk is voorzien (2025) en de situaties daarvoor, waarin zowel sprake is van inpassing van tram én bus aan de oostzijde. Binnenkort vervalt het verschil tussen stad- en streekvervoer. Het vervoer wordt onder één concessie aanbesteed.

Door de bouwers van de OV-Terminal wordt continu onderzoek gedaan naar de loopstromen binnen de terminal. Binnen het huidige model van de OV-Terminal is er nog ruimte voor groei van het aantal reizigers. Het rijk heeft een subsidie toegezegd voor aanleg van de Uithoftram, mits de eisen die zijn gesteld ingevuld kunnen worden, waaronder een goede inpassing in de OV-Terminal.

*Utrechts Landschap vraagt of er is gekeken naar een andere locatie voor de opstelsporen bij het UMCU. Het opstelspoor ligt dicht tegen het natuurgebied/ecologisch gebied aan, buiten de rode contour. Veel geluid- en lichtoverlast wordt verwacht.*

*Een bewoner van de Radboudveste betreurt het dat een opstelspoor dicht tegen het natuurgebied wordt aangelegd. Wanneer er veel lichtoverlast is heeft dit gevolgen voor de natuur.*

*Gevraagd wordt waarom er een tweede remise/opstelterrein wordt aangelegd.*

Eelko van den Boogaard antwoordt dat het opstelspoor buiten de ecologische structuur wordt aangelegd. Er is onvoldoende ruimte om het opstelspoor aan de zijde van de nieuw te bouwen P&R aan te leggen. Eelko van den Boogaard zegt toe nader te onderzoeken hoe de opstelsporen in De Uithof zo kunnen worden aangelegd en gebruikt dat dit voor de omgeving zo min mogelijk gevolgen heeft.

Jean Philippe de Lannoy antwoordt dat het opstelterrein wordt gebruikt om tussen de spitsen een aantal trams te stallen. Dat betekent dat er minder lege trams over de tramlijn heen en weer naar Nieuwegein moeten rijden. De bestaande remise in Nieuwegein wordt verbouwd en uitgebreid. 's Nachts zal er een enkele tram worden geparkeerd op het opstelterrein bij het UMCU.

*Wijkraad Binnenstad merkt op dat de bewoners van de Vaartse Rijn niet via een wijkbericht voor deze avond zijn uitgenodigd.*

Regie Bouma antwoordt dat de bewoners van de Vaartsestraat en Pelikaanstraat niet zijn uitgenodigd voor deze avond. Zij zijn in oktober middels een wijkbericht geïnformeerd over de voortgang. Alleen de direct omwonenden zijn uitgenodigd. Het ontwerp dat nu voor inspraak voorligt gaat niet over de Pelikaanstraat en halte Vaartsche Rijn. Het ontwerp van het tracé langs de Pelikaanstraat is al in januari 2010 vastgesteld. Op de wijk sites, de site van de projectorganisatie en in Ons Utrecht is deze avond wel breed aangekondigd.

*Opgemerkt wordt dat aan de zijde van de Croeselaan een nieuwbouwproject is gepland. Hoe valt dit samen met de aanleg van de busbaan.*

Eelko van den Boogaard antwoordt dat het plan voor bouw van de woningen stil lijkt te liggen. Voor de aanleg van de busbaan is een reservering gedaan op de grond langs het spoor.

*ROVER vraagt of er in de toekomst nog bussen rijden naar De Uithof/WKZ.*

Eelko van den Boogaard antwoordt dat er ook bussen blijven rijden naar de Uithof. Buslijn 11 blijft via de binnenstad rijden. De bussen en trams kunnen in De Uithof op dezelfde baan rijden.

*GVU merkt op dat de ruimte voor de bussen aan de westkant van de OV-Terminal beperkt is.*

*Gevraagd wordt hoe het busstation wordt ingepast.*

Eelko van den Boogaard antwoordt dat in eerste instantie de bussen zowel aan de west- als oostzijde van de OV-Terminal halteren. Pas nadat het hele tramnetwerk is gerealiseerd zullen de bushaltes aan de binnenstadzijde komen te vervallen. Uit aanvullend onderzoek moet blijken hoe de busstations het beste vormgegeven kunnen worden.

## **Pauze**

## **4. Film**

Om de overheden en partners in De Uithof en Stationsgebied te informeren over de noodzaak van vertramming van de buslijn 12 zijn er in oktober 2010 experiences georganiseerd. Medewerkers en bestuurders zijn om 08.00 uur op het busstation uitgenodigd. Gezamenlijk is met buslijn 12 gereisd van het Centraal Station naar De Uithof. De noodzaak voor vertramming was bij de deelnemers na deze ochtend duidelijk.

Over de noodzaak van vertramming is een film gemaakt door studenten van de Hogeschool Utrecht. De film toont de drukke buslijnen 12 van en naar de Uithof. De première van de film was tijdens het overleg tussen de Utrechtse Tweede kamerleden en woordvoerders verkeer met het

college van B&W. Daarna is de film ook gebruik voor de lobby voor de tram bij de rijksoverheid. Begin december heeft minister Schultz 110 miljoen euro voor de tram gereserveerd en lijkt er voldoende geld beschikbaar te zijn voor aanleg van deze tramlijn.

## 5. Vragen/opmerkingen

Regie Bouma vertelt dat het verslag van deze avond wordt gepubliceerd op de website van de projectorganisatie namelijk [www.utrecht.nl/hovomdezuid](http://www.utrecht.nl/hovomdezuid).

*Vraag: Welk niveau van burgerparticipatie is van toepassing?*

Eelko van den Boogaard licht toe dat met de bewoners van de Pelikaanstraat en de Vaartsestraat gewerkt is aan het ontwerp van deze straten. Dat ontwerp is inmiddels vastgesteld. In de afgelopen jaren zijn er diverse informatieavonden gehouden en ook zijn de wijkraden regelmatig geïnformeerd. De wijkraad West is betrokken bij de inpassing van de OV-Terminal en de OV-banen. De wijkraden worden geïnformeerd over de plannen en zijn gevraagd advies uit te brengen.

*Vraag: Worden de consumenten die gebruik maken van het OV geraadpleegd?*

Heleen van Keulen licht toe dat ROCOV wordt geïnformeerd, maar formeel geen wettelijk adviesrecht heeft ten aanzien van dit project. De door Eelko tevoren genoemde '(burger)inspraakregels' zijn hier dus van toepassing. Eelko van den Boogaard stelt het op prijs wanneer organisaties die kennis hebben van het OV met hen van gedachten wisselen over het OV.

*Vraag: Is er overwogen om horizontale roltrappen toe te passen in de OV-terminal?*

De op-/aanmerkingen over de OV-terminal kan Eelko van den Boogaard niet beantwoorden. Deze vallen buiten de verantwoordelijkheid van dit project tot aanleg van de trambaan. Bij het ontwerp van de terminal zijn de reizigersorganisaties betrokken, brengt Yfke Faber in.

*Vraag: Hoe wordt het gebruik van de Adama van Scheltemabaan?*

De Adama van Scheltemabaan zal op termijn worden omgezet van bus- naar trambaan. Met de huidige techniek kan de baan door zowel tram als bus worden bereden. In principe gaan er geen bussen meer over de Adama van Scheltemabaan, die gaan over de nieuwe busbaan langs het Kruisvaartkwartier. De nood- en hulpdiensten kunnen wel over de trambaan rijden. De route voor de taxi's is nog niet bekend. De planning is erop gericht dat de nieuwe busbaan langs het Kruisvaartkwartier gereed is voor de aanleg van rails op de Adama van Scheltemabaan.

*Vraag: Komen de lijnen 11 en 12, die nu over de Rubenslaan rijden te vervallen?*

Door het wegvallen van lijn 12 zullen de streekbussen de haltes in de zuidelijke oude binnenstad, waaronder de Rubenslaan aandoen. Heleen van Keulen vult aan: De buslijnen 12/12S, 13 en 212 vervallen met de tram naar de Uithof. De functies van deze lijnen worden overgenomen door:

- De nieuwe Uithoflijn voor een directe verbinding tussen Utrecht CS, Galgenwaard en De Uithof.
- De geïntensiveerde Wijkse buslijnen die de bediening van het gebied Venuslaan / Rubenslaan / Sterrenwijk overnemen.



*Vraag: Kunt u aangeven welke bussen waar gaan halteren bij de OV-Terminal?*

*Vraag: Welke bussen zullen halteren in het zuidelijke deel van de oude binnenstad (bijvoorbeeld Nicolaas Beetstraat)?*

Opgemerkt wordt dat personeelsleden en bezoekers van bijvoorbeeld het Diaconessenziekenhuis gebruik maken van de lijnen 3 en 12. Gevraagd wordt hoe zij in de toekomst moeten reizen. Heleen van Keulen antwoordt (zie bovenstaand). Uiteindelijk zal de aanleg van het hele tramnetwerk consequenties hebben voor het onderliggende busnetwerk. Die stappen en bijbehorende besluiten zullen de komende jaren voorliggen, maar zijn nu niet van toepassing.

*Vraag: Rijdt de tram om het UMCU heen naar het eindpunt?*

Henk Beekhof legt uit dat de tram om het UMCU heen rijdt (langs de toe-/afrit van de A27, onder de Universiteitsweg door), naar de P&R.

*Vraag: Wat is de noodzaak voor aanleg van een opstelterrein in de Uithof?*

Jean Philippe de Lannoy merkt op dat de huidige remise in Nieuwegein qua capaciteit onvoldoende is. Dat betekent dat de remise zal worden uitgebreid. De remise wordt dan ook geschikt gemaakt voor het onderhoud aan het lagevloermaterieel. Het opstelterrein op de Uithof moet worden aangelegd om trams overdag te kunnen stallen. Het is wenselijk om aan het eindpunt van de lijn, voor het op- en afbouwen van de spitsvoorziening trams te kunnen stallen. Of en hoeveel trams er in de nachtelijke uren gestald gaan worden is nog niet bekend. Hoe het opstelterrein verlicht wordt is op dit moment nog niet bekend.

*Vraag: Hoe is het gesteld met de bochtstralen, rijkwaliteit, etc. van het lage vloermateriaal?*

Jean Philippe de Lannoy antwoordt dat de bochten in het ontwerp ruim zijn zodat de tram een redelijke snelheid kan behouden. Ook het beoogd aan te schaffen materieel kan met een redelijke snelheid de bochten nemen.

*Vraag: Wat is het hellingspercentage van de tramlijn, na de onderdoorgang door de Bleekstraat?*

De vraag over het hellingspercentage vanaf de Bleekstraat naar station Vaartse Rijn zal worden beantwoord in de inspraaknota.

*Vraag: wat wordt de frequentie van de tram naar de Uithof?*

Eelko van den Boogaard antwoordt dat om de drie tot vier minuten een tram richting de Uithof zal rijden. Jean Philippe de Lannoy licht toe dat er 27 tramstellen worden aangekocht. De verwachting is dat per uur 16 gekoppelde trams rijden van de OV-Terminal naar de Uithof.

*Vraag: Wat is de planning voor aanleg van de Uithoflijn?*

Eelko van den Boogaard licht toe dat BRU en gemeente naar verwachting in juni 2011 beslissen tot aanleg van de Uithoflijn. Daarna volgt het bestellen van het materieel. Ervaringen elders wijzen uit dat het bestellen van materieel circa 5 jaar duurt. Naar verwachting zijn dan ook de trambaan en remise gereed.

## 6. Sluiting

Regie Bouma merkt op dat tot en met 2 februari 2011 inspraakreacties kunnen worden ingediend (schriftelijk/mail).

Eelko van den Boogaard bedankt allen voor hun aanwezigheid en vragen. Het verslag zal op de website van de gemeente worden gezet en worden bijgevoegd aan de inspraaknota die wordt opgesteld met alle antwoorden op inspraakreacties.

Regie Bouma sluit de bijeenkomst om 21.50 uur.

| Reviewformulier Toetsing van het VO Uithoflijn (Addendum) - versie 0.7 - 27 april 2011 |                |            |                 |              |                  |                                                                       |                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                              |                                           |                      |                   |
|----------------------------------------------------------------------------------------|----------------|------------|-----------------|--------------|------------------|-----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|----------------------|-------------------|
|                                                                                        | Nr             | Bron       | ID-nr           | Page         | H                | Boom                                                                  | Commentaar                                                                                                                                                           | Actie                                                                                                                                                                                                        | Wie?                                      | Trefwoord            | Conflict locaties |
| BRU                                                                                    | Algemene deel  |            |                 |              |                  |                                                                       |                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                              |                                           |                      |                   |
|                                                                                        | 2              | BRU        |                 | p.84 - 95    | 9                |                                                                       | Is ruimtereservering voor inpassing (bus)haltes in ontwerp opgenomen?                                                                                                | Checken of de configuratie klopt t.o.v. bijlage 4 IPvE                                                                                                                                                       | PO HOV                                    | Inpassing            |                   |
|                                                                                        | 3              | BRU        |                 |              | 7                |                                                                       | Dwarsprofielen moet worden gecheckt op profielen PVR in combinatie met bus op zowel baanvak als bij halte                                                            | a. Afwijkingen dwarsprofielen tov bijlage 4<br>b. Controleren VO t.o.v. bijlage 4 IPvE<br>c. Past dit nog binnen het bestemmingsplan (genoeg reserve)?                                                       | a. BRU (Gerrit)<br>b. PO HOV<br>c. PO HOV | Maatvoering          |                   |
|                                                                                        | 4              | BRU        |                 |              |                  |                                                                       | Raakvlakken met omgevingsvoorzieningen ontbreken (fietsenstalling, openbare ruimtes)                                                                                 | a. pricipeschets van halteinrichting (BRU)<br>b. toetsing van de huidige voorzieningen                                                                                                                       | b. BRU                                    | Raakvlakken omgeving |                   |
|                                                                                        | 5              | BRU        |                 |              | 8                | Exploitatieproces                                                     | Verwerken (tekstueel) van exploitatiemodel in het VO, Zoals<br>- frequentie rijtijden<br>- snelheden<br>- eindpuntvoorziening<br>- keerlussen<br>- bijsturenswissels | a. Levering tekst van de randvoorwaarden (obv business case)<br>b. Levert tekst onderbouwing in DO                                                                                                           | a. BRU<br>b. PO HOV                       | Exploitatie          |                   |
|                                                                                        | 6              | BRU        |                 |              |                  |                                                                       | Te weinig informatie over gerelateerde projecten<br>- Kruisvaartkwartier (bus)<br>- P&R en opstelsporen<br>- OVT (incl. koppeling SUNIJ )                            | P&R: reviewcommentaar doorgestuurd > afspraak discussie wisselconfiguratie                                                                                                                                   | BRU (GB)                                  | Raakvlakken omgeving |                   |
|                                                                                        | 7              | BRU        |                 |              |                  |                                                                       | V&G ontwerp van de bouwfasering ontbreekt                                                                                                                            | Nadere uitwerking in het DO                                                                                                                                                                                  | PO HOV                                    | V&G                  |                   |
|                                                                                        | 8              | BRU        |                 |              |                  |                                                                       | Demarcatie beheergrenzen tussen openbare ruimte van het onderhoud ontbreekt; welke beheergrenzen zijn er?                                                            | Voorstel van IBU van PO HOV naar BRU                                                                                                                                                                         | PO HOV                                    | Beheergrenzen        |                   |
|                                                                                        | 10             | BRU        |                 |              |                  |                                                                       | Documenten moeten worden opgenomen in verificatiedocument.                                                                                                           | Opstellen verificatiedossier (aan welke eisen wordt wel/niet voldaan en om welke reden) op eisen niveau door Movares: na 23 maart, <b>vóór</b> start fase 3 IPvE (1 april) en DO!                            | PO HOV                                    | Documentatie         |                   |
|                                                                                        | 11             | BRU (J.Go) |                 |              |                  |                                                                       | Het is niet duidelijk op welke locaties nood- en hulpdiensten kunnen komen.                                                                                          | a. Nader onderzoek naar de bereikbaarheid baan binnen straal van 100m<br>b. definitie nooddienst                                                                                                             | a. PO HOV<br>b. BRU                       | Hulpdiensten         |                   |
|                                                                                        | 13             | BRU FH     |                 | 62?          |                  |                                                                       | Baanscheiding bij haltes ontbreekt (tussen beide sporen).                                                                                                            | a. Nadere uitwerking in het DO<br>b. Nader bespreking: ligging halte Galgenwaard niet goed (combinatie met bus):<br>c. besluitvormingstraject GO/NO-GO voor eind april: advies voorleggen aan de stuurgroep. | a. PO HOV<br>b. BRU + PO HOV<br>c. PO HOV | Baanscheiding        |                   |
|                                                                                        | Infrastructuur |            |                 |              |                  |                                                                       |                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                              |                                           |                      |                   |
|                                                                                        | 14             | BRU        | 204 502 432 597 | 29 103 48 95 | 7.1.1 10.1 9.2 7 | Infrastructuur > Baantechniek > Spoorconstructie Beheer & Onderhoud > | LCC berekening per onderdeel ontbreekt. (noot: van Henk Beekhof eerder wel een concept opzet voor LCC berekening ontvangen maar nog niet besproken)                  | a. Commentaar + verwachting van hoe LCC berekening moet<br>b. Overleg (voor start DO)<br>c. Ontbreken LCC uitwerken                                                                                          | a. BRU<br>b. PO HOV + BRU<br>c. PO HOV    | LCC                  |                   |
|                                                                                        | 15             |            | 535             | 67           | 7.5.1            | Infrastructuur > Kunstwerken > Spoordragende kunstwerken              | Langs de baan wordt een vluchtpad/schouwpad van 1 meter geeist aan minimaal één zijde van de baan, in ontwerp wordt rekening gehouden met 0,75 meter.                | Nader onderzoek in fase 3 (substeemeis) en valideren van eis t.o.v. praktijkvoorbeelden                                                                                                                      | BRU                                       | Vluchtpad            |                   |

|                             |     |  |          |         |                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                         |                                          |                    |
|-----------------------------|-----|--|----------|---------|-----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|------------------------------------------|--------------------|
| 16                          | BRU |  | p.57     | 7.1.4   | Infrastructuur > Baantechniek > Alignement                      | Tracé door Leidseveertunnel voldoet niet op de volgende punten<br>1. Helling<br>2. Krappe boogstraat<br>3. Ontsporinggevaar<br>4. Comfort<br>5. Snelheid<br>6. Geluid                                                                                                                               | a. Optimaliseren binnen kaders<br>b. Onderzoeken optimalisatie ontwerp<br>c. Consequenties m.b.t.:<br>- veiligheid,<br>- kosten,<br>- exploitatie,<br>- beheer en onderhoud,<br>- beschikbaarheid,<br>- kwaliteit en comfort                     | a. PO HOV<br>b. BRU<br>c. PO HOV                        | Technische inpassing                     | Leidscheveertunnel |
| 17                          |     |  |          |         |                                                                 | Keerspoor OVT conflicteert met kolommen                                                                                                                                                                                                                                                             | a. Nader onderzoek door PO HOV<br>b. Betrekken BRU bij de uitwerking                                                                                                                                                                             | a. PO HOV<br>b. PO HOV & BRU                            | Keerspoor OVT                            | Keerspoor OVT      |
| 18                          | BRU |  | p.59     | 7.2     | Infrastructuur > Tractie- en energievoorziening > Bovenleiding/ | Ontwerp bovenleidingsysteem voldoet niet:<br>Te veel palen<br>Recuperatie niet verwerkt???? (terugwinnen van remenergie ed)<br>Geen simulatie van energie voorziening (recuperatie heeft daar invloed op)<br>Wisselverwarming meegenomen?<br>Wordt rekening gehouden met retourstroom (beveiliging) | a) Uitwerking in DO fase<br>b) Energiesimulatie<br>c) Systeemkeuzes bovenleiding: vóór DO (BRU)                                                                                                                                                  | a) PO HOV<br>b) PO HOV<br>c) BRU                        | Bovenleiding<br>Energievoorziening       |                    |
| 19                          | BRU |  | p.61-64  | 7.3, 8. | Infrastructuur > Beveiliging en beheersing                      | Ontwerp is nog niet integraal getoetst aan de Baanconcepten. Tevens ontbreekt spoorbeveiligingsontwerp, wisselaansturing afstandbediening, halte systemen, verkeerleidingspost                                                                                                                      | Per trajectdeel benoemen van type baanconcept en toetsen aan uitgangspunten veiligheidsconcept (ook koppeling leggen met second opinion baanconcepten als onderdeel fase 3)                                                                      | BRU                                                     | Baanconcepten                            |                    |
| 20                          | BRU |  | p.64-65  | 7,4     | Infrastructuur > Telecom                                        | Ontwerp voor telecom ontbreekt volledig. Wel in de investeringsraming meegenomen.                                                                                                                                                                                                                   | Invullen in DO<br>Scan is gedaan > die is begroot en in investeringsraming<br>Henk Beekhof stuurt naar Marianne (m.van.dijk@regioutrecht.nl) de raming                                                                                           | PO HOV                                                  | Telecom                                  |                    |
| 21                          | BRU |  | p.65 ev  | 7,5     | Infrastructuur > Kunstwerken                                    | a) Vluchtpaden<br>b) profiel onderdoorgang universiteit<br>c) Keerpunt bus WKZ ontbreekt, te weinig rekening gehouden met medegebruik bussen (UMC-WKZ)                                                                                                                                              | a) Nadere uitwerking in DO<br>b) BRU komt volgende week met reactie op onderdoorgang Universiteit obv rapport zelfredzaamheid!<br>c) Landschapstekening van buslus WKZ van Henk><br>d) BRU levert reactie hierop                                 | a) PO HOV<br>b) BRU<br>c) PO HOV<br>d) BRU              | Vluchtpad<br>Maatvoering<br>Keerpunt WKZ | WKZ, UMC           |
| <b>Locaties en gebouwen</b> |     |  |          |         |                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                         |                                          |                    |
| 1                           | BRU |  | p.84 -95 | 9       | Locaties & gebouwen > Halte                                     | Inpassing halteontwerp (bereikbaarheid en toegankelijkheid, maaiveld inrichting) en halte-inrichting (abri, infopanelen, verlichting, DRIS, SOS paal etc) ontbreken                                                                                                                                 | a. Pricipeschets van halteinrichting (BRU)<br>b. VO: ruimtebeslag (PO HOV)<br>c. In DO de nadere uitwerking van de halte in de omgeving (PO HOV)<br>d. Vaartse Rijn: levert halteontwerp (PO HOV)<br>e. Vaartse Rijn: BRU toets dit halteontwerp | a. BRU<br>b. PO HOV<br>c. PO HOV<br>d. PO HOV<br>e. BRU | Halteontwerp                             | o.a. Vaartse Rijn  |
| 23                          | BRU |  | p.84 -95 | 9.1     | Locaties & gebouwen > Halte                                     | Inrichting is niet te beoordelen                                                                                                                                                                                                                                                                    | Komt terug in halteontwerp, fase 3 IPvE                                                                                                                                                                                                          |                                                         | Inrichting halte                         |                    |
| 24                          | BRU |  | p.84 -95 | 9.1     | Locaties & gebouwen > Halte                                     | Windhinder / hoe groot zijn de abri's?                                                                                                                                                                                                                                                              | Komt terug in halteontwerp, fase 3 IPvE                                                                                                                                                                                                          |                                                         | Inrichting halte                         |                    |
| 25                          | BRU |  | p.84 -95 | 9.1     | Locaties & gebouwen > Halte                                     | Halte capaciteit (verschil in maatvoering tussen drukke en minder drukke haltes)                                                                                                                                                                                                                    | Combi halteontwerp en DO<br>Berekening haltecapaciteit (BRU)                                                                                                                                                                                     | BRU                                                     | Capaciteit halte irt inrichting halte    |                    |
| 26                          | BRU |  | p.84 -95 | 9.1     | Locaties & gebouwen > Halte                                     | Bereikbaarheid haltes                                                                                                                                                                                                                                                                               | Zit in het VO (inpassing)                                                                                                                                                                                                                        | -                                                       | Bereikbaarheid halte                     |                    |
| 27                          | BRU |  | p.84 -95 | 9.1     | Locaties & gebouwen > Halte                                     | Afwikkeling reizigers                                                                                                                                                                                                                                                                               | idem                                                                                                                                                                                                                                             | -                                                       | Afwikkeling reizigers                    |                    |
| 28                          | BRU |  | p.84 -95 | 9.1     | Locaties & gebouwen > Halte                                     | Bestuurderswachtruimte bus/tram                                                                                                                                                                                                                                                                     | Zit in ontwerp van de P&R<br>Afstand tussen halte en bestuurdersruimte wordt beoordeeld door BRU                                                                                                                                                 | BRU                                                     | Bestuurdersruimte bus/tram               |                    |
| 29                          | BRU |  | p.95-98  | 9.2     | Locaties & gebouwen >                                           | Staat er niet goed in                                                                                                                                                                                                                                                                               | Opgelost                                                                                                                                                                                                                                         | -                                                       | Opstel terrein                           |                    |

|    |                     |  |         |     |                                     |                                                                             |                                                                                                                         |                     |                     |     |
|----|---------------------|--|---------|-----|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|---------------------|-----|
| 30 | BRU                 |  | p.95-98 | 9.2 | Locaties & gebouwen > Opstelterrein | WKZ welke voorzieningen?                                                    | Opgelost: is gedefinieerd                                                                                               | -                   | WKZ voorzieningen   | WKZ |
|    | BRU                 |  | p.95-98 | 9.2 | Locaties & gebouwen > Opstelterrein | P&R nieuw ontwerp                                                           | Goedgekeurd door BRU                                                                                                    | BRU                 | P&R                 | P&R |
|    | Beheer en onderhoud |  |         |     |                                     |                                                                             |                                                                                                                         |                     |                     |     |
|    | BRU                 |  |         | 10  | Beheer & onderhoud                  | Nog niet te beoordelen                                                      | Geen actie nu                                                                                                           |                     | Beheer en onderhoud |     |
| 32 | Veiligheid          |  |         |     |                                     |                                                                             |                                                                                                                         |                     |                     |     |
|    | BRU                 |  |         |     | Veiligheid                          | Zal worden beoordeelt aan de hand van een op te stellen verificatiedocument | a) Safetycase ten tijde van DO (zo veel mogelijk voor DO uit)<br>b) Reactie (BRU) op PvA Henk Beekhof komt over 2 weken | a) PO HOV<br>b) BRU |                     |     |
| 33 |                     |  |         |     |                                     |                                                                             |                                                                                                                         |                     |                     |     |

| R-item nr | Afwijking / Risico  | Oorzaak                                                                                                                                                                                                                                                                      | Gevolg                                                                                                                                                                                           | Fase                  | Maatregel(en)                                                                                                                                                                                                                                                            | Datum up-date |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 26        |                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                  |                       |                                                                                                                                                                                                                                                                          |               |
| 003       | Sturing en organisatie                                                                               | Capaciteit (deskundigheid/kwantiteit) , prioriteit, positionering;<br>Besturingsmodel gemeente/BRU werkt niet goed<br>Discontinuïteit van projectorganisatie<br>Meerdere (twee) partijen hebben verschillende focus / belangen                                               | vertraging Bestuurlijke besluitvorming ;<br>(plan- /VAT-)kosten                                                                                                                                  | algemeen              | 1. Integraal projectmanagement (gemeenschappelijke organisatie)<br>2. Goed opdrachtgeverschap (expertise event)<br>3. Helder besturingsmodel (bestuurlijke en ambtelijk)<br>4. Rolvastheid en bijbehorende competentie<br>5. Projectorganisatie in een ruimte bij elkaar | 14-apr-11     |
| 058       | Geen sluitende BR-exploitatiebegroting                                                               | Tegenvallers in OV-exploitatiebegroting (dalende DBU-inkomsten),<br>Uitgangspunten: hogere kosten door tram en/of bussysteem en geringere reizigersopbrengsten (oa. als gevolg van negatieve prijs/kwaliteitverhouding)                                                      | Verdere bezuinigingen op OV-exploitatie bus/tram, hogere tarieven.<br>Negatieve publiciteit,<br>lagere reizigersgroei (negatieve spiraal reizigersopbrengsten)<br>Geen tijdig Uitvoeringsbesluit | exploitatie           | 1. Bezuinigingsmaatregelen bedenken<br>2. Voorzieningenniveau (OV-netwerk) aanpassen<br>3. Verdeling BDU aanpassen<br>4. Derden-financiering<br>5. Meerjarenbegroting OV-netwerk<br>6. Tijdig signaleren en goed communiceren                                            | 14-apr-11     |
| 057       | Bouwwerkzaamheden derde-projecten (vooral in Stationsgebied) belemmeren projectplanning              | Gevolg van meerdere gelijklopende projecten in/rondom het Stationsgebied, die onvoldoende zijn afgestemd                                                                                                                                                                     | Meerkosten OV-exploitatie voor m.n. buslijnen als gevolg van omleidingen,<br>kwaliteitsverlies voor reizigers waardoor opbrengstenderving,<br>negatieve publiciteit,<br>projectvertraging        | uitvoering            | 1. Organisatiemodel opstellen waarmee interfaces tussen projecten bewaakt kunnen worden (<br>2. Op bestuurlijk ,organisatorisch en project-niveau<br>3. Raakvlakmanagement effecturen<br>4. Budget opnemen voor tijdelijke maatregelen                                   | 14-apr-11     |
| 059       | Tegenvallende groeiontwikkeling vervoer naar De Uithof                                               | Economische groei valt tegen, minder files, kosten OV-stijgen, lagere groei treingebruik, vastgoedontwikkeling De Uithof stagneert, SOV-kaart afgeschaft e.d.                                                                                                                | Nut / noodzaak discussie, draagvlak problemen (maatschappelijk& bestuurlijk),<br>Vertraging Uitvoeringsbesluit<br>latere oplevering, bussysteem weer in beeld?                                   | exploitatie           | 1. Uitgangspunten goed vastleggen MKBA en BuCa<br>2. Goed monitoren groeiontwikkeling<br>3. (mitigerende) maatregelen om vervoerskosten te beperken                                                                                                                      | 14-apr-11     |
| 009       | Aanbesteding vertraagd (zie 065                                                                      | Geen (contracterings-)strategie;<br>Onvoldoende deskundigheid;<br>Te laat gestart;<br>Procedure fouten en vernieting (van gunning) door rechter                                                                                                                              | Vertraging van gunning, kosten                                                                                                                                                                   | voorbereiding         | 1. Voor uitvoeringsbesluit aanbestedingsstrategie opstellen<br>2. Expertise (inkoop) in zetten<br>3. Krediet tijdgaanvragen<br>4. Marktconsultaties                                                                                                                      | 14-apr-11     |
| 001       | Materieel niet tijdig beschikbaar voor proefbedrijf                                                  | Capaciteit, prioriteit, aanbesteding.<br>Contractering met leverancier tram niet juist.<br>Te weinig tijd voor proefbedrijf                                                                                                                                                  | Vertraging, van trambedrijf Uithoflijn voorjaar 2018                                                                                                                                             | algemeen              | 1. Planning voor Materieel opstellen (IPvE, Bestellen, proefbedrijf)<br>2. Afstemmen met Overall-planning<br>3. Vaststellen realistische overall-planning                                                                                                                | 14-apr-11     |
| 070       | Kwaliteit van het VO onvoldoende                                                                     | Detailniveau (integraal VO) te beperkt waardoor inpasbaarheid niet mogelijk<br>Uitvoerbaarheid is niet (goed) mogelijk<br>Afwijkingen IPvE                                                                                                                                   | Extra kosten, (te grote bandbreedte)<br>Vertraging (meer tijd nodig voor uitwerking DO)                                                                                                          | voorbereiding         | 1. Toetsen ontwerp voor GO-besluit ( op knelpunten)<br>2. Toelichten (aannames / uitgangspunten) van Raming<br>3. VO+ maken                                                                                                                                              | 14-apr-11     |
| 012       | Koppeling sunij kan niet (op tijd) worden gemaakt                                                    | Herontwikkeling stationsgebied vertraagd / wijzigt; toch geen tijdelijke eindhalte;<br>Rangeersporen (technische koppeling) kunnen niet worden aangelegd<br>Definitieve (vervoers-)koppeling niet inpasbaar<br>Up-grade van Sunij-lijn vertraagd (vervoerskoppeling) (R-074) | kosten, planning, bereikbaarheid remise, exploitatiekosten<br>OV-systeem (kan niet functioneren)                                                                                                 | uitvoering integratie | 1. Inventarisatie raakvlakken koppeling SUNIJ lijn, Uithoflijn en ontwikkelingen Stationsgebied.<br>2. In overleg met BRU, POS, gemeente en overige partijen knelpunten tijdig oplossen.<br>3. Strakke planning hiervoor opstellen en monitoren.                         | 10-feb-11     |
| 015       | Wijziging scope vanuit politiek, stakeholders of omgeving (stationsgebied incl. OVT)                 | Inpassing Uithoflijn in Stationsgebied wijzigt na GO-besluit<br>Organisatie van Gem. Utrecht is niet adequaat ingericht                                                                                                                                                      | Vertraging en extra kosten                                                                                                                                                                       | algemeen              | 1. Ontwikkelingen op dit gebied monitoren en zonodig/zo mogelijk op inspelen of actie ondernemen.                                                                                                                                                                        | 10-feb-11     |
| 021       | Functionele of technische raakvlakken met onderhoud, beheer en exploitatie van het project           | Geen heldere invulling van raakvlakmanagement ???<br>Raakvlakken zijn (nog) niet goed benoemd ???                                                                                                                                                                            | Extra (beheer- en exploitatie) kosten, Herstelkosten<br>Vertraging                                                                                                                               | exploitatie           | 1. Detail inventarisatie van de raakvlakken met een proces om knelpunten hieruit tijdig op te lossen.<br>2. Intensief afstemmings overleg tussen adviseurs onderhoud, beheer, exploitatie en ontwerp.<br>3. Vast te stellen overdrachtsdocumenten, procedure en eisen.   | 10-feb-11     |

| R-item nr | Afwijking / Risico             | Oorzaak                                                                                                                                                                                                                                 | Gevolg                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Fase          | Maatregel(en)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Datum up-date |
|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 26        |                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                        |               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |               |
| 041a      | Onvolledigheid of onzorgvuldigheid bij het opstellen van contract-stukken.(infra) (zie 009)                     | Te weinig tijd/ te laat gestart met contractvoorber. ??<br>Contracteringsstrategie wordt in te laat stadium opgesteld --> wijziging vigerende contract-bouworganisatievorm. ???<br>Te weinig praktische contracteringsdeskundigheid ??? | Vertraging<br>Extra kosten                                                                                                                                                                                                                                                             | voorbereiding | 1. Deskundige begeleiding tijdig inzetten (juridisch, contractueel, technisch, omgeving, inkoop) gedurende aanbestedingsperiode<br>3. Het contractvoorbereidings advies al bij opstellen aanbestedingsstrategie inzetten<br>2. Controle momenten/slagen toepassen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 10-feb-11     |
| 041b      | Onvolledigheid of onzorgvuldigheid bij het opstellen van contract-stukken.( materieel) (zie 009)                | Te weinig tijd/ te laat gestart met contractvoorber.<br>Contracteringsstrategie wordt in te laat stadium opgesteld --> wijziging vigerende contract-bouworganisatievorm.<br>Te weinig praktische contracteringsdeskundigheid            | Vertraging<br>Extra kosten                                                                                                                                                                                                                                                             | voorbereiding | 1. Deskundige begeleiding tijdig inzetten (juridisch, contractueel, technisch, omgeving, inkoop).<br>2. Het contractvoorbereidings advies al bij opstellen aanbestedingsstrategie inzetten<br>3. Controle momenten/slagen toepassen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 14-apr-11     |
| 056       | Bouwwerkzaamheden tramprojecten (incl. OVT) zorgt voor forse meerkosten in OV-exploitatie (bus/tram)            | Tegenvallers in projectplanning, projectplanning geoptimaliseerd binnen tramproject -scope?- en niet vanuit totale kosten (incl. OV-exploitatie gedurende aanleg)                                                                       | Meerkosten OV-exploitatie voor m.n. buslijnen als gevolg van omleidingen, kwaliteitsverlies voor reizigers waardoor opbrengstenderving, negatieve publiciteit                                                                                                                          | uitvoering    | 1. Uitgebreide en zo zorgvuldige mogelijke voorbereiding tav bouwfasering voordat de aanbestedingsperiode start.<br>2. Risico's van bouwfasering in relatie met OV exploitatie bepalen en beheermaatregelen bepalen.<br>3. Eisen tav bouwfasering en tijdelijke maatregelen en omgeving zorgvuldig opnemen in contractdocumenten.<br>3. Bepalen van tijdelijke maatregelen en zo zorgvuldig mogelijk voordat de aanbestedingsperiode start.<br>4. Intensieve deskundige toetsing/directievoering tijdens de uitvoering met sterke focus op planning.                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 10-feb-11     |
| 061       | SUNIJ-lijn vervanging vindt later plaats                                                                        | Ontbreken financiële middelen BRU; gescheiden besluitvormings- en uitvoeringstrajecten                                                                                                                                                  | Geen doorgaande tramverbinding<br>Nieuwegein/IJsselstein-De Uithof, conform BuCa & exploitatiemodel.<br>Hogere exploitatiemeerkosten,<br>2-tramsystemen,<br>geen vervoerskoppeling met Uithoflijn en aanlanding binnen OVT                                                             | exploitatie   | 1. Tijdig project opzetten voor vervanging met deskundige projectbeheersing.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 10-feb-11     |
| 066       | Uitvoering baan vertraagt                                                                                       | 1. Start uitvoering later dan gepland. R-065 treedt op<br>2. Uitvoeringstijd langer                                                                                                                                                     | Test / proefrijden start later --> Exploitatie start later<br>Negatieve BuCa                                                                                                                                                                                                           | uitvoering    | 1.Uitgewerkte uitvoeringsplanning opstellen en zo zorgvuldige mogelijke voorbereiding voordat de aanbestedingsperiode start. (precies wat je waneer wilt)<br>2. Risico's van uitvoeringplanning in detail in beeld brengen en beheersmaatregelen bepalen en uitvoeren.<br>3. Eisen tav uitvoeringsplanning, tijdelijke maatregelen en omgeving zeer zorgvuldig opnemen in contractdocumenten met een goede boeteclausules.<br>4. Intensieve deskundige toetsing/directievoering tijdens de uitvoering met sterke focus op planning.<br>5. Risico 41b beheersen. Aanbestedings en gunnings proces mag geen vertraging oplopen waardoor uitvoering later start.<br>6. Marktconsultatie voor de aanbestedingsperiode uitvoeren om de kans te verkleinen dat de biedingen hoger liggen dan het budget en aanbesteding mislukt en nieuwe besluitvorming nodig is. | 10-feb-11     |
| 067       | Tramsysteem (baan, voertuigen, remise) ed. te laat beschikbaarTest / proefrijden vertraagt (Combinatie met 055) | 1. Baan niet beschikbaar R-066 treedt op<br>2. Materieel niet beschikbaar<br>3. Testen duurt langer<br>problemen in testfase, levertijd, bouwtijd ed                                                                                    | Exploitatie start later<br>Negatieve BuCa ??<br>Meerkosten OV-exploitatie BRU (bussen achter de hand?), onvoldoende gekwalificeerd (tram)personeel e.d in test-, opleidingsfase en opleveringsfase (gevolgen voor oplevermoment of kwaliteit van de uitvoering, negatieve publiciteit) | integratie    | zie 066.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 10-feb-11     |
| 068       | Financiering niet (op tijd) rond                                                                                | Afspraken (welke) blijken niet toereikend                                                                                                                                                                                               | GO-besluit wordt niet genomen<br>Vertraging<br>Extra kosten                                                                                                                                                                                                                            | voorbereiding | 1. zorgvuldig afspraken maken met partijen<br>2. zorgvuldig onderzoek verrichten en rapporteren<br>3. deskundig advies inzetten<br>4. tijd reserveren voor controle momenten                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 10-feb-11     |
| 069       | Overdracht van Realisatie naar B&O-fase                                                                         | Beheersorganisatie niet op tijd ingericht ???<br>Eisen beheerder zijn (te laat) gesteld / niet goed ingevuld ???<br>Aanvullende eisen vanuit Beheer en onderhoud ???<br>Exploiteamodel wijzigt op laat moment ???                       | Vertraging van ??<br>Extra kosten                                                                                                                                                                                                                                                      | uitvoering    | 1. In ontwerpfase afstemming tussen ontwerp en beheerteam.<br>2. Toetsingsmomenten beheerders toepassen in ontwerptraject.<br>3. Eisen en wensen vanuit Beheer en Onderhoud tijdig bekend maken bij ontwerpteam.<br>4. commitment van ontwerp en beheer en onderhoudsteam voor planning van het project.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 10-feb-11     |
| 071       | Functioneren van het OV-systeem                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                         | Vertraging<br>Imago-schade voor project                                                                                                                                                                                                                                                |               | 1.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 17-feb-11     |
| 072       | Voortgang van kritische onderdelen komt in de knel                                                              | Bijv. Kruisvaartrace vertraagd<br>Meerdere projecten in de projectomgeving                                                                                                                                                              | Vertraging<br>Extra kosten                                                                                                                                                                                                                                                             | uitvoering    | 1. Uitvoeren raakvlakstudie over het gehele traject met consequenties voor risico's, geld en tijd.<br>2. Op basis van de raakvlakstudie proces met betrokken partijen afspreken om tijdig knelpunten uit deze raakvlakken op te lossen.<br>3. Detail risico analyse uitvoeren voor deze raakvlakprojecten.<br>4. Omgevingsmanagement intensief toepassen aangezien er nieuwe raakvlakken in de tijd kunnen ontstaan.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |               |



| R-item nr | Afwijking / Risico  | Oorzaak                                                                                                                                                 | Gevolg                                                                                                                                                           | Fase                        | Maatregel(en)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Datum up-date |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 26        |                                                                                                      |                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                  |                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |               |
| 073       | Conditionering                                                                                       | Conditionerende activiteiten zijn te laat afgerond: K&L, Saneringen, vergunningen, etc                                                                  | Vertraging start uitvoering<br>Extra kosten                                                                                                                      | voorbereiding               | 1. Zorgvuldige inventarisatie van benodigde vergunningen, onderzoeken en procedures.<br>2. Deze opnemen in de projectplanning.<br>3. Op basis van planning tijdig starten met vergunningen, onderzoeken en procedures.<br>4. Continu monitoren van deze trajecten.<br>5. Monitoring ook in relatie tot het opstellen van het ontwerp (wijzigingen kunnen aanleiding geven tot nieuwe benodigde vergunningen ed.) |               |
| 074       | OV-systeem (kan niet functioneren)                                                                   | Up-grade van Sunij-lijn vertraagd<br>Samenhang tussen diverse (Deel-)projecten niet goed georganiseerd<br>eindverantwoordelijkheid is onduidelijk       | Vertraging exploitatie Uithoflijn<br>Extra kosten (negatief effect op BuCa)                                                                                      | voorbereiding               | zie 003<br>zie 012<br>zie 057<br>zie 069                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 17-feb-11     |
| 075       | Onvoldoende veiligheidsattitude bij projectmanagement                                                | Projectorganisatie v.w.b. veiligheid niet goed ingevuld (FTBV)                                                                                          | Veiligheid(s-eisen) niet geborgd<br>Aanvullende V-maatregelen zijn nodig<br>Vertraging<br>Extra kosten                                                           | voorbereiding<br>uitvoering | 1. Duidelijke rol voor veiligheidsadviseur in de projectorganisatie.<br>2. In ontwerpfase afstemming tussen ontwerp en veiligheidsadviseur.<br>3. Toetsingsmomenten veiligheid toepassen in ontwerptraject.<br>4. Eisen en wensen vanuit veiligheid tijdig bekend maken bij ontwerpteam.<br>5. Commitment van ontwerp en veiligheidsadviseurs voor planning van het project.                                     |               |
| 076       | Veiligheidsorganisatie niet goed georganiseerd                                                       | Scope- en projectafbakening blijft te lang onduidelijk<br>Projectorganisatie vwb veiligheid niet goed in gevuld (FTBV)                                  | GO-besluit wordt niet genomen<br>Project stagneert                                                                                                               | voorbereiding<br>uitvoering | zie 075                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |               |
| 077       | Onvoldoende projectbeheersing SE                                                                     | Onbekendheid met Systems Engineering (SE)<br>Te veel aandacht op traditionele beheersaspecten Q,T en G<br>SE wordt op te laat moment opgestart          | Eisen kunnen niet (snel genoeg) worden aangetoond<br>Er kan niet worden voldaan aan alle eisen<br>Aanpassingen zijn alsnog nodig.<br>Vertraging,<br>Extra kosten | voorbereiding<br>uitvoering | 1. Extra toetsen<br>2. Extra testen en testtijd<br>3. Vertraging<br>4. Extra kosten<br>5. Deskundigheid<br>6. Tijdig keuze maken voor beheersingssystematiek (ook afhankelijk van aanbestedingsvorm)                                                                                                                                                                                                             |               |
| 078       | <u>Kans:</u> OVT-(deel-)projecten kunnen elkaar versterken                                           | Deelprojecten mbt OV kunnen elkaar versterken<br>Gemeente pakt bereikbaarheidsdoelen serieus op, waardoor projectbeslissingen in kader worden geplaatst | Besluitvorming van deelprojecten kan worden versneld.<br>Kostenvoordelen/ besparingen (werk met werk maken)?                                                     | voorbereiding<br>uitvoering | 1. Zicht krijgen op gezamenlijke belangen<br>2. Actief synergie zoeken<br>3. Kans(en) actief benoemen op verschillende niveaus                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 17-feb-11     |
|           |                                                                                                      |                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                  |                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |               |



Project Uithoflijn BRU - Risico-ovz dd 14apr11

| A                                                                                                    | A                                                                                                                                                                                                                                                                            | A                                                                                                                                                                                             | facult                | A/B                                                                                                                                                                                                                                                                      | A                             |                                   |                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|------------------|
| Afwijking/risico                                                                                     | oorzaak                                                                                                                                                                                                                                                                      | gevolg                                                                                                                                                                                        | obj./loc.<br>Ond_id   | maatregel                                                                                                                                                                                                                                                                | eigenaar                      |                                   |                  |
|                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                               |                       |                                                                                                                                                                                                                                                                          |                               |                                   |                  |
| Afwijking / Risico  | Oorzaak                                                                                                                                                                                                                                                                      | Gevolg                                                                                                                                                                                        | Fase                  | Maatregel(en)                                                                                                                                                                                                                                                            | R-allocatie<br>/<br>beheerder | R-eigenaar<br>Functie /<br>Organ. | Datum<br>up-date |
|                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                               |                       |                                                                                                                                                                                                                                                                          |                               |                                   |                  |
| Sturing en organisatie                                                                               | Capaciteit (deskundigheid/kwantiteit) , prioriteit, positionering;<br>Besturingsmodel gemeente/BRU werkt niet goed<br>Discontinuïteit van projectorganisatie<br>Meerdere (twee) partijen hebben verschillende focus / belangen                                               | vertraging Bestuurlijke besluitvorming ;<br>(plan- /VAT-)kosten                                                                                                                               | algemeen              | 1. Integraal projectmanagement (gemeenschappelijke organisatie)<br>2. Goed opdrachtgeverschap (expertise event<br>3. Helder besturingsmodel (bestuurlijke en ambtelijk)<br>4. Rolvastheid en bijbehorende competentie<br>5. Projectorganisatie inh een ruimte bij elkaar | BRU                           | Jean-Phillipe                     | 14-apr-11        |
| Geen sluitende BRU-exploitatiebegroting                                                              | Tegenvallers in OV-exploitatiebegroting (dalende DBU-inkomsten),<br>Uitgangspunten: hogere kosten door tram en/of bussysteem en geringere reizigersopbrengsten (oa. als gevolg van negatieve prijs/kwaliteitverhouding)                                                      | Verdere bezuinigingen op OV-exploitatie bus/tram, hogere tarieven.<br>Negatieve publiciteit, lagere reizigersgroei (negatieve spiraal reizigersopbrengsten)<br>Geen tijdig Uitvoeringsbesluit | exploitatie           | 1. Bezuinigingsmaatregelen bedenken<br>2. Voorzieningenniveau (OV-netwerk) aanpassen<br>3. Verdeling BDU aanpassen<br>4. Derden-financiering<br>5. Meerjarenbegroting OV-netwerk<br>6. Tijdig signaleren en goed communiceren                                            | BRU                           | Jeroen                            | 14-apr-11        |
| Bouwwerkzaamheden derde-projecten (vooral in Stationsgebied) belemmeren projectplanning              | Gevolg van meerdere gelijklopende projecten in/rondom het Stationsgebied, die onvoldoende zijn afgestemd                                                                                                                                                                     | Meerkosten OV-exploitatie voor m.n. buslijnen als gevolg van omleidingen, kwaliteitsverlies voor reizigers waardoor opbrengstenderving, negatieve publiciteit, projectvertraging              | uitvoering            | 1. Organisatiemodel opstellen waarmee interfaces tussen projecten bewaakt kunnen worden (<br>2. Op bestuurlijk ,organisatorisch en project-niveau<br>3. Raakvlakmanagement effecturen<br>4. Budget opnemen voor tijdelijke maatregelen                                   | G'm / POS                     | Bert                              | 14-apr-11        |
| Tegenvallende groeiontwikkeling vervoer naar De Uithof                                               | Economische groei valt tegen, minder files, kosten OV-stijgen, lagere groei treingebruik, vastgoedontwikkeling De Uithof stagneert, SOV-kaart afgeschaft e.d.                                                                                                                | Nut / noodzaak discussie, draagvlak problemen (maatschappelijk& bestuurlijk),<br>Vertraging Uitvoeringsbesluit<br>latere oplevering, bussysteem weer in beeld?                                | exploitatie           | 1. Uitgangspunten goed vastleggen MKBA en BuCa<br>2. Goed monitoren groeiontwikkeling<br>3. (mitigerende) maatregelen om vervoerskosten te beperken<br>4.                                                                                                                | G'M en BRU                    | Jeroen                            | 14-apr-11        |
| Aanbesteding vertraagd (zie 065                                                                      | Geen (contracterings-)strategie;<br>Onvoldoende deskundigheid;<br>Te laat gestart;<br>Procedure fouten en vernieting (van gunning) door rechter                                                                                                                              | Vertraging van gunning, kosten                                                                                                                                                                | voorbereiding         | 1. Voor uitvoeringsbesluit aanbestedingsstrategie opstellen<br>2. Expertise (inkoop) in zetten<br>3. Krediet tijdgaanvragen<br>4. Marktconsultaties                                                                                                                      | G'M en BRU                    | Bert / Jean-Phillipe              | 14-apr-11        |
| Materieel niet tijdig beschikbaar voor proefbedrijf                                                  | Capaciteit, prioriteit, aanbesteding.<br>Contractering met leverancier tram niet juist.<br>Te weinig tijd voor proefbedrijf                                                                                                                                                  | Vertraging, van .trambedrijf Uithoflijn voorjaar 2018                                                                                                                                         | algemeen              | 1. Planning voor Materieel opstellen (IPvE, Bestellen, proefbedrijf)<br>2. Afstemmen met Overall-planning<br>3. Vaststellen realistische overall-planning                                                                                                                | BRU                           | Jean-Phillipe                     | 14-apr-11        |
| Kwaliteit van het VO onvoldoende                                                                     | Detailniveau (integraal VO) te beperkt waardoor inpasbaarheid niet mogelijk<br>Uitvoerbaarheid is niet (goed) mogelijk<br>Afwijkingen IPvE                                                                                                                                   | Extra kosten, (te grote bandbreedte)<br>Vertraging (meer tijd nodig voor uitwerking DO)                                                                                                       | voorbereiding         | 1. Toetsen ontwerp voor GO-besluit ( op knelpunten)<br>2. Toelichten (aannames / uitgangspunten) van Raming<br>3. VO+ maken                                                                                                                                              | G'M / PO HOV                  | Henk                              | 14-apr-11        |
| Koppeling sunij kan niet (op tijd) worden gemaakt                                                    | Herontwikkeling stationsgebied vertraagd / wijzigt; toch geen tijdelijke eindhalte;<br>Rangeersporen (technische koppeling) kunnen niet worden aangelegd<br>Definitieve (vervoers-)koppeling niet inpasbaar<br>Up-grade van Sunij-lijn vertraagd (vervoerskoppeling) (R-074) | kosten, planning, bereikbaarheid remise, exploitatiekosten<br>OV-systeem (kan niet functioneren)                                                                                              | uitvoering integratie | 1. inventarisatie raakvlakken koppeling SUNIJ Ilijn, Uithoflijn en ontwikkelingen Stationsgebied en in overleg met BRU, POS, gemeente en overige partijen knelpunten hierin tijdig oplossen.                                                                             | G'M / POS                     | Bernisse                          | 10-feb-11        |
| Wijziging scope vanuit politiek, stakeholders of omgeving (stationsgebied incl OVT)                  | Inpassing Uithoflijn in Stationsgebied wijzigt na GO-besluit<br>Organisatie van Gem. Utrecht is niet adequaat ingericht                                                                                                                                                      | Vertraging en extra kosten                                                                                                                                                                    | algemeen              | 1. ontwikkelingen op dit gebied monitoren en zonodig/zo mogelijk op inspelen.                                                                                                                                                                                            | G'M / POS en BRU              | Bert                              | 10-feb-11        |
| Functionele of technische raakvlakken met onderhoud, beheer en exploitatie van het project           | Geen heldere invulling van raakvlakmanagement<br>Raakvlakken zijn (nog) niet goed benoemd                                                                                                                                                                                    | Extra (beheer- en exploitatie) kosten, Herstelkosten<br>Vertraging                                                                                                                            | exploitatie           | 1. detail inventarisatie van de raakvlakken met een proces om knelpunten hieruit tijdig op te lossen.                                                                                                                                                                    | BRU                           | Jean-Phillipe                     | 10-feb-11        |

Project Uithoflijn BRU - Risico-ovz dd 14apr11

| Afwijking / Risico                                                                                                                                                     | Oorzaak                                                                                                                                                                                                                             | Gevolg                     | Fase          | Maatregel(en)                                          | R-allocatie / beheerder | R-eigenaar Functie / Organ. | Datum up-date |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|---------------|--------------------------------------------------------|-------------------------|-----------------------------|---------------|
| <br>Onvolledigheid of onzorgvuldigheid bij het opstellen van contract-stukken.(infra) | Te weinig tijd/ te laat gestart met contractvoorbereidingen<br>Contracteringsstrategie wordt in te laat stadium opgesteld --> wijziging vigerende contract-bouworganisatievorm.<br>Te weinig praktische contracteringsdeskundigheid | Vertraging<br>Extra kosten | voorbereiding | 1. deskundige begeleiding en controle hiervan inzetten | BRU                     | Bert                        | 10-feb-11     |

# Integrale planning

# **Vertramming**

# **Uithoflijn**

## -hoofdpijnen-

Stand per peildatum: **12 april 2011**

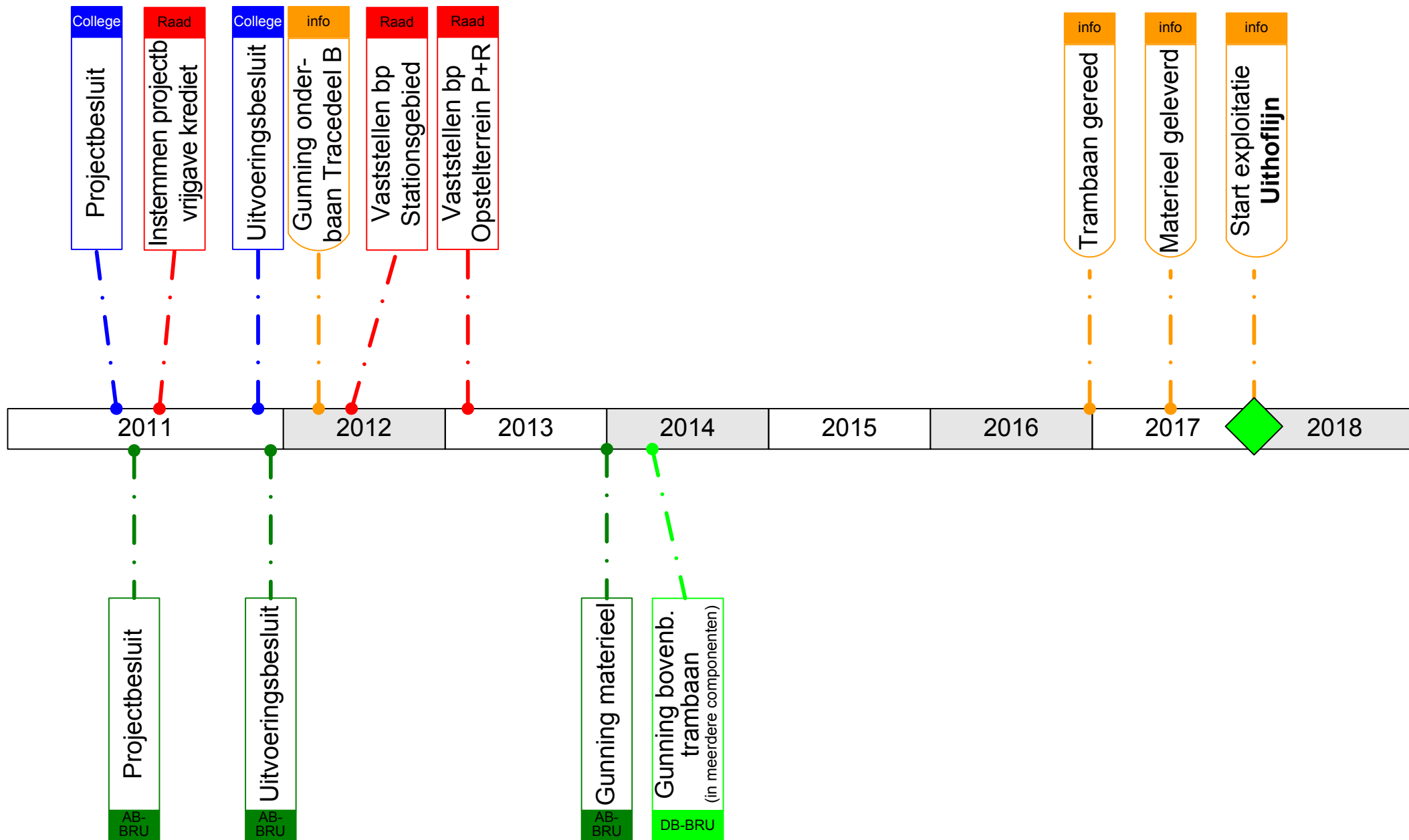
**Versie:** 1.1  
**Datum:** 12-5-2011

## **Tijdslijnplanning**

Op basis van de integrale hoofdlijnenplanning van het project 'Vertramming Uithoflijn' staat hiernaast een tijdslijn met de belangrijkste "bestuurlijke besluit- en informatiemomenten".

De planningsinformatie staat op de volgende pagina's van dit boekje verder toegelicht.

**Opgesteld door:** C. Zegers  
J. van Diemen



Bestuurlijke besluit- en informatiemomenten  
Uithoflijn

datum: 27-4-2011

# Inhoudsopgave

## Inleiding

### Onderdeel 1: Voorbereiding besluiten

- A. Projectbesluit
- B. Uitvoeringsovereenkomst

### Onderdeel 2: Projectcomponenten

- A. Baan
- B. Aanschaf materieel
- C. Proefbedrijf
- D. Start exploitatie Uithoflijn

#### Raakvlakprojecten

1. Busbaan Kruisvaart
2. Uitbreiding Remise Nieuwegein
3. Voorbereiden exploitatie

## **Inleiding**

De projectorganisatie HOV om de Zuid (samenwerking tussen de Gemeente Utrecht en de BRU) bereidt de aanleg van de Uithoflijn voor. De voorbereiding bestaat uit verschillende onderdelen en producten. Na het lezen van deze toelichting en planning heeft u een beeld van de tijd die nodig is om deze onderdelen en producten te realiseren. Daarnaast geeft de planning aan wanneer belangrijke besluiten genomen moeten worden, zoals de aanbesteding van de bovenbouw of het materieel. Niet alle onderdelen worden door de projectorganisatie voorbereid. Ook de onderdelen die door de BRU, los van de projectorganisatie, worden voorbereid en uitgevoerd zijn in deze planning opgenomen, zodat er een integraal beeld ontstaat.

De integrale planning is opgesteld om de stuurgroep op de hoogte te brengen van;

- de doorlooptijd van het project en
- belangrijke besluitmomenten.

Deze informatie is van belang bij het nemen van het projectbesluit.

De planning gaat uit van een vaststelling van het projectbesluit op 15 juni 2011 door het AB-BRU. Daarnaast is de langste doorlooptijd (materieel) als uitgangspunt gehouden voor het opstellen van de planning. Dit betekent dat er projectcomponenten later starten dan voor dat betreffende component nodig is. Met andere woorden, het component kan eerder starten, de speling ten opzichte van de langste doorlooptijd is echter zodanig dat een

latere start aangehouden wordt. De overwegingen en consequenties hiervan zijn aangegeven in de planning.

De voorliggende planning is op hoofdlijnen en is een samenvatting van de detailplanning. Deze gaat in op alle onderdelen en stappen van het project, zoals de vergunningen, de aanpassing van bruggen en alle bestemmingsplan procedures. Er is voor gekozen om deze informatie niet bij deze planning te voegen, omdat dit niet direct van belang is voor de besluiten.

### *Leeswijzer*

De planning is opgedeeld in twee onderdelen;

1. Voorbereiding besluiten
2. Projectcomponenten

Ad 1. Voorbereiding besluiten richt zich op de activiteiten ten behoeve van het projectbesluit, het uitvoeringsbesluit en het kredietbesluit.

Ad 2. De projectcomponenten zijn de deelprojecten die uitgevoerd moeten worden om een werkend tramsysteem te realiseren.



## **Onderdeel 1: Voorbereiding besluiten**

Er zijn drie besluiten in voorbereiding. Eerst wordt er gekozen voor de tram (projectbesluit). Vervolgens wordt vastgelegd hoe en door wie het project uitgevoerd gaat worden (uitvoeringsbesluit) en als laatste worden er financiële middelen ter beschikking gesteld (kredietbesluit).

### **Projectbesluit**

In de SOK is afgesproken dat er in 2011 een projectbesluit genomen wordt. De projectorganisatie HOV om de Zuid en de BRU hebben dit besluit voorbereid.

Het projectbesluit bestaat uit verschillende producten, nr. 1 t/m 10 in de planning. Als deze onderdelen afgerond zijn, kan eerst het college en vervolgens het AB-BRU het projectbesluit nemen.

### **Uitvoeringsbesluit**

Nadat het projectbesluit genomen is, wordt het uitvoeringsbesluit opgesteld. Dit besluit wordt eind 2011 vastgesteld door het College en AB-BRU.

Het uitvoeringsbesluit wordt op basis van negen producten genomen;

1. Projectplan realisatiefase
2. Advies aanbestedingsstrategie
3. Definitieve projectraming en meerjarenbegroting BRU
4. Realisatieplanning
5. VO+ rapport
6. Afspraken met raakvlakprojecten
7. Beheerovereenkomsten
8. Uitvoeringsovereenkomst tussen BRU en Gemeente
9. Document overdracht projectorganisatie HOV naar BRU

Deze negen producten worden in oktober 2011 vastgesteld door de stuurgroep. Na vaststelling door de stuurgroep volgt vaststelling door het College en DB-BRU en AB-BRU in november en december.

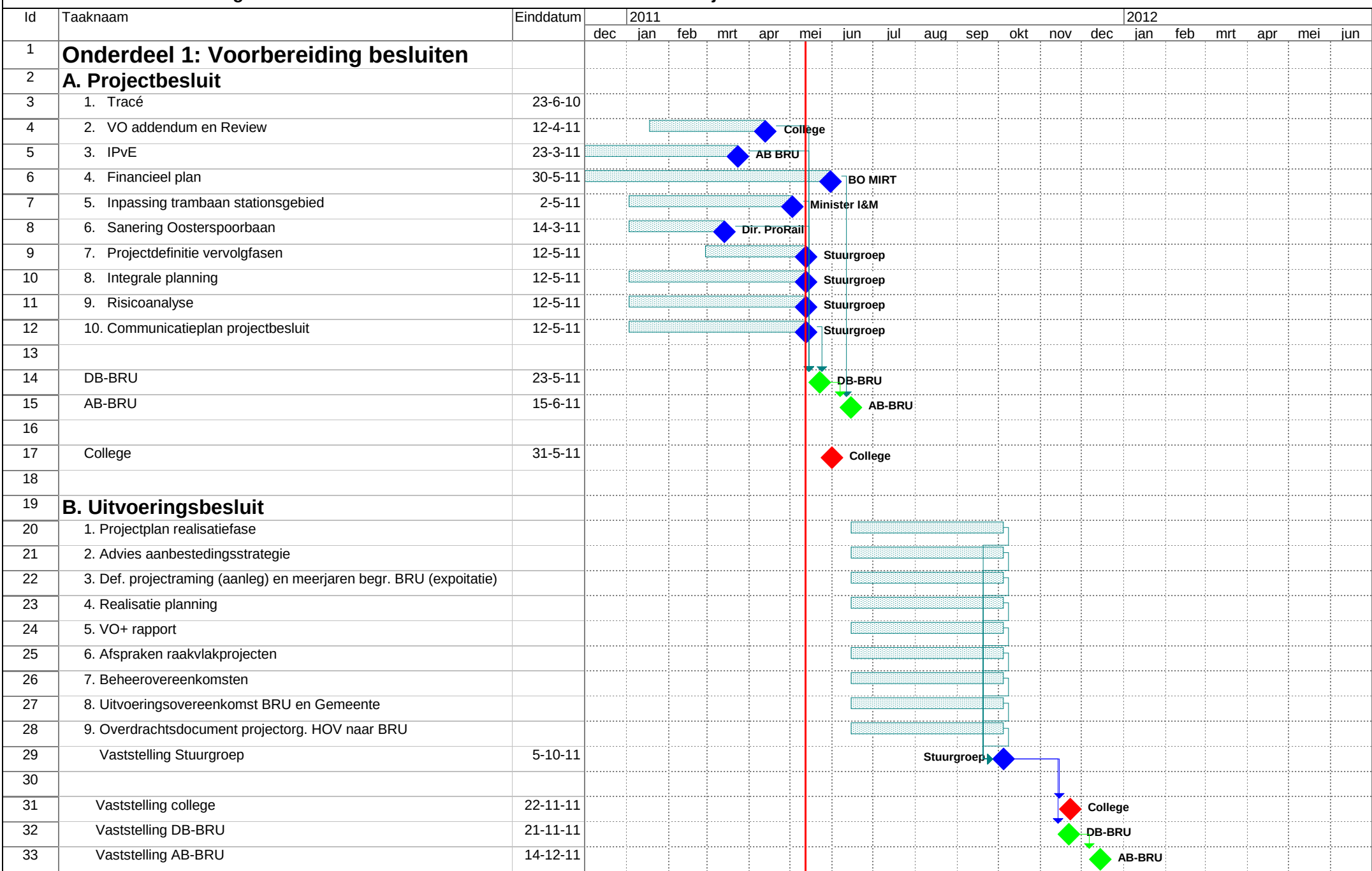
In de projectdefinitie zijn dezelfde producten genoemd.

Onderdeel van het uitvoeringsbesluit is het Voorlopig ontwerp plus (VO+). Dit VO+ voegt het IPvE, het VO en de review van het VO samen tot één ontwerp. Na vaststelling wordt er begonnen met het opstellen van het Definitief ontwerp (zie onderdeel 2).

# Onderdeel 1: Voorbereiding besluiten

## Uithoflijn

Datum: 12-5-2011



## Onderdeel 2: Projectcomponenten

De tram kan begin **2018** in exploitatie genomen worden. Dat is de belangrijkste informatie die u kunt vinden op deze pagina.

Begin 2018 in exploitatie gaan betekent wel dat er na het projectbesluit direct begonnen moet worden met de voorbereiding (o.a. opstellen F-PvE) van de aanbesteding van het materieel. Het materieel heeft de langste doorlooptijd. Volgens de planning wordt het materieel half 2017 geleverd. Op dat moment moeten alle andere projectcomponenten ook klaar zijn. De realisatie van de bovenbouw (ABUT) moet uiterlijk in het 2<sup>e</sup> kwartaal van 2014 beginnen.

Aan Tracedeel S kan pas begonnen worden als de Adama van Scheltemabaan vrij van busverkeer is. Daarvoor moet de busbaan Kruisvaart in gebruik genomen zijn. Tracedeel S loopt door het stationsgebied. Volgens de planning van de POS zijn eind 2016 de meeste relevante projecten afgerond. De aanleg van de trambaan loopt parallel aan de oplevering van de laatste projecten.

Het proefbedrijf is in twee fasen opgedeeld. In de testfase wordt de baan en het systeem getest. In de proeffase wordt met het nieuwe materieel de dienstregeling getest en het personeel

opgeleid. Beide fasen duren een half jaar. Het proefbedrijf heeft tot doel een werkend tramsysteem op te leveren. Hierna start de exploitatie.

De exploitatie van de Uithoflijn start nadat het proefbedrijf en de voorbereiding van de exploitatie door de vervoerder is afgerond. In de eerste periode van de exploitatie vindt er een overdracht van het project plaats van de projectorganisatie naar de eigenaar en de beheerder van de Uithoflijn plaats.

Met de voorbereidingen van de Busbaan Kruisvaart is al begonnen. Net als met de uitbreiding van de Remise in Nieuwegein. Deze projecten zijn randvoorwaardelijk voor het project Uithoflijn, vandaar dat deze zijn opgenomen in de planning.

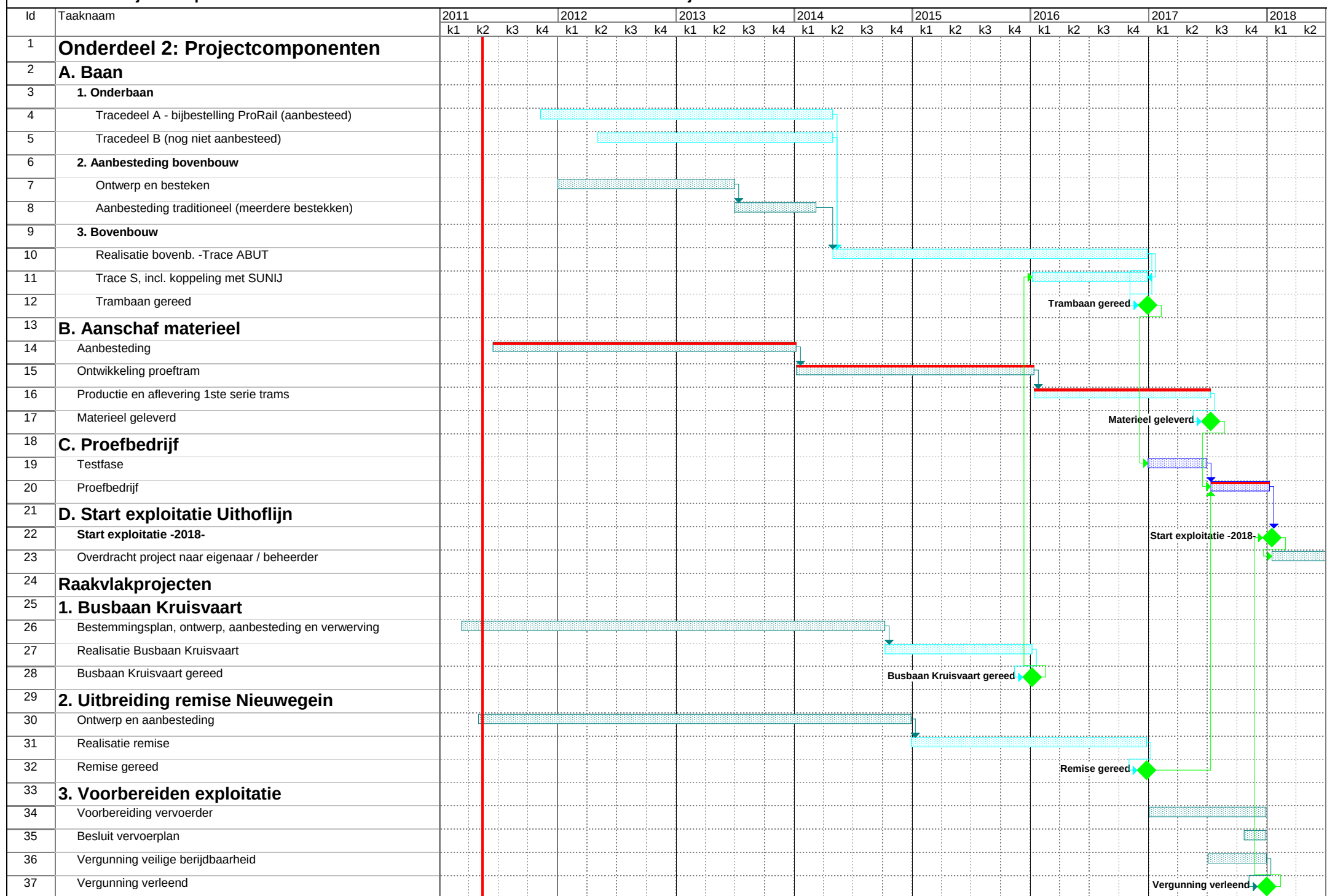
De voorbereiding van de exploitatie is als apart raakvlakproject benoemd en opgedeeld naar de voorbereiding van de vervoerder en de vergunning voor het gebruiken van de Uithoflijn. Het vervoerplan wordt door de vervoerder opgesteld en vastgesteld door de BRU. Voordat de vervoerder de tramlijn in exploitatie kan nemen zal ook een veiligheidsbewijs geleverd moeten worden volgens de procedure van het Veiligheidszorgsysteem van de BRU. Hierbij wordt uit gegaan van de nieuwe wet Lokaal Spoor.

De Gunningsmomenten zijn aangegeven op de planning. De eerste gunning is de onderbaan van tracedeel B. Begin 2014 vindt de gunning van zowel de bovenbouw als het materieel plaats. Later dat jaar wordt de busbaan Kruisvaart en de uitbreiding van de remise gegund.

## Onderdeel 2: Projectcomponenten

## Uithoflijn

Datum: 12-5-2011



## MEMO

aan                Stuurgroep Uithoflijn, 12 mei 2011  
van                Werkgroep Financieel Plan Uithoflijn  
datum            12 mei 2011  
versie            0.9

onderwerp       **Financieel Plan Uithoflijn**

Inhoud:

- 1        Proces om te komen tot een financieel plan
- 2        Alle ramingen + besparingen/validaties voor wat betreft de investeringskosten van de Uithoflijn
- 3        Ideeën voor besparingen die nadere uitwerking behoeven
- 4        Dekking voor investeringsramingen
- 5        Doorkijk jaarlijkse kosten
- 6        Conclusies

### 1        **Proces**

Doel van deze memo is het leveren van een financiële onderbouwing bij het projectbesluit voor de aanleg van De Uithoflijn ten bate van het nemen van dit besluit in het AB van 15 juni 2011. Deze onderbouwing gaat vooral in op de investeringskosten van De Uithoflijn en doet slechts algemene uitspraken over de jaarlijkse kosten van de lijn. BRU gaat voor De Uithoflijn een dekkingsplan maken. De bedoeling van dit plan is om de exploitatiekosten en –opbrengsten per jaar in beeld te brengen. In dat plan zijn verschillende fases te onderscheiden:

- Realisatiefase Uithoflijn (tot 2018),
- de fase waarin twee tramlijnen (Uithoflijn en SUNIJ-lijn) los in exploitatie zijn (2018-2020)
- de exploitatiefase van één doorgaande tramlijn (vanaf 2019 tot 2048)

Het is nodig om te komen tot een integraal dekkingsplan voor het hele regionale OV systeem op basis van het dekkingsplan Uithoflijn en de OV visie. Inzet van dit dekkingsplan is om meerjarig inzicht en zekerheid te hebben over de dekking van de jaarlijkse lasten van het OV-systeem. BRU gaat hiermee de komende maanden aan de slag opdat het in het AB van december kan worden vastgesteld samen met het uitvoeringsbesluit Uithoflijn.

### 2        **Ramingen**

Zie hieronder de investeringsraming zoals ook bijgevoegd bij het Rapport Uithoflijn van 30 november 2010. Deze raming wijkt af van de raming zoals die gebruikt is in de MKBA Uithoflijn omdat de scope van beide ramingen verschillend is. Zaken die onlosmakelijk met de aanleg van de Uithoflijn te maken hebben zoals de aanleg van toeleidende busroutes naar en aanpassingen in het Stationsgebied plus de koppeling met de SUNIJ-lijn, vallen niet onder de scope van de MKBA-raming en zijn wel opgenomen in de raming hieronder.

Overzicht van de investeringskosten, uitgesplitst naar Baan, OVT/Toeleidende routes/Koppeling SUNIJ en rest. Prijspeil 2010, ramingen exclusief BTW omdat dit voor het hele project terug te vorderen is.

|                                                      |                   |                        |
|------------------------------------------------------|-------------------|------------------------|
| <b>Onderbaan</b>                                     |                   | <b>€ 68.446.343</b>    |
| Stationsgebied: HOV baan Stationsgebied              | € 0               |                        |
| Aanpassingen Adama van Scheltemabaan tot Burgerzaken | € 3.087.956       |                        |
| Burgerzaken tot Koningsweg (langs het spoor)         | € 42.310.013      |                        |
| Koningsweg tot Padualaan                             | € 13.584.858      |                        |
| Uithof t/m halte WKZ                                 | € 0               | Reeds aangelegd        |
| WKZ t/m P+R                                          | € 0               | Scope P+R Uithof       |
| OVT                                                  | € 0               | Scope OVT              |
| Opstelsporen WKZ                                     | € 943.391         |                        |
| Verleggen Kabels en Leidingen                        | € 3.201.125       |                        |
| Oosterspoorbaan                                      | € 4.370.000       |                        |
| Inpassingmaatregelen                                 | € 949.000         |                        |
|                                                      |                   |                        |
| <b>Bovenbouw</b>                                     |                   | <b>€ 67.954.741</b>    |
| Spoorconstructie                                     | € 18.536.864      |                        |
| Bovenleiding                                         | € 8.543.087       |                        |
| Elektrische voorzieningen                            | € 8.815.925       |                        |
| Haltes                                               | € 3.134.560       |                        |
| Faseringskosten                                      | € 6.049.289       |                        |
| Staartkosten                                         | € 11.829.763      |                        |
| Overige kosten                                       | € 10.680.253      |                        |
| Opstelspoor Stationsgebied                           | € 365.000         |                        |
|                                                      |                   |                        |
| <b>Verwerven</b>                                     |                   | <b>€ 14.100.000</b>    |
| Aankoop gronden                                      | € 9.600.000       |                        |
| Planschade                                           | € 3.400.000       |                        |
| Overdracht, apparaat en advieskosten                 | € 1.100.000       |                        |
|                                                      |                   |                        |
| <b>Voorzieningen</b>                                 |                   | <b>€ 12.978.290</b>    |
|                                                      |                   |                        |
| <b>Totaal Baan</b>                                   |                   | <b>(€ 163.479.374)</b> |
|                                                      |                   |                        |
| <b>OVT + toeleidende routes + koppeling</b>          |                   | <b>€ 77.420.000</b>    |
| Kruisvaart HOV baan                                  | € 22.540.000      |                        |
| Gevolggkosten Stationsgebied                         | € 21.880.000      |                        |
| Aankoop Cranenborgh                                  | € 33.000.000      |                        |
|                                                      |                   |                        |
| <b>Plankosten en VAT kosten</b>                      |                   | <b>€ 41.438074</b>     |
| <b>Aanpassing Remise</b>                             |                   | <b>€ 26.000.000</b>    |
| <b>Onvoorzien</b>                                    |                   | <b>€ 28.189.845</b>    |
|                                                      |                   |                        |
| <b>Totale kosten</b>                                 |                   | <b>€ 336.527.293</b>   |
| <b>Voorgestelde besparingen (zie hieronder)</b>      | Totaal 15 miljoen | <b>€ 15.000.000</b>    |
| <b>Nieuwe, gevalideerde raming</b>                   |                   | <b>€ 321.527.293</b>   |

## **Besparingen/validatie**

Een afweging van overwogen besparingsmogelijkheden:

### **1 Kruisvaarttracé**

Aangescherpte raming: € 18.500.000,- Inclusief besparingen op verwervingskosten en Plan- en VAT-kosten betekent dit een totale besparing van 9 miljoen.

Korte toelichting:

- De brug over de Kruisvaart valt qua kosten mee.
- De versmalling van de baan op basis van de eisen van BRU maakt niet veel uit (ca 50.000). Vandaar dat de SSK raming wat dat onderdeel betreft op het totaal niet is aangepast. Vanzelfsprekend wordt dat bij het opstellen van het ontwerp wel meegenomen.
- Er blijven wat omgevingskosten staan (Kabels en leidingen, woonboten, mogelijke zaken met spoor en busbuffer, voorzieningen woningen, beschermingsmaatregelen stadsverwarming).
- Voor aanpassing kruising Vondellaan en omgeving is een hoog bedrag opgenomen (2 mln). Dit in relatie tot mogelijke benodigde wijzigingen in het contract met Pro Rail in dit gebied en daarmee samenhangende kosten. Het kan ook evt. gebruikt worden voor zaken die de BRU nog wenst uit te voeren in de nabijheid van de kruising.
- Plan en Vatkosten gaan automatisch omlaag omdat de bouwkosten ook lager zijn.

Conclusie: besparing verwerken.

### **2 Remise**

Uit de nieuwe raming op basis van het schetsontwerp blijkt dat het bedrag voor de aanpassing van de remise zeker niet onder de 52 miljoen komt (waarvan de helft toegeschreven wordt aan De Uithoflijn).

Conclusie: bedrag blijft, nu taakstellend, op 26 miljoen.

### **3 Opstelsporen bij P+R De Uithof**

Op basis van de inspraak op het VO heeft de gemeenteraad van Utrecht verzocht om in plaats van opstelsporen richting landgoed Oostbroek te bekijken op opstelsporen achter P+R De Uithof mogelijk zijn. Daartoe zijn nieuwe ontwerpen gemaakt en getoetst die niet duurder lijken te zijn dan het oude ontwerp (richting Oostbroek), een besparing zal dit evenwel niet zijn. Ingenieursbureau Movares heeft twee varianten uitgewerkt achter de P+R. De voorlopige inschatting is dat deze varianten in ieder geval niet duurder uit zullen vallen dan momenteel in de investeringsraming is opgenomen (Oostbroekvariant).

Conclusie: geen besparing

### **4 Besparingen baan a.d.h.v. versnellen procedures of versobering ontwerp**

6 miljoen besparing vanwege uitblijven vertraging bestemmingsplanprocedure. Deze besparing geldt voor de post "onderbaan Burgerzaken tot Koningsweg".

De toets op het VO op basis van de functionele eisen uit het Integraal Programma van Eisen (Ipe) maakt duidelijk dat de raming voor onderbouw en bovenbouw binnen de marges reëel is. Ingenieursbureau Arcadis heeft geconcludeerd dat een besparing van maximaal 10% mogelijk is, maar een dergelijk percentage is gering en valt binnen de onzekerheidsmarge, waardoor het niet verstandig lijkt om een lager bedrag in te boeken. Tevens is BRU er geen voorstander van om te bezuinigen op de functionele eisen aangezien daarmee, in financiële zin, BRU risico's loopt op het gebied van beheer en onderhoud, oftewel de jaarlijkse kosten van de Uithoflijn. Daarnaast zijn sommige functionele eisen noodzakelijk vanuit het oogpunt van veiligheid. Door Arcadis is

vastgesteld, dat er sprake is van een sober en doelmatig ontwerp uitgaande van de methodiek van levenscycluskosten.

Conclusie: 6 miljoen besparing vanwege uitblijven vertraging bestemmingsplanprocedure. Een besparing door versobering ontwerp is niet mogelijk.

## **5 Aankoop Cranenborgh**

Op basis van afspraken rond gebouw 'Cranenborch' (de middelste kantoorblok tussen Jaarbeursplein en Mineurslaan) in relatie tot inpassing en doorkoppeling van tramlijnen in het stationsgebied komen BRU en gemeente Utrecht tot de volgende conclusie:

*De kosten van de sloop van Cranenborch, zijnde 33 mln euro van gebouw 'Cranenborgh', moeten worden toegerekend aan het project 'Uithoflijn'.*

Bovenstaande conclusie is getrokken omdat in het Stationsgebied uit gegaan wordt van de aanleg van de Westpleintunnel en het doortrekken van de Leidsche Rijn. De aanleg van tunnel en waterloop maken het noodzakelijk dat de tram achter het NH hotel en door gebouw Cranenborgh naar de binnenstadzijde van de OVT gaat lopen.

De gereserveerde 33 miljoen zijn exclusief kosten voor de tijdelijke eindhalte van de SUNIJ-lijn. Deze kosten zijn namelijk niet toe te rekenen aan het project Uithoflijn.

Conclusie: geen besparing

## **6 Besparing op Plan- en VAT kosten**

Hiervoor lijkt een erg hoog bedrag opgenomen en in vergelijking met de busbaan is dat inderdaad het geval. De volgende redenen liggen hieraan ten grondslag.

-Plankosten: Het ontwerpen en planologisch inpassen van een busbaan is veel makkelijker te verwezenlijken dan een trambaan met bovenleiding. Daarnaast is de scope van het werk voor een trambaan groter, omdat de busbaan in de Uithof reeds aanwezig is, de busbaan op de Adam aan Scheltemabaan ook al functioneert. Tot slot brengt de inpassing van de tram in de OVT nieuwe plankosten met zich mee.

-VAT kosten: De doorlooptijd van het werk aan een trambaan is langer en een trambaan vraagt veel meer kennis van verschillende disciplines. Spoorinfrastructuur ontwerpen en aanleggen is meer veelomvattend dan het aanleggen van een plak asfalt.

Conclusie: geen besparing.

## **7 Besparing op onvoorzien**

Geen besparing, want deze voorziening is al aan de lage kant, ook als is dat wel te rechtvaardigen vanwege de hardheid van de ramingen. Workshops over de scope van de Uithoflijn maakten duidelijk dat de scope van het project tot nu toe volledig is en dat er geen mogelijke kosten te vinden zijn die niet reeds in de raming staan.

Conclusie: geen besparing



### 3 Overige besparingen

#### 1 Mogelijkheden PPS bij Uithoflijn

Doel van PPS (publiek private samenwerking) is het integraal voeren van een project door overheid en marktpartijen waarbij de verantwoordelijkheden of risico's liggen bij die partij die deze het best kan managen. Op deze manier kan de projectbeheersing optimaal gevoerd worden. De overheid blijft de opdrachtgever en de markt de opdrachtnemer.

In Nederland denken we bij PPS aan "geld besparen". In Engeland, waar men veel ervaring heeft met deze werkwijze, ligt dat anders, daar ligt veel meer nadruk op het borgen van het proces door contracten ter voorkoming van meerkosten en uitloop van het project.

Met PPS is het wel mogelijk om efficiëntiewinst te behalen op de totale levenscycluskosten van infrastructuur door beheer, onderhoud en zelfs bediening mee te nemen op het moment dat ontwerp en aanleg aanbesteed wordt. Dit is mogelijk met zogenaamde DBFM(O)-contracten. Op deze wijze bezien is PPS vooral een vorm van dienstverlening waarbij één marktpartij alle verantwoordelijkheid krijgt en op die manier efficiëntiewinst behaalt.

#### *Voorbeeld*

BRU zet op dit moment het project 24 Oktoberplein als een Design & Build opdracht in de markt. Door de lange garantietermijn die er aan het project zit is dat bijna een DBM-project. De keuze voor een dergelijke vorm is niet zo zeer gebaseerd op "besparen", maar vooral op een beter product, vaste kosten en kortere doorlooptijd. Opvallend bij dit project is dat een aantal partijen die zich in de pers profileren als "PPS-partner" afhaken.

#### *Voorwaarden voor een succesvolle PPS*

- Overheid dient de projecten in één stuk op de markt te zetten. Dit betekent dat de overheid niet meer met opgeknipste fasen werkt (ontwerp, bouw, financiën, beheer, exploitatie) maar in plaats daarvan alles in één keer op de markt zet.
- De overheid zal bereid moeten zijn de stap te nemen voor deze moderne vorm van aanbesteden. Het is een kwestie van loslaten van verantwoordelijkheden en meer vertrouwen geven aan de markt. Ook betekent dit het (financieel) afdekken van risico's, zoals bijvoorbeeld tijdige oplevering van aangrenzende, randvoorwaardelijke projecten. Het is de vraag of bijvoorbeeld raden daar toe bereid zijn en -indien niet- of de daaruit voortvloeiende doorberekende financiële risico's wel leiden tot efficiëntiewinst.

Het project Uithoflijn is al opgeknipt in afzonderlijke fasen en delen. Door deze werkwijze is PPS voor het hele project niet meer mogelijk (dit geldt ook voor de OV-tramexploitatie). Een voorbeeld van het opknippen is de samenloop van de bouw van de tram/busbaan gelijk met de spoorverdubbeling Lunetten.

Bij het project Uithoflijn zijn nog wel mogelijkheden voor PPS op onderdelen. In het vervolg van het proces zullen de mogelijkheden voor PPS in beeld gebracht worden. Op basis daarvan kan overwogen worden of PPS een voordeel oplevert.

#### **Conclusie**

Levert geen besparing op.

## **2 Bijdragen derden**

Is het mogelijk om andere partijen bij te laten dragen aan de jaarlijkse exploitatie van de Uithoflijn of aan de totale investering?

### **Bijdrage gemeente Utrecht en andere gemeenten**

De gemeente Utrecht is mede verantwoordelijk voor de aanleg van het project en levert een forse bijdrage in de investeringskosten. De tram wordt met name aangelegd voor reizigers die vanuit de andere regiogemeenten via Utrecht CS naar De Uithof reizen. Deze gemeenten dragen bij aan de investeringskosten via BRU.

Het is tevens denkbaar dat gemeenten een bijdrage leveren aan de dekking van de jaarlijkse beheers- en exploitatiekosten van De Uithoflijn als blijkt dat de jaarlijkse kosten van De Uithoflijn te hoog oplopen om uit de normale BRU-begroting te betalen. BRU heeft immers alleen inkomsten uit de BDU en deze inkomsten zijn grillig en afhankelijk van Rijksbeleid.

### **Bijdrage Uithofpartijen**

De Uithofpartijen bestaan uitsluitend uit andere (semi)overheden. Deze partijen ontvangen middelen van de overheid om te besteden aan zorg en onderwijs en niet aan OV. Anderzijds profiteren deze partijen financieel van de aanleg van De Uithoflijn, zie de argumenten zoals die ook bij de gemeente Utrecht genoemd staan. Het lijkt minimaal redelijk om het vormgeven, bouwen en onderhouden van opgangen, toegangen en voorzieningen bij haltes op De Uithof neer te leggen bij De Uithofpartijen omdat zij op deze wijze hun openbare ruimte (in privaat eigendom) een gewenste kwaliteitssprong kunnen laten maken.

Een jaarlijkse bijdrage aan beheers- en exploitatiekosten lijkt mogelijk op basis van bijvoorbeeld een koppeling tussen parkeeropbrengsten op De Uithof en de exploitatie van de tramlijn. Hoe beter het OV op de Uithof is, hoe meer geld voor parkeren gevraagd kan worden. De meeropbrengsten kunnen terugvloeien naar de OV-exploitatie.

### **Bijdrage Kromhoutkazerne**

Voor Defensie gelden dezelfde overwegingen als voor de Uithofpartijen. Een bijdrage voor het vormgeven van de OV-knoop Kromme Rijn/Galgenwaard behoort tot de mogelijkheden.

### **Conclusie**

Levert op dit moment geen concrete aanknopingspunten op voor het investeringsbedrag van De Uithoflijn, behalve investeringen in ruimtelijke kwaliteit rond de Uithoflijn. Dit is ook niet nodig omdat de investeringen gedekt zijn.

Voor wat betreft een bijdrage aan de jaarlijkse kosten van de Uithoflijn (inclusief beheer en onderhoud) zal in de volgende fase voor het uitvoeringsbesluit met de genoemde partijen onderzoek worden gedaan naar de mogelijkheden.

#### 4 Dekking voor investeringsramingen, mogelijkheden voor herprioritering en voorstel voor indexering

Prijspeil 2010 en exclusief BTW (maakt geen onderdeel uit van rijkssubsidies omdat infrastructurele projecten geen BTW hoeven af te dragen).

| Middelen HOV od Zuid + Tram                              |               | in mln € |                                                                                                                                               |
|----------------------------------------------------------|---------------|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| BDU beschikking maart 2008                               | 49,9          |          | Indexering BDB volgens beschikking BRU; nog niets gedeclareerd                                                                                |
|                                                          | -13,3         |          | Betreft gemeentelijke overheveling naar HOV Leidsche Rijn.                                                                                    |
| <b>Beschikbaar BRU beschikking HOV od Z</b>              | <b>36,6</b>   |          |                                                                                                                                               |
| BOR fonds (incl. eigen bijdrage GU 50%)                  | 27,3          |          | Geen indexering wel rentetoevoegingen                                                                                                         |
| Vereiste eigen bijdrage Utrecht gekoppeld aan BDU van 5% | 2,5           |          | Geen indexering                                                                                                                               |
|                                                          | 1,5           |          | Gemeente Utrecht zet nog 1,5 mln meer in aan eigen middelen                                                                                   |
| Beschikking spoorse doorsnijdingen                       | 1,0           |          | Bijdrage Rijkswaterstaat, prijspeil 2006                                                                                                      |
| VERDER budget voor vertramming ODZ                       | 100,0         |          | Prijspeil 2009, nog geen afspraken over indexering                                                                                            |
| Rijksaandeel groot regionaal project (MIRT)              | 110,0         |          | MIRT-procedure en -spelregels moeten nog worden doorlopen                                                                                     |
| PM: extra aanvullende investering Utrecht                | 31,0          |          | Gemeente stelt dat zij beduidend meer eigen bijdrage levert dan formeel vereist<br>Vindt geen indexering op plaats, hooguit inflatiecorrectie |
| <b>TOTAAL</b>                                            | <b>309,9</b>  |          |                                                                                                                                               |
|                                                          |               |          | wordt verder buiten beschouwing gelaten omdat deze al aangelegd is en deze dekking niet beschikbaar is voor de aanleg van de tram             |
| Realisatie HOV (bus) baan De Uithof                      | -10,0         |          |                                                                                                                                               |
| <b>TOTAAL DEKKING TRAM</b>                               | <b>299,9</b>  |          |                                                                                                                                               |
| Prijsindexering t/m heden                                | 4,7           |          | Voor BDU beschikking van 49,9 mln geldt BDB-index en prijspeil 2008 gebaseerd op berekening GU actie BRU voor feitelijke aanpassing!          |
|                                                          | 0,07          |          | Voor spoorse doorsnijdingen, berekening GU niet op basis van daadwerkelijke indexering rijk                                                   |
| <b>TOTAAL INCLUSIEF INDEXERING</b>                       | <b>304,65</b> |          |                                                                                                                                               |

**Aanvullende dekking uit geplande OV investeringen (herprioriteren)**

Bovenstaand overzicht telt op tot 304,65 miljoen, de benodigde dekking is 321 miljoen, een tekort van 16,35 miljoen. Het resterende deel van de dekking moet gevonden worden in een herschikking van geplande OV investeringen.

Er zijn drie redenen om bestaande OV-investeringsprogramma's (VERDER, AROV, BDU) te herschikken:

1. Noodzaak om meer middelen te reserveren voor De Uithoflijn omdat het investeringsbedrag niet lager dan 321 miljoen gebracht kan worden.
2. Noodzaak vanuit BRU om te bezuinigen op uitgaven voor infrastructurele projecten (bezuinigingsopgave BRU).
3. Voor een aantal geplande OV-projecten geldt dat de mogelijkheden beperkt zijn om grootschalig te investeren terwijl quick wins van enkele miljoenen de doorstroming op deze assen flink kan verbeteren. De restanten kunnen dan aangewend worden voor de Uithoflijn of de bezuinigingen.

BRU en gemeente hebben daarom een nieuwe verdeling van middelen vanuit VERDER, AROV (Actieprogramma Regionaal OV) en reguliere BDU gemaakt. Deze herschikking maakt in totaal 15,6 miljoen extra dekking vrij voor De Uithoflijn, alsmede een substantiële bezuiniging op VERDER-subsidies. Met die extra bijdrage is er voldoende dekking voor de investeringskosten van De Uithoflijn.

Over de herschikking moeten BRU en gemeente Utrecht nog een definitief oordeel vellen. Daarna moeten de nieuwe bedragen, inclusief de bezuiniging op VERDER-subsidies en de alternatieve aanwending van AROV-subsidies, nog besproken worden met de andere overheden (Provincie en Rijk).

## 5 Doorkijk jaarlijkse kosten

BRU moet bij het bepalen van de jaarlijkse kosten van De Uithoflijn de kostenontwikkeling voor het hele OV-netwerk in ogenschouw nemen, omdat kosten en opbrengsten voor een fors deel de gehele concessie betreffen. Deze gevolgen voor het overige OV netwerk zijn nu nog niet in beeld gebracht.

Dit moet in samenhang met:

- de uitkomsten van de lopende aanbesteding van de regionale OV concessie en gunning;
- de risico's in de fasering van realisatie en volledige exploitatie, bijvoorbeeld door risico's in de uitvoering van projecten in het Stationsgebied;
- de beschikbare middelen voor OV-exploitatie vanuit de BRU-meerjarenbegroting;

Deze integrale uitwerking volgt na het projectbesluit Uithoflijn en daarin kunnen ook de nieuwe inzichten uit de OV visie (concept 15 juni in AB BRU) worden meegenomen.

### Businesscase Uithoflijn en kanttekeningen

In de businesscase Uithoflijn zijn de jaarlijkse kosten en opbrengsten van De Uithoflijn in beeld gebracht voor een aantal referentiejaar (2020/2025/2030) op vereenvoudigde wijze. Dit levert een positief beeld op waarin de tram naar de Uithof kostendekkend te exploiteren valt in 2020.

Hierbij gelden echter de volgende kanttekeningen:

- a. Enkele busvarianten die als alternatieve scenario's dienen, hebben een hogere kostendekkingsgraad, met andere woorden, zijn efficiënter te exploiteren, al zijn omgevings- en milieuhinder wel veel hoger.
- b. De exploitatiecijfers uit de businesscase dienen ter vergelijking van de verschillende varianten en brengen niet de integrale gevolgen van de exploitatie voor BRU in beeld.
- c. Het risico in de (voorzien) opbrengstenontwikkeling is niet afgedekt en bij de tramvariant is dit risico hoger dan bij de busvarianten. Dit betreft vooral de ontwikkeling van de ruimtelijk-economische groei langs het tracé en de toekomst van de OV-studentenkaart. Met de busvarianten (lagere en flexibelere kosten) is de kostenontwikkeling beter af te stemmen op de daadwerkelijke ontwikkeling van het vervoersaanbod (en dus de opbrengstenontwikkeling); de tramvariant heeft immers hogere en vooral vaste, door BRU nauwelijks meer te beïnvloeden, kosten.
- d. In de businesscase is nog niet voldoende rekening gehouden met toegerekende rente op investeringen in materieel.
- e. Bij de opbrengsten is de zogenaamde trambonus niet meegenomen. Met trambonus komen de voorzien opbrengsten mogelijk nog hoger uit. Voorgesteld wordt om deze bonus echter niet mee te nemen in de meerjarenbegroting van BRU.

### Definitief dekkingsvoorstel en aandachtspunten

Op basis van de cijfers uit de businesscase ziet BRU voldoende sturingsmogelijkheden om de exploitatierisico's binnen het bredere kader van de BRU financiën op te lossen. BRU zal dit uitwerken in een definitief dekkingsvoorstel voor de tramexploitatie binnen de BRU-begroting. Hierin worden onderstaande aandachtspunten meegenomen:

- a. De eenmalige realisatie- en ingroeikosten van De Uithoflijn en (extra) busexploitatie tot en met 2020.
- b. De bestuurlijk gewenste ombouw van de SUNIJ-lijn naar een lagevloersysteem.
- c. De aanschaf van materieel voor De Uithoflijn en eventueel de SUNIJ-lijn en de wijze waarop die aanschaf het best gedekt kan worden. Indien gekozen wordt voor afschrijving gaat het om de jaarlijkse dekking van afschrijving en rente.

- d. Indexatie van de kosten- en opbrengstenontwikkeling tot en met 2020 en verder; de tramvariant is alleen beschouwd voor de jaren 2020/2025/2030 op prijspeil 2011.
- e. De geprognoseerde opbrengstengroei op De Uithoflijn in relatie met de geprognoseerde opbrengstenontwikkeling binnen het gehele OV-net (geen dubbeltelling met aanname opbrengstentaakstelling in de meerjarenbegroting).
- f. Het exploitatiemodel voor De Uithoflijn detailleren, waarbij ook de samenhang met de doorgekoppelde SUNIJ-lijn wordt beschouwd (en de daarmee samenhangende fasering van de ombouw van hoge naar lage vloermaterieel).
- g. De dekking van de totale exploitatiekosten binnen de BRU-meerjarenbegroting voor de gehele OV-exploitatie van het regionale OV (OV-exploitatie en OV-infrastructuur).
- h. Het beheersen van de financiële exploitatierisico's van De Uithoflijn in de opbrengstenontwikkeling.
- i. Het beheersen van de financiële exploitatierisico's van De Uithoflijn in de kostenontwikkeling: omdat op langere termijn groot onderhoud (of bijvoorbeeld LVO) lastig in te schatten is.
- j. Afspraken over beheersgrenzen en beheerskosten met gemeente Utrecht en Prorail
- k. Reserveren van financiële middelen voor vervanging van infrastructuur na 30 jaar.
- l. Gewenste weerstandvermogen van BRU in beeld brengen in geval van calamiteiten en de afweging in hoeverre daarvoor een verzekering kan worden afgesloten.

## 6 Conclusies

### **Raming en dekking investeringskosten**

De gevalideerde raming van de Uithoflijn daalt licht, met 15 mln. naar een totaal van 321 mln. Wel is dit bedrag de afgelopen periode een stuk harder geworden. Tevens houdt deze raming rekening met alle functionele eisen zoals die staan in het vastgestelde IPvE. De beschikbare middelen voor het project zijn voldoende om de raming te dekken. Wel moeten BRU en gemeente daarvoor enkele bestaande subsidies voor OV-projecten ombuigen en herprioriteren. Deze ombuigingen maken het bovendien mogelijk om investeringen te plegen in de toeleidende busroutes rond station Vaartsche Rijn richting het Kruisvaarttracé (Gansstraat-Balijelaan).

### **Doorkijk jaarlijkse kosten**

De businesscase Uithoflijn levert een positief beeld op over de kostendeckingsgraad van De Uithoflijn. Echter de businesscase vergelijkt infrastructuurvarianten en brengt niet de integrale gevolgen van de OV-exploitatie in beeld.

Op basis van de cijfers uit de businesscase ziet BRU voldoende sturingsmogelijkheden om de exploitatierisico's binnen het bredere kader van de BRU financiën op te lossen. BRU zal dit uitwerken in een definitief dekkingsvoorstel voor de tramexploitatie binnen de BRU-begroting en aan het AB in december 2011 voorleggen.

BRU werkt dit de komende maanden uit in een dekkingsplan exploitatie Uithoflijn en een dekkingsplan exploitatie OV-systeem. Op deze wijze worden integraal en meerjarig de financiële gevolgen in beeld gebracht. De dekkingsplannen maken onderdeel uit van de besluitvorming in december 2011 over het Uitvoeringsbesluit Uithoflijn.

# voorstel aan de raad



Opgesteld door StadsOntwikkeling  
Sector Ontwikkeling  
Stedenbouw & Monumenten

Kenmerk LRU11.054783

Vergadering Raad

Vergaderdatum 28 juni 2011

Jaargang en nummer 2011 – 76

---

## Vaststelling bestemmingsplan Uitbreiding Sportpark Leidsche Rijn Park Zuid

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

- 1 in te stemmen met het bestemmingsplan Uitbreiding Sportpark Leidsche Rijn Park Zuid (GML-bestand NL.IMRO.0344.BPUITSPORTLEIDPARK-0401.dgn, waarbij voor de ondergrond gebruik is gemaakt van de Grootschalige Basiskaart Nederland als vervat in bestand BP6000\_GBKN\_16112009.dgn), inclusief een ambtshalve wijziging, gewijzigd vast te stellen en
- 2 geen exploitatieplan voor het bestemmingsplan Uitbreiding Sportpark Leidsche Rijn Park Zuid op te stellen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,

Drs. M.R. Schurink

Mr. A. Wolfsen

---

Conclusie commissie Stad en Ruimte:

De commissie stemt in met het raadsvoorstel.

datum: 14 jun 2011

---

status: A

---



## *samenvatting*



|                    |                                                                     |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Ontwikkeling<br>Stedenbouw & Monumenten |
| Kenmerk            | LRU11.054783                                                        |
| Vergadering        | Raad                                                                |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                        |
| Jaargang en nummer | 2011 – 76                                                           |

---

# Vaststelling bestemmingsplan Uitbreiding Sportpark Leidsche Rijn Park Zuid

### Raadsvoorstel:

- 1 in te stemmen met het bestemmingsplan Uitbreiding Sportpark Leidsche Rijn Park Zuid (GML-bestand NL.IMRO.0344.BPUITSPORTLEIDPARK-0401.dgn, waarbij voor de ondergrond gebruik is gemaakt van de Grootschalige Basiskaart Nederland als vervat in bestand BP6000\_GBKN\_16112009.dgn), inclusief een ambtshalve wijziging, gewijzigd vast te stellen en
  - 2 geen exploitatieplan voor het bestemmingsplan Uitbreiding Sportpark Leidsche Rijn Park Zuid op te stellen.
- 

### Argumenten

- 1.1 Door de ambtshalve wijziging dient het plan gewijzigd te worden vastgesteld. Het plan voldoet aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening.
- 2.1 Het kostenverhaal is anders verzekerd.

# toelichting



|                    |                                                                     |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Ontwikkeling<br>Stedenbouw & Monumenten |
| Kenmerk            | LRU11.054783                                                        |
| Vergadering        | Raad                                                                |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                        |
| Jaargang en nummer | 2011 – 76                                                           |

---

## Vaststelling bestemmingsplan Uitbreiding Sportpark Leidsche Rijn Park Zuid

### Context

#### Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied van het bestemmingsplan Uitbreiding Sportpark Leidsche Rijn Park Zuid ligt aan de westzijde van Utrecht in het deelgebied van Leidsche Rijn: Leidsche Rijn Park. De grens van het plangebied wordt globaal gevormd door de Esdoornlaan, sportvereniging VV De Meern, de Burgemeester Middelweerdbaan, het zwembad Fletiomare en het politiebureau.

#### Opgave van het SP

Het Stedenbouwkundig Plan Uitbreiding sportpark Leidsche Rijn Park Zuid (april 2010) betreft het mogelijk maken van de uitbreiding van de sportvelden van MHC Fletiomare. Het bestemmingsplan is een vertaling van dit Stedenbouwkundig Plan.

#### Doel van het bestemmingsplan

De hoofddoelstelling van het bestemmingsplan is de ruimtelijke uitbreiding van het bestaande sportpark van VV De Meern planologisch-juridisch mogelijk te maken, om daarmee tevens indirect een capaciteitsuitbreiding te faciliteren van MHC Fletiomare. Het plan richt zich daarnaast op beheer van de bestaande situatie en het vastleggen van de functionele en de ruimtelijke structuur.

#### Vooroverleg en inspraak

In het kader van het vooroverleg heeft afstemming plaatsgehad met het Hoogheemraadschap (HDSR). De HDSR heeft op 31 augustus 2010 via de mail aangegeven te kunnen instemmen met het bestemmingsplan. Nu bij het plan geen rijks- en/of provinciale belangen betrokken zijn, is op grond van rijks- respectievelijk provinciale beleidslijnen van vooroverleg met rijks- en provinciale instanties afgezien.

Het Stedenbouwkundig Plan Uitbreiding sportpark Leidsche Rijn Park Zuid (april 2010) heeft van 11 november tot en met 23 december 2009 ter inzage gelegen. Deze inspraak heeft geleid tot een drietal inspraakreacties. Deze inspraakreacties

# toelichting



|                    |                                                                     |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Ontwikkeling<br>Stedenbouw & Monumenten |
| Kenmerk            | LRU11.054783                                                        |
| Vergadering        | Raad                                                                |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                        |
| Jaargang en nummer | 2011 – 76                                                           |

---

hebben geleid tot enkele aanpassingen van het Stedenbouwkundig Plan. In het bestemmingsplan zijn de ontwikkelingen zoals opgenomen in het Stedenbouwkundig Plan overgenomen. Ten opzichte van het Stedenbouwkundig Plan is geen sprake van een (beleids)wijziging. Van inspraak op dit bestemmingsplan is daarom afgezien. Het bestemmingsplan is, gezien de geringe ontwikkelingen die dit bestemmingsplan biedt, ter kennisgeving toegestuurd aan de wijkraad.

## Overzicht voorgaande fasen

Het bestemmingsplan is onder mandaat als ontwerp ter visie gelegd. Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 10 maart 2011 gedurende zes weken, dus tot en met 20 april 2011, ter visie gelegen. Op het ontwerpbestemmingsplan zijn geen zienswijzen ingediend.

## Argumenten

### *1.1 Door de ambtshalve wijziging dient het plan gewijzigd te worden vastgesteld. Het plan voldoet aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening.*

Het ontwerpbestemmingsplan Uitbreiding Sportpark Leidsche Rijn Park Zuid heeft gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen. De periode waarbinnen zienswijzen konden worden ingediend, eindigde op 20 april 2011. Er zijn gedurende deze termijn geen zienswijzen ingediend. Wel is nu pas gebleken dat een eerdere inventarisatie ten behoeve van de nieuwe locatie van de volkstuinten, onvolledig is geweest. De in de inventarisatie ontbrekende kassen zijn nu alsnog opgenomen in de regels van de bestemming 'Recreatie-Volkstuinen'. Hierdoor is sprake van een gewijzigde vaststelling.

### *2.1 Het kostenverhaal is anders verzekerd.*

De totale kosten die gemoeid zijn met de ontwikkelingen zoals mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan, zijn ingeschat op EUR 6,2 miljoen (prijspeil 1 januari 2009), exclusief BTW. Daarbij is een splitsing te maken tussen kosten die direct met de aanleg en herschikking van de sportvelden te maken heeft, en kosten die te maken hebben met de uitbreiding van het sportterrein. De overige kosten (EUR 3,22 miljoen) zijn de kosten van de aanleg van de hockeyvelden, de herinrichting van het sportpark VV De Meern inclusief alle noodzakelijke infrastructurele en bouwkundige werken die bij de uitbreiding horen. In de voorjaarsnota 2009 is door de gemeenteraad deze uitbreiding inclusief kostenraming vastgesteld. Daarmee heeft de gemeenteraad haar toestemming verleend voor het beschikbaar stellen van de benodigde

# toelichting



|                    |                                                                     |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Ontwikkeling<br>Stedenbouw & Monumenten |
| Kenmerk            | LRU11.054783                                                        |
| Vergadering        | Raad                                                                |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                        |
| Jaargang en nummer | 2011 – 76                                                           |

---

middelen om de uitbreiding te realiseren. Het project is zodoende financieel uitvoerbaar.

## Uitvoering

Na vaststelling van het bestemmingsplan zal Stadsontwikkeling zorgdragen voor de verdere afhandeling van het bestemmingsplan. Nadat de raad het bestemmingsplan en het vaststellingsrapport heeft vastgesteld, wordt het gewijzigd vastgestelde bestemmingsplan aan de inspectie ruimtelijke ordening en de provincie voorgelegd. Daarna zal de gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan worden bekendgemaakt en zal het gewijzigde bestemmingsplan en raadsbesluit gedurende 6 weken ter inzage worden gelegd. Gedurende deze termijn van ter inzage legging kan tegen het besluit tot vaststelling beroep worden ingesteld door belanghebbenden aan wie niet redelijkerwijs kan worden verweten dat zij geen zienswijzen tegen het bestemmingsplan hebben ingebracht, en door belanghebbenden die bezwaren hebben tegen de wijzigingen die de raad bij de vaststelling ten opzichte van het ontwerp heeft aangebracht.

Tevens kan een voorlopige voorziening worden aangevraagd bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. De inwerkingtreding van het bestemmingsplan wordt dan opgeschort totdat een uitspraak is gedaan over de voorlopige voorziening. De uitspraak op voorlopige voorziening kan circa 3 maanden duren. De afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State doet uitspraak over de ingediende beroepschriften binnen één jaar na afloop van de beroepstermijn.

## Bijlagen voor de raad en/of raadscommissie

- Bestemmingsplan Uitbreiding Sportpark Leidsche Rijn Park Zuid (uitsluitend digitaal).

## Eerdere besluitvorming

- Het ontwerpbestemmingsplan is onder mandaat ter visie gelegd.
- Het Stedenbouwkundig Plan Uitbreiding Sportpark Leidsche Rijn Park Zuid is op 13 april 2010 vastgesteld.

# raadsbesluit



Opgesteld door StadsOntwikkeling  
Sector Ontwikkeling  
Stedenbouw & Monumenten

Kenmerk LRU11.054783

Vergadering Raad

Vergaderdatum 28 juni 2011

Jaargang en nummer 2011 – 76

---

## Vaststelling bestemmingsplan Uitbreiding Sportpark Leidsche Rijn Park Zuid

### Besluit

- 1 in te stemmen met het bestemmingsplan Uitbreiding Sportpark Leidsche Rijn Park Zuid (GML-bestand NL.IMRO.0344.BPUITSPORTLEIDPARK-0401.dgn, waarbij voor de ondergrond gebruik is gemaakt van de Grootschalige Basiskaart Nederland als vervat in bestand BP6000\_GBKN\_16112009.dgn), inclusief een ambtshalve wijziging, gewijzigd vast te stellen en
- 2 geen exploitatieplan voor het bestemmingsplan Uitbreiding Sportpark Leidsche Rijn Park Zuid op te stellen.

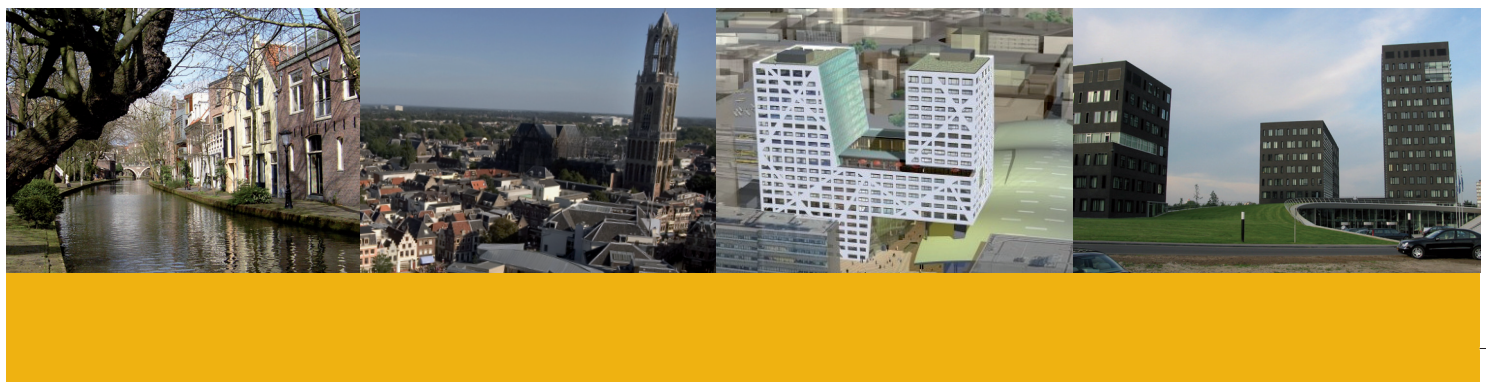
Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 28 juni 2011.

De griffier,

De burgemeester,

[illegible]

## Juni 2011





# **Uitbreiding Sportpark Leidsche Rijn Park Zuid**



# Inhoudsopgave

|                                 |                                                        |           |
|---------------------------------|--------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Hoofdstuk 1</b>              | <b>Inleiding</b>                                       | <b>5</b>  |
| 1.1                             | Aanleiding                                             | 5         |
| 1.2                             | Doelstelling                                           | 5         |
| 1.3                             | Ligging en begrenzing plangebied                       | 5         |
| 1.4                             | Vigerende bestemmingsplannen                           | 6         |
| 1.5                             | Leeswijzer                                             | 6         |
| <b>Hoofdstuk 2</b>              | <b>Relevante beleidskaders</b>                         | <b>7</b>  |
| 2.1                             | Algemeen                                               | 7         |
| 2.2                             | Rijksbeleid                                            | 7         |
| 2.3                             | Provinciaal en regionaal beleid                        | 7         |
| 2.4                             | Gemeentelijk beleid                                    | 8         |
| 2.5                             | Conclusie                                              | 10        |
| <b>Hoofdstuk 3</b>              | <b>Bestaande situatie, plan en uitvoeringsaspecten</b> | <b>11</b> |
| 3.1                             | Bestaande situatie                                     | 11        |
| 3.2                             | Planbeschrijving                                       | 12        |
| 3.3                             | Uitvoeringsaspecten                                    | 14        |
| 3.4                             | Conclusie                                              | 24        |
| <b>Hoofdstuk 4</b>              | <b>Uitvoerbaarheid</b>                                 | <b>25</b> |
| 4.1                             | Economische uitvoerbaarheid                            | 25        |
| 4.2                             | Maatschappelijke uitvoerbaarheid                       | 25        |
| <b>Hoofdstuk 5</b>              | <b>Juridische planopzet</b>                            | <b>27</b> |
| 5.1                             | Inleiding                                              | 27        |
| 5.2                             | Planvorm                                               | 27        |
| 5.3                             | Opbouw Regels                                          | 27        |
| 5.4                             | Artikelsgewijze toelichting                            | 28        |
| 5.5                             | Handhaving                                             | 30        |
| <b>Bijlagen bij toelichting</b> |                                                        | <b>32</b> |
| Bijlage 1                       | Natuurtoets Flora en Faunawet                          | 34        |
| Bijlage 2                       | Verlening ontheffing Lint                              | 36        |
| Bijlage 3                       | Ontheffing voor dempen watergangen Fletiomare          | 38        |

## REGELS

|                    |                                 |           |
|--------------------|---------------------------------|-----------|
| <b>Hoofdstuk 1</b> | <b>Inleidende regels</b>        | <b>42</b> |
| Artikel 1          | Begrippen                       | 42        |
| Artikel 2          | Wijze van meten                 | 43        |
| <b>Hoofdstuk 2</b> | <b>Bestemmingsregels</b>        | <b>44</b> |
| Artikel 3          | Groen-1                         | 44        |
| Artikel 4          | Groen-2                         | 44        |
| Artikel 5          | Recreatie-Volkstuin             | 45        |
| Artikel 6          | Sport                           | 45        |
| Artikel 7          | Verkeer – Verblijfsgebied       | 46        |
| Artikel 8          | Waarde – Archeologie            | 46        |
| <b>Hoofdstuk 3</b> | <b>Algemene regels</b>          | <b>47</b> |
| Artikel 9          | Antidubbeltelbepaling           | 47        |
| Artikel 10         | Algemene bouwregels             | 47        |
| Artikel 11         | Algemene gebruiksregels         | 47        |
| Artikel 12         | Algemene afwijkingsregels       | 48        |
| Artikel 13         | Algemene wijzigingsregels       | 48        |
| Artikel 14         | Overige regels                  | 48        |
| <b>Hoofdstuk 4</b> | <b>Overgangs- en slotregels</b> | <b>49</b> |
| Artikel 15         | Overgangsrecht                  | 49        |
| Artikel 16         | Slotregel                       | 49        |

# Toelichting

# Hoofdstuk 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

De sportverenigingen in het gebied Leidsche Rijn maken een geweldige groei door als gevolg van de toestroom van nieuwe bewoners. Deze groeiende vraag was 10 jaar geleden al voorzien en de oude en nieuwe sportaccommodaties in Leidsche Rijn zijn daarop aangepast in omvang. De prognoses kloppen behoorlijk met de realiteit van nu, maar niet alles is te voorzien geweest. Zo heeft de hockeysport sterker aan populariteit gewonnen dan was gedacht. Een eerste aanpassing aan die ontwikkeling was in Leidsche Rijn al gedaan door extra veldcapaciteit voor MHC Fletiomare aan te leggen. Die maatregel heeft echter niet kunnen voorkomen dat er nog altijd sprake is van een forse wachtlijst bij deze vereniging, voor met name jeugdleden.

Andere hockeyverenigingen in de stad kennen deze problemen ook, en dus is de gemeente samen met de betrokken verenigingen op zoek gegaan naar mogelijkheden om extra hockeyvelden te creëren. Voor Leidsche Rijn zijn die gevonden in het Leidsche Rijn Park. Door een relatief kleine ruimtelijke uitbreiding van voetbalvereniging De Meern aan de westzijde van het sportpark kunnen extra hockeyvelden in het gebied worden gerealiseerd.

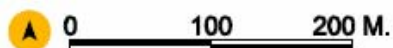
## 1.2 Doelstelling

De hoofddoelstelling van het bestemmingsplan is ruimtelijke uitbreiding van het bestaande sportpark van VV De Meern planologisch-juridisch mogelijk te maken, om daarmee tevens indirect een capaciteitsuitbreiding te faciliteren van MHC Fletiomare. Het plan richt zich daarnaast op beheer van de bestaande situatie en het vastleggen van de functionele en ruimtelijke structuur.

In het plan zijn de wijzigingen in de wet- en regelgeving en het beleid van de verschillende overheden op het gebied van de ruimtelijke ordening, die zich in de loop van de tijd hebben voorgedaan, verwerkt. Met dit bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij recent tot stand gekomen bestemmingsplannen binnen de gemeente, om de uniformiteit van bestemmingen en regelgeving te bevorderen.

## 1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het sportpark van VV De Meern ligt aan de westzijde van Utrecht in het deelgebied van Leidsche Rijn: Leidsche Rijn Park. De grens van het plangebied wordt globaal gevormd door Esdoornlaan, sportvereniging VV De Meern, Burgemeester Middelweerdbaan, het Zwembad Fletiomare en het politiebureau, zie afbeelding 1. De plangrenzen van het bestemmingsplan sluiten aan op die van de aangrenzende gebieden.



Project **Leidsche Rijn Park**      Schaal **1:5000**  
 Ligging plangebied uitbreiding Fietomare  
 Datum **12-11-2010**      Formaat **A4**

*Afbeelding 1: Ligging plangebied*

## 1.4 Vigerende bestemmingsplannen

Binnen het gebied vigeert het volgende bestemmingsplan:

| Bestemmingsplan    | Vastgesteld door raad | Goedgekeurd door GS |
|--------------------|-----------------------|---------------------|
| Leidsche Rijn Park | 29 juni 2006          | 16 januari 2007     |

## 1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat de beschrijving van de relevante beleidskaders. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de bestaande situatie, de planbeschrijving en de uitvoeringsaspecten. Hoofdstuk 4 gaat in op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 5 komt de juridische toelichting op de planregels aan bod.

# Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders

## 2.1 Algemeen

Dit hoofdstuk geeft een beknopt overzicht van de ruimtelijke beleidskaders op Rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau. Het vastgestelde beleid vormt het kader voor het gemeentelijk beleid in dit bestemmingsplan.

## 2.2 Rijksbeleid

De Nota Ruimte is in januari 2006 door de Eerste Kamer aangenomen. Inhoudelijk heeft de nota het adagium: decentraal wat decentraal kan, centraal wat centraal moet. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat in Nederland ter beschikking is. De belangrijkste instrumenten van de nota hebben betrekking op contouren, landschappen, stedelijke netwerken en water.

Voor recreatie signaleert het Rijk dat de ontwikkeling van recreatievoorzieningen in en om de stad, met name in de nationale stedelijke netwerken, de afgelopen decennia is achtergebleven bij de verstedelijking. Aanbod van voldoende groene ontspanningsmogelijkheden is belangrijk voor de leefbaarheid, het welzijn en de gezondheid van bewoners en voor de economische concurrentiepositie.

### 2.2.1 Startconvenant VINEX

In het startconvenant VINEX regio Utrecht is voor Leidsche Rijn een groei van 20.000 woningen afgesproken, met een mogelijke doorgroei naar 25 à 30.000. Tevens is afgesproken dat bij de inrichting van nieuw stedelijk gebied de realisatie van hoogwaardig openbaar vervoer en het respect voor de huidige cultuurhistorische waarden van groot belang zijn. Inmiddels is meer dan de helft van het beoogde aantal woningen gerealiseerd.

## 2.3 Provinciaal en regionaal beleid

### 2.3.1 Structuurvisie Provincie Utrecht (2004)

Het Streekplan Utrecht (2004) is, bij de introductie van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening, van rechtswege beleidsneutraal omgezet in de provinciale Structuurvisie (2009) en blijft onverminderd gelden. Het stadsgewest Utrecht is het zwaartepunt van de verstedelijking en economie in de provincie. Dat wil zeggen dat de provincie nieuwe opgaven voor wonen en werken vooral hier wil realiseren. Op de streekplankaart is het plangebied aangeduid als stedelijk gebied. Binnen deze categorie vallen alle stedelijke functies, zoals wonen, werken, voorzieningen en stedelijk groen. Hiervoor stelt de provincie dat stedelijke veranderingsprocessen als stadsvernieuwing, herstructurering en verdichting van groot belang zijn. Het streekplan geeft met name richting aan de nadere invulling van het gebied buiten de rode contouren, het landelijk gebied.

### 2.3.2 Het Regionaal Structuurplan 2005–2015

Bestuur Regio Utrecht heeft in 2005 het Regionaal Structuurplan (RSP) vastgesteld waarin in grote lijnen is weergegeven hoe de regio Utrecht zich in de komende jaren moet gaan ontwikkelen op het gebied van wonen, werken, groen en bereikbaarheid. Het centrale thema van het plan is 'beheerste dynamiek'. In het Regionaal Structuurplan valt Leidsche Rijn Park onder de categorie "recreatie groen". Dit zijn recreatiegebieden met een grote stedelijke invloed door een afwisseling van (dag)recreatieterreinen, recreatief groen, fiets- en wandelpaden, begraafplaatsen, omvangrijke sportcomplexen, maneges, volkstuincomplexen, agrarisch gebruik en incidenteel tuinbouw; voorts kleine natuurgebieden en ecologische verbindingzones en mogelijkheden voor verblijfsrecreatie.

## 2.4 Gemeentelijk beleid

### 2.4.1 Structuurvisie 2015–2030 (2004)

Specifiek voor de stad Utrecht is een Structuurvisie vastgesteld. Hierin zijn de drie kernkwaliteiten van de stad uitgewerkt in de drie perspectieven: De Markt, Het Podium en De Binnentuin. Het bestemmingsplangebied behoort tot het ontwikkelingsperspectief 'Het Podium'. Het Ontwikkelingsperspectief het Podium richt zich op de stad als ontmoetingsplek voor kunst, cultuur, onderwijs, voorzieningen en recreatie.

Het Leidsche Rijn Park is volgens deze visie één van de grote Podia van de stad Utrecht. Een podium levert een publiek aanbod voor mensen uit de stad, maar ook voor mensen uit andere steden en dorpen. Bij de vier grote podia gaat het om echte iconen voor de stad, die medebepalend zijn voor de identiteit van de stad. Andere iconen zijn de historische binnenstad, het stationsgebied en Leidsche Rijn Centrum.

In de planbeschrijving wordt aangegeven hoe met deze positie in de groene structuur wordt omgegaan.

### 2.4.2 Masterplan Leidsche Rijn (1995)

Voor het westelijk deel van het stadsgewest Utrecht is een Masterplan opgesteld, waarmee aan de ontwikkeling van Leidsche Rijn richting is gegeven. Het Masterplan is erop gericht Leidsche Rijn te ontwikkelen tot een stedelijk gebied met het doel een bijdrage te leveren aan de oplossing van de grote woningnood in de regio Utrecht. Bij het opstellen van het Masterplan Leidsche Rijn is als leidraad voor het hele plangebied gekozen voor drie sturende begrippen; compactheid, duurzaamheid en identiteit.

Het programma voor Leidsche Rijn omvat 30.000 woningen, 30.000 arbeidsplaatsen in kantoren en bedrijven en 289 ha voor voorzieningen, zoals winkels, scholen, gezondheidscentra, buurthuizen, sportvoorzieningen en openbare groenvoorzieningen.

Sinds de vaststelling van het Masterplan is een aantal keer een actualisatie gemaakt, waarvan de Actualisatie Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn 2003 de meest recente is voor het gehele gebied. Hierin is sterk voortgeborduurd op het oorspronkelijke gedachtegoed uit het Masterplan. Voor belangrijke plandelen zijn inmiddels, binnen de kaders van de Ontwikkelingsvisie, afzonderlijke Stedenbouwkundige Programma's van Eisen (SPvE's) en Stedenbouwkundige Plannen (SP's) vastgesteld.

Voor dit gebied is dit het "Programma van Eisen Leidsche Rijn Park" (2004) waarop het Bestemmingsplan Leidsche Rijn Park (2006) is gebaseerd. Daarin wordt gezegd dat het de sportparken een stadsbrede functie zullen vervullen.

### 2.4.3 Welstandsnota Utrecht 'De schoonheid van Utrecht' (2004)

De welstandsnota geeft richtlijnen voor het toetsen van bouwaanvragen aan welstand in aanvulling op het bestemmingsplan. In de welstandsnota Utrecht wordt een onderscheid gemaakt in een drietal beleidsniveaus met een verschillende vrijheid in de omgang met de bestaande stedenbouwkundige structuur en architectuur. Op de Beleidskaart van de welstandsnota heeft het plangebied de aanduiding 'respect' meegekregen. Essentiële eigenschappen van de aanwezige bebouwings- en omgevingskarakteristiek worden gerespecteerd.

Dit betekent:

- samenhang en structuur van het stedelijke (en landelijke) beeld staat voorop;
- respect voor het kenmerkende bebouwingsbeeld met zijn architectonische verschijningsvorm;
- nieuwe interpretaties, veranderingen en transformaties zijn mogelijk.

In paragraaf 3.2.3 wordt aangegeven hoe in dit bouwplan wordt omgegaan met deze uitgangspunten.

### 2.4.4 Parkeernota 2003 'Parkeren, een kwestie van kiezen' en partiële herijking parkeernormen, 2008

In de Parkeernota ( 'Parkeren, een kwestie van kiezen', 2003 en herijking, 2008) worden de kaders van het parkeernormenbeleid van de stad neergelegd. De parkeernormen gelden als voorwaarde voor het verstrekken van een bouwvergunning en geven aan hoeveel parkeerplaatsen gebouwd moeten worden als een gebouw wordt gebouwd, uitgebreid of verbouwd voor een andere functie.

Het uitgangspunt is dat, rekening houdend met de kenmerken van de locatie en functie, het parkeren op eigen terrein opgelost dient te worden, bij voorkeur ondergronds. De parkeernormen hebben een bandbreedte, om optimale flexibiliteit en maatwerk te bieden bij de realisatie van bouwplannen. In de planbeschrijving wordt aangegeven hoe is omgegaan met deze uitgangspunten.

### 2.4.5 Groenstructuurplan Stad en Land verbonden (2007)

Het Groenstructuurplan Utrecht dient voor het behoud en de ontwikkeling van de kwaliteiten van het stedelijk groen als onderdeel van een kwalitatief hoogstaand woon- en vestigingsklimaat dat de gemeente Utrecht wil zijn.

Het geeft in hoofdlijnen de gebruiksfunctie, de bestemming, de beeldende rol, de ecologische betekenis en het onderhoudskarakter van de groenvoorzieningen in de stad aan. Dit kunnen bestaande voorzieningen zijn of voorzieningen die nog ontwikkeld gaan worden. Het streven is voldoende stedelijk groen in alle wijken en verbindingen met grote recreatiegebieden rondom de bebouwde kom. Er is een overzicht opgenomen van de onderdelen die voor 2030 moeten worden aangepakt om het streefbeeld te realiseren. De gemeente wil met name het groen in de wijken versterken en de groene recreatieve verbindingen verbeteren. Het Leidsche Rijn Park, als groot binnenstedelijk groengebied, wordt aangegeven als een van de belangrijke en kansrijke onderdelen voor ontwikkeling van de groenstructuur. En vormt, naast groen in wijken en de grote groengebieden buiten de bebouwde kom, één van de drie prioriteiten in de ontwikkeling van de groenstructuur tot 2030.

### 2.4.6 Bomenbeleid Utrecht 2009–2030 (2009)

Eén van de belangrijkste doelen van het Utrechtse bomenbeleid is een samenhangende bomenstructuur voor de stad te verbeteren en te ontwikkelen, gebaseerd op cultuurhistorische, ruimtelijke en ecologische uitgangspunten en milieu. Voor 2030 zet de gemeente in op het behoud en de ontwikkeling van de bomenstructuur. Dit zal gebeuren door twee beleidsdoelstellingen:

- Waar mogelijk ontbrekende bomen in de bomenstructuur aanvullen om zo een samenhangende structuur te creëren.
- De bomenstructuur verder verbeteren door extra zorg aan beheer en onderhoud te besteden.



In dit plangebied bevindt zich, volgens de bomenstructuurkaart van Utrecht, geen van de te behouden boomstructuren.

Sinds 1 januari 2007 kennen alle gemeentelijke ruimtelijke plannen in de stad een bomenparagraaf. De bomenparagraaf biedt vanaf het begin en in alle fasen van een planproces de mogelijkheid een belangenafweging te maken over de gevolgen van een ruimtelijk plan voor bomen (zie hiervoor paragraaf 3.3.8).

#### 2.4.7 Sportnota 'Sport in het Hart 2007–2010'

De missie van het beleidsplan sport 2007–2010 luidt: "Utrecht is een dynamische sportstad waar iedereen meedoet op zijn of haar niveau". Om het sportklimaat verder te zijn tien ambities vastgesteld. Van toepassing op dit plangebied zijn:

1. Aantrekkelijk sportaanbod voor leerlingen, zowel onder als na schooltijd;
2. vitale verenigingen;
3. voldoende basisaccommodaties in elke wijk

Utrecht staat garant voor een eigentijds en kwalitatief goed basispakket aan voorzieningen: laagdrempelige (top)sportaccommodaties en sportief ingerichte openbare ruimte in alle wijken. Daarnaast is een brede en blijvende betrokkenheid van maatschappelijke partners binnen de sport zelf, het onderwijs, het wijkwelzijnswerk en de zorg, het bedrijfsleven en uiteindelijk ook van iedere Utrechter, een belangrijke voorwaarde om het sportklimaat verder te versterken. Als regisseur zet de gemeente daarom in op intensivering van de samenwerking met de partners.

## 2.5 Conclusie

De ontwikkeling van dit bestemmingsplan past aldus in het geldende beleid.

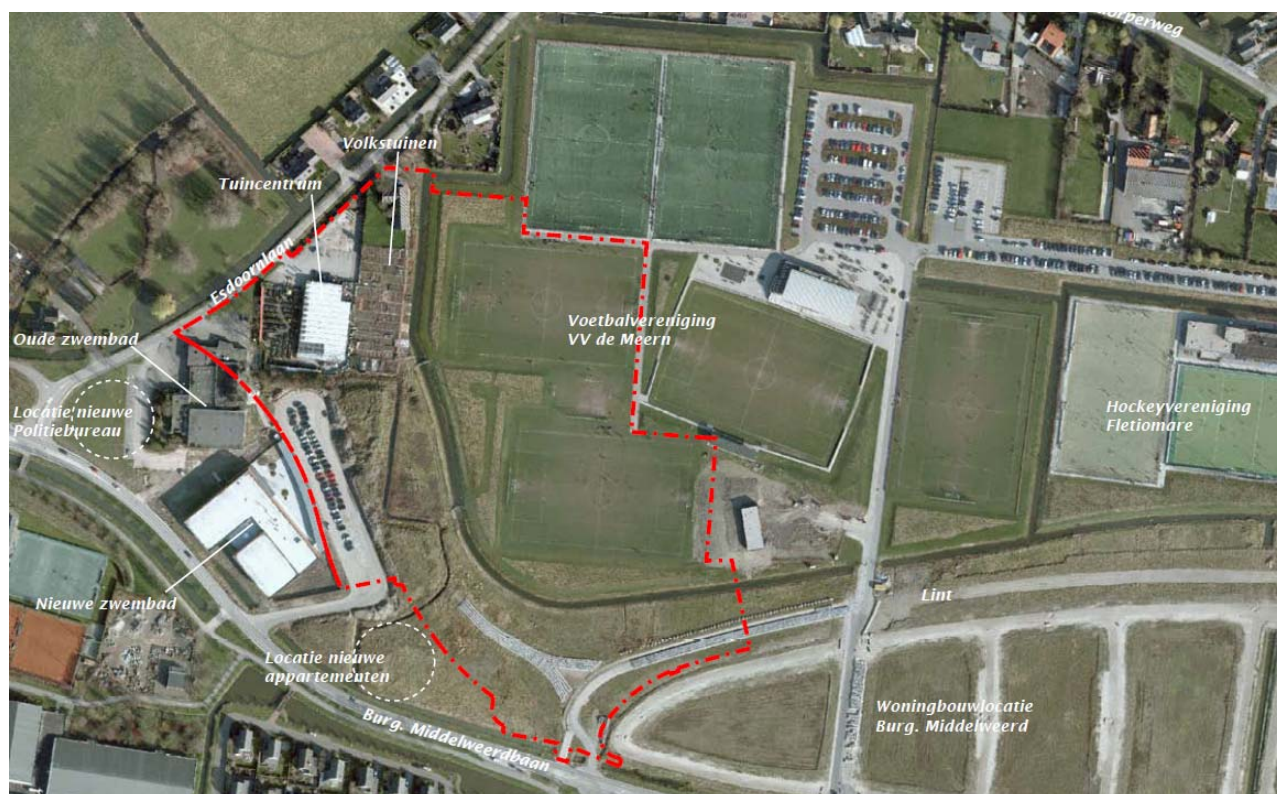
# Hoofdstuk 3 Bestaande situatie, plan en uitvoeringsaspecten

## 3.1 Bestaande situatie

Het sportpark VV De Meern heeft in de huidige situatie (tijdelijk) een oppervlakte van circa 8,6 hectare (voorheen 10 ha) en bestaat in deze tijdelijke situatie uit 5,5 voetbalvelden (voorheen 6 velden). De oorzaak hiervan is gelegen in de uitbreiding van het sportpark van MHC Fletiomare met 2 hockeyvelden op de plek waar voorheen een voetbalveld van VV De Meern was gesitueerd.

Rondom en in het sportpark liggen waterlopen met een breedte variërend van 3 tot 5 meter. Direct ten westen van sportpark VV De Meern zijn volkstuinen gevestigd. Deze volkstuinen zijn ontsloten via de Esdoornlaan. Op het aangrenzende terrein van de volkstuinen is een stal in gebruik ten behoeve van opslag van gereedschappen.

Het sportpark van VV De Meern is per auto en fiets bereikbaar via de Burgemeester Middelweerdbaan. Auto's worden geparkeerd op het sportpark.



Afbeelding 2: Huidige situatie sportpark van VV De Meern

## 3.2 Planbeschrijving

### 3.2.1 Algemeen

Bij de zoektocht naar het realiseren van een noodzakelijke capaciteitsuitbreiding van VV De Meern en MHC Fletiomare, hebben diverse aspecten een rol gespeeld. Zo diende het sportpark van VV De Meern en Fletiomare qua ruimtelijke omvang zo min mogelijk te worden gewijzigd. Ook dienden de nieuwe hockeyvelden in de directe nabijheid van de bestaande hockeyvelden te worden gerealiseerd.

Een ander aspect was dat het huidige volkstuinencomplex aan de Esdoornlaan binnen het zoekgebied een plek zou moeten krijgen, tussen het sportcomplex, Esdoornlaan en Het Lint. Het Lint, als begrenzing van het Leidsche Rijn Park, diende te blijven voldoen aan de basisprincipes van Het Lint zoals geformuleerd door het bureau West 8: 'Het Lint wordt omschreven als een groene openbare ruimte met een gemiddelde breedte van 30 meter waar doorheen een asfaltpad loopt ten behoeve van langzaam verkeer en dat aan beide zijden begrensd wordt door bosbeplanting (laanbomen of bosstrook). Het verloop van Het Lint dient vergelijkbaar te zijn met het verloop, zoals voorgesteld in het vigerende bestemmingsplan Leidsche Rijn Park (2006)'.

Ten aanzien van de vrije kavels aan de zuidwestzijde van Het Lint (tegen het nieuwe zwembad en het nieuwe politiebureau aan) is geconcludeerd dat deze nog niet zijn uitgegeven en dus kunnen worden gewijzigd. Uitgangspunt is om zo veel mogelijk kavels te behouden.

Tenslotte is besloten dat de woningbouwkavel ten zuiden van het zwembad niet of nauwelijks mag worden gewijzigd.

### 3.2.2 Programma

Met inachtneming van de aspecten zoals verwoord onder 3.2.1, zijn de volgende ontwikkelingen binnen het plangebied mogelijk gemaakt:

- erschikken van de bestaande voetbalvelden van VV De Meern en daardoor ruimtelijke uitbreiding van het sportpark;
- verschuiving van Het Lint in westelijke richting;
- de volkstuinen die eerst aan de Esdoornlaan waren gesitueerd, komen door verplaatsing ten zuidwesten van de sportvelden te liggen; het volkstuinencomplex zal worden afgescheiden van de sportvelden door middel van een watergang.

| Buitenruimte                | Aantal m² bruto |
|-----------------------------|-----------------|
| Sport                       | 13.883          |
| Groen                       | 18.782          |
| Verkeer- en verblijfsgebied | 1.320           |
| Volkstuinen                 | 1.839           |
| <b>Totaal</b>               | <b>35.824</b>   |

Tabel 1: Functies in aantal vierkante meters bruto



*Afbeelding 3: Nieuwe situatie sportpark VV De Meern*

### 3.2.3 Ruimtelijk

De bestaande sportvelden van VV De Meern en MHC Fletiomare grenzen aan alle zijden aan bestaande of toekomstige woningbouw. Bij uitbreiding aan de westkant is de opoffering van woningen echter het minst. Door een aantal voetbalvelden van VV De Meern te herschikken, en een kleine ruimtelijke uitbreiding naar het westen door te voeren, is het mogelijk geweest om het meest oostelijk gelegen voetbalveld van VV De Meern om te bouwen tot twee hockeyvelden. Daarmee werd de maximaal mogelijke uitbreiding van hockeyvelden onder de onder paragraaf 3.2.1 gestelde voorwaarden bereikt. Door de gemaakte keuze is rekening gehouden met de omliggende woonstructuur.

Om de uitbreiding van het aantal hockeyvelden snel te kunnen realiseren, heeft VV De Meern tijdelijk een veld minder ter beschikking gekregen. Dit is voor deze club in deze tijdelijke situatie gecompenseerd door het ombouwen van natuurgrasvelden naar kunstgrasvelden waardoor deze intensiever kunnen worden gebruikt.

### 3.2.4 Bereikbaarheid en parkeren

De ontsluitingsstructuur van VV De Meern blijft ongewijzigd en valt buiten het plangebied van dit bestemmingsplan.

De volkstuinen op de nieuwe locatie, worden voor verkeer ontsloten via Esdoornlaan en Leuvenseboslaan. Parkeren vindt plaats aan de Leuvenseboslaan. Vanaf de Leuvenseboslaan zijn de volkstuinen te voet of met de fiets te bereiken via het Lint.

Ten behoeve van een goede bereikbaarheid van de beide woningbouwlocaties aan de Burgemeester Middelweerdbaan worden de Leuvenumseboslaan en de Emmikerboslaan in de toekomst wellicht met elkaar verbonden. Deze verbinding kruist ten noorden van de Burgemeester Middelweerdbaan met Het Lint. De mogelijkheid voor deze kruising is opgenomen in de regels.

### 3.2.5 Openbare ruimte

Voor het realiseren van een extra voetbalveld moet Het Lint worden opgeschoven in zuidwestelijke richting. De sloot die de grens vormt tussen Het Lint en VV de Meern, moet daardoor worden verlegd. Het Lint wordt ingericht als openbare grasweide waar doorheen een asfaltpad loopt ten behoeve van langzaam verkeer en aan weerszijde wordt begrensd door bomen of bosplantsoen.

## 3.3 Uitvoeringsaspecten

### 3.3.1 Milieu-effect rapportage

Het doel van een m.e.r. is om het milieubelang naast andere belangen een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming. Daarom moeten bij grootschalige projecten de milieugevolgen in beeld worden gebracht, voordat besluitvorming plaatsvindt. Onderliggend plan valt vanwege de geringe omvang niet onder de mer-regeling. Het opstellen van een aparte MER is dan ook niet noodzakelijk.

### 3.3.2 Luchtkwaliteit

In artikel 5.16 Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) staat een limitatieve opsomming van de bevoegdheden waarbij luchtkwaliteitseisen een directe rol spelen. Het gaat in ieder geval om ruimtelijke besluiten, zoals bestemmingsplannen, die direct gevolgen voor de luchtkwaliteit hebben en daardoor kunnen bijdragen aan overschrijding van een grenswaarde.

Luchtkwaliteitseisen spelen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van een dergelijke bevoegdheid, als tenminste aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- a. De ontwikkelingen leiden niet tot een overschrijding van de grenswaarden;
- b. Een project leidt – al dan niet per saldo – niet bij tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- c. Een project draagt "niet in betekende mate" (NIBM) bij aan de concentratie in de buitenlucht;
- d. Een project is genoemd of is niet in strijd met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

#### 3.3.2.1 Niet in betekende mate (NIBM)

In het Besluit NIBM en de Regeling NIBM zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM (Niet In Betekende Mate). Sinds de inwerkingtreding van de Implementatiewet is het begrip 'niet in betekende mate' gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging.

#### 3.3.2.2 Plansituatie

De totale ontwikkeling van Leidsche Rijn is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL, artikel 5.16 –d). De extra verkeersintensiteit van deze planontwikkeling veroorzaakt een toename minder dan 3% van de grenswaarde en voldoet daarmee aan de criteria van 'Niet In Betekende Mate' (NIBM; artikel 5.16–c).

Dit plan voldoet derhalve aan de voorwaarde van artikel 5.16 van de Wet luchtkwaliteit. De luchtkwaliteitseisen vormen derhalve geen belemmering voor de relevante ruimtelijke besluiten van dit plan.



### 3.3.3 Geluidhinder

Geluid beïnvloedt vaak de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. De belangrijkste geluidsbronnen die in het kader van de ruimtelijke ordening van belang zijn, zijn wegverkeer, railverkeer en bedrijven. De mate van acceptatie en hinder is onder meer afhankelijk van de functie van het geluidsbelaste object – hiervoor kent de wet 'geluidsgevoelige bestemmingen' (zoals onder andere woningen en scholen).

De regels van de Wet geluidhinder zijn van toepassing bij het vaststellen van een bestemmingsplan. De normen uit die wet zijn van toepassing bij:

- bestemmen van gronden voor nieuwe geluidsgevoelige objecten;
- bestemmingen van gronden voor aanleg van nieuwe (gezoneerde) wegen (niet bij woonerven of wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/u geldt);
- reconstructie van wegen;
- geluidsgezoneerde industrieterreinen.

#### 3.3.3.1 Wegverkeerslawaaï

De Wet geluidhinder kent een voorkeursgrenswaarde en een maximale ontheffingswaarde. De normering voor wegverkeer loopt tussen de 48 dB en 63 dB, de normering voor spoorweglawaaï loopt tussen de 55 en 68 dB. Bij een geluidsbelasting onder de voorkeursgrenswaarde gelden er geen voorwaarden voor het bestemmen van geluidsgevoelige bestemmingen. Bij een geluidsbelasting boven de maximale ontheffingswaarde zijn geluidsgevoelige bestemmingen niet toegestaan (uitzondering voor zogenaamde 'dove gevels'). Bij een geluidsbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde kan een ontheffing Hogere Waarde worden aangevraagd.

Bij een geluidsbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde dient akoestisch onderzoek uitsluitsel te geven over de te verwachten geluidsbelasting en de doeltreffendheid van maatregelen om een overschrijding van grenswaarden te voorkomen. Onder bepaalde voorwaarden, die zijn vastgelegd in de gemeentelijke geluidnota, kan door burgemeester en wethouders een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. De procedure voor het verlenen van een ontheffing loopt parallel met de ruimtelijke ordeningsprocedure bestemmingsplanprocedure of de procedure van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

#### Plansituatie

In het plan worden geen woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Binnen dit plan worden aan de toegangsweg naar het sportpark ongeveer 70 extra parkeerplaatsen mogelijk gemaakt. De aanrijroute van het sportpark loopt via de Alendorperplaats en Alendorperweg. De bezetting zal met name in het weekend plaatsvinden. Dat zal voor zaterdag en zondag gemiddeld een toename van de verkeersintensiteit betekenen van ongeveer 280 verkeersbewegingen verdeel over het oostelijk en westelijk gedeelte van de Alendorperweg.

Voor de Wet geluidhinder dient te worden gekeken naar de gemiddelde toename per dag; dan is er dus sprake van een toename van ongeveer 40 motorvoertuigen. Een dergelijke toename is dermate laag dat dit een verwaarloosbare toename in geluidsbelasting op aanliggende woningen vormt.

#### 3.3.3.2 Spoorweglawaaï

Langs spoorwegen kan sprake zijn van geluidsoverlast en dus van gezondheidsrisico. De normering die hiervoor geldt is een voorkeursgrenswaarde van 55 dB en een max. ontheffingswaarde van 68 dB.

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan, net al bij verkeerslawaaï, hiervoor door de gemeente ontheffing worden verleent. Hiervoor zijn dezelfde regels en voorwaarde van toepassing als bij verkeerslawaaï.

#### Plansituatie

Het plangebied ligt niet in de invloedssfeer van spoorwegen

#### **3.3.3.3 Industrielawaai**

Van Industrielawaai kan hinder worden ondervonden. Het optreden van hinder als gevolg van Industrielawaai kan worden voorkomen en beperkt door afstand te bewaren tussen geluidsbron en ontvanger.

#### Plansituatie

Deze planlocatie valt buiten enige geluidszone van industrieterrein.

#### **3.3.3.4 Milieuhinder bedrijvigheid**

Er wordt naar gestreefd om in de stad wonen en werken op een goede manier te laten samengaan. Beide functies zijn zeer belangrijk voor Utrecht maar voorkomen moet worden dat milieuhinder van bedrijven een negatieve invloed heeft op de woonomgeving.

#### Plansituatie

In de omgeving van de planlocatie bevinden zich geen bedrijven die een ontoelaatbare hinder m.b.t. geluid, hinder of gevaar kunnen opleveren.

Bedrijven in de omgeving van het plangebied vormen geen belemmering voor de onderhavige ontwikkeling.

#### **3.3.4 Externe veiligheid**

Op plekken waar wordt gebouwd kunnen veiligheidsrisico's optreden voor omwonenden, bedrijven en passanten. Om de veiligheid te vergroten wordt bij bestemmingsplannen aandacht besteed aan de omgeving van bedrijven die veiligheidsrisico's met zich meebrengen. De normen en richtlijnen komen uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Dit besluit schrijft voor dat beschikkingen zoals een bestemmingsplan moeten worden getoetst aan deze normen.

Daarnaast kan transport van gevaarlijke stoffen een risico opleveren m.b.t. externe veiligheid. Het gaat dan zowel om transport over de weg als over de rails. Dit wordt geregeld in de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Rnvg; voor transport over weg, spoor en water). In de stad ligt een vastgestelde route waarover transport van gevaarlijke stoffen plaats mag vinden. Gevoelige bestemmingen moeten voldoende afstand houden tot deze wegen.

Voor externe veiligheid bestaan twee normen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het plaatsgebonden risico (PR) geeft aan hoe groot de overlijdenskans is indien een persoon zich permanent op een bepaalde plek bevindt. De norm voor het PR is  $10^{-6}$

Het groepsrisico geeft aan hoeveel mensen zouden overlijden tengevolge van een calamiteit.

Voor het Groepsrisico is een zogenaamde oriënterende waarde vastgesteld. Voor transport bedraagt deze waarde  $10^{-4}$ /jaar bij 10 doden,  $10^{-6}$ /jaar bij 100 doden enzovoorts. Het is een oriënterende waarde omdat onder voorwaarden van deze waarde mag worden afgeweken.

#### Plansituatie

Het plangebied ligt niet in de invloedzone van een bedrijf wat onder de Bevi-regeling valt en niet in de invloedzone van spoorwegen.

### 3.3.5 Bodemkwaliteit

Het gemeentelijk bodembeleid gaat uit van de volgende algemene uitgangspunten:

#### 1. Bodembescherming

Nieuwe bodemverontreiniging moet worden voorkomen en indien er toch bodemverontreiniging ontstaat moet de bodem direct worden gesaneerd. Dit speelt met name bij bedrijfsmatige activiteiten en/of calamiteiten.

#### 2. Bodemsanering

Ernstig verontreinigde locaties dienen te worden gesaneerd indien er tevens sprake is van milieuhygiënische risico's. Bij immobiele verontreiniging in de bovengrond die zich niet kan verspreiden (zoals zware metalen en PAK) wordt uitgegaan van een zogenoemde functiegerichte benadering. Dit houdt in dat de kwaliteitseisen die aan de bodem worden gesteld afhankelijk zijn van de (toekomstige) bestemming van de locatie. Bij mobiele verontreiniging die zich via het grondwater kan verspreiden, wordt mede afhankelijk van de kosteneffectiviteit, zoveel mogelijk verwijdering van de verontreiniging nagestreefd. Een ander uitgangspunt is dat bij nieuw in te richten gebieden of terreinen hogere eisen worden gesteld aan de bodemkwaliteit dan bij milieuhygiënisch onvermijdbare saneringen in gebieden waar geen nieuwe inrichting plaats vindt. Bij nieuwe situaties ligt het criterium voor saneren bij ernstige verontreiniging.

#### 3. Bodembeheer

Bij hergebruik van (schone of licht verontreinigde) grond wordt uitgegaan van het principe "wat schoon is moet schoon blijven" en "wat vies is mag niet viezer worden". Waar mogelijk wordt een verbetering van de kwaliteit nagestreefd, zodat de bodem duurzaam geschikt wordt voor elk gewenst gebruik.

Bij een aanvraag om bouwvergunning, een functiewijziging of aan- dan wel verkoop dient een bodemonderzoek conform de NEN 5740 verricht te worden. Op basis van dit onderzoek wordt beoordeeld of de locatie geschikt is voor de geplande functie of dat er nog een nader onderzoek of misschien zelfs een bodemsanering noodzakelijk is voordat de locatie geschikt is voor de geplande functie.

De resultaten van het onderzoek dienen bij de in te dienen bouwaanvraag te worden overlegd voor deze in behandeling wordt genomen. Hierbij dient te worden aangetoond dat de grond ter plaatse geschikt is voor de uitoefening van de functie

#### 3.3.5.1 Plansituatie

De bodemkwaliteit is bij de aanlag van het park en de sportvelden onderzocht en waar nodig gesaneerd. De bodemkwaliteit voldoet daarmee aan de eisen voor de geplande bestemmingen.

### 3.3.6 Ecologie

Het groenstructuurplan en het Meerjaren Groenprogramma (2006, 2007) heeft als centrale doelstelling het verhogen van de kwaliteit van het stedelijk groen ten behoeve van de leefbaarheid van de stad.

Gebleken is dat een gevarieerde natuur en soortendiversiteit in flora en fauna een grote bijdrage levert aan een positieve waardering van het groen en de openbare ruimte van bewoners. Om de natuurwaarden in het stadsgroen te behouden en te verbeteren, is het noodzakelijk dat er groene verbindingen tussen het groene buitengebied en het groen in de stad zijn, en tussen groene kerngebieden onderling.

In het groenstructuurplan zijn de bestaande en wenselijke groenstructuren (ecologisch recreatief en cultuurhistorisch) vastgelegd.

In het groenstructuurplan zijn de bestaande en wenselijke groenstructuren (ecologisch recreatief en cultuurhistorisch) vastgelegd. Deze zones moeten in principe 'groen' blijven en bij (her)inrichting dient dit te worden afgestemd op de toegekende ecologische functie. Veranderen van functie kan alleen na bestuurlijke afweging. Vermindering van de ecologische gebieden in de stad dient elders gecompenseerd te worden.



#### 3.3.6.1 Plansituatie

Het plangebied ligt binnen de groenbestemming van het park Leidsche Rijn. Het Lint rondom het park vormt een belangrijke groenverbindingszone. De geplande bestemmingen van Groen (1 en 2), Sport, Recreatie–Volkstuin en Verkeer en Verblijf (kleine gebieden) geven geen beperking voor de vastgestelde groenstructuur en functie van het park Leidsche Rijn.

#### 3.3.7 Flora en fauna

De Flora en Faunawet legt een zorgplicht op ten aanzien van natuur, planten en dieren. Indien een ontwikkeling mogelijk de bestaande natuurwaarden kan verminderen, moet de initiatiefnemer aangeven hoe dat beperkt en/of gecompenseerd gaat worden. Wanneer bij de planvorming de bestemming in een gebied verandert moet er, bij kans op voorkomen van beschermde diersoorten, middels een flora-fauna inventarisatie de huidige waarde worden bekeken en moet er inzicht worden gegeven in het voorkomen van beschermde planten en diersoorten. De Flora en Faunawet beschermt inheemse diersoorten en plantsoorten, en onderscheidt deze in verschillende beschermingscategorieën. Voor algemeen voorkomende beschermde soorten (tabel 1) geldt vrijstelling van verbodsbepalingen. Soorten van Tabel 2 zijn zwaarder beschermd, voor deze soorten kan ontheffing worden aangevraagd. Ontheffing op grond van het belang ruimtelijke ontwikkeling en inrichting is niet mogelijk voor soorten van Tabel 3, die zijn opgenomen in Bijlage IV van de Habitatrichtlijn. Voor deze soorten geldt dat overtreding van verbodsbepalingen voorkomen dient te worden door het treffen van mitigerende maatregelen. Het bevoegd gezag voor de FF-wet is het ministerie van ELI.

##### 3.3.7.1 Plansituatie

De functiewijziging heeft geen effect op natuur. In het kader van het bestemmingsplan Leidsche Rijn Park is flora- en fauna onderzoek uitgevoerd (in 2004: Natuurwaarden van acht deelgebieden in het Leidsche Rijn Park en in 2006: Natuurtoets flora- en faunawet woningbouwlocatie rand Leidsche Rijn Park te Utrecht). Uit deze inventarisatie is gebleken dat op deze locatie wel tabel 2 soorten kunnen voorkomen, maar tabel 3 soorten zijn niet te verwachten. Op basis van deze onderzoeken is ontheffing aangevraagd en verkregen voor de aanleg van Het Lint en van de sportverenigingen VV de Meern en Fletiomare. Begin 2010 is daarnaast een nieuwe ontheffing in het kader van flora en fauna verleend, specifiek ten behoeve van de uitbreiding van de sportvelden (zie bijlagen).

Inmiddels beschikt de Gemeente Utrecht over een vastgestelde Gedragscode Flora en Faunawet. De werkzaamheden zullen worden uitgevoerd conform deze "gedragscode Flora en Faunawet van de gemeente Utrecht, goedkeuringsbesluit ministerie LNV d.d. 7 september 2010, ref DR/210/3379). Hierdoor is een ontheffing voor tabel 2 soorten niet meer noodzakelijk. De hierboven vermelde onderzoeken dateren uit 2004 en 2006. Echter omdat inmiddels volgens de Gedragscode Flora en Fauna wordt gewerkt, is een update ten behoeve van dit bestemmingsplan niet noodzakelijk.

#### 3.3.8 Archeologie

Het gemeentelijk archeologiebeleid heeft tot doel bij te dragen aan de historische beeldvorming over Utrecht en zijn bewoners. Om dit doel optimaal te verwezenlijken vervult de gemeentelijke archeologische dienst een actieve rol. In de op de gemeentelijke archeologische waardenkaart aangeduide gebieden waar een onderzoeksverplichting geldt, zal van toekomstige initiatiefnemers tot bodemversturende activiteiten een inspanning gevraagd kunnen worden om resten uit het verleden op te sporen en zo nodig veilig te stellen.

Voor dit gebied in Leidsche Rijn Park geldt een archeologische verwachtingswaarde en op een enkele locatie is aangetoond een hoge archeologische verwachtingswaarde (zie afbeelding 4). Voor deze locaties geldt een onderzoeksplicht en een aanlegvergunningsstelsel en gelden in beginsel bouwregels bij elke ontwikkeling.



|  |  |                                                         |
|--|--|---------------------------------------------------------|
|  |  | Beschermd archeologisch Rijksmonument                   |
|  |  | Gebied van hoge archeologische waarde                   |
|  |  | Gebied van hoge archeologische verwachting              |
|  |  | Gebied van archeologische verwachting                   |
|  |  | Vergunning vanaf 30 cm diepte ten opzichte van maaiveld |

| Oppervlakte te verstoren  | Hoge archeologische waarde | Hoge archeologische verwachting | Archeologische verwachting | Geen verwachting |
|---------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|------------------|
| < 100 m <sup>2</sup>      | Vergunning                 | Geen vergunning                 | Geen vergunning            | Geen vergunning  |
| 100 - 1000 m <sup>2</sup> | Vergunning                 | Vergunning                      | Geen vergunning            | Geen vergunning  |
| > 1000 m <sup>2</sup>     | Vergunning                 | Vergunning                      | Vergunning                 | Geen vergunning  |

Afbeelding 4: Uitsnede plangebied uit de Waardenkaart Archeologie

Voor gebieden van hoge en lage archeologische verwachting geldt vanaf november 2008 beleid dat wordt beschreven in de 'Nota archeologiebeleid Gemeente Utrecht november 2008'. Dit beleid is mede gebaseerd op de recent herziene Monumentenwet (de herziening wordt ook wel de Wet op de Archeologische Monumentenzorg genoemd).

### 3.3.8.1 Verordening op de archeologische monumentenzorg

Op grond van het Verdrag van Malta dat vertaald is in hoofdstuk V van de Monumentenwet 1988 zijn gemeenten verplicht om het archeologisch erfgoed te beschermen. De wet biedt de mogelijkheid om een verordening vast te stellen en om de bescherming via bestemmingsplannen te regelen. Het is mogelijk om beide wegen te bewandelen. Gezien de complicaties die optreden bij het beschermen van het archeologisch erfgoed in bestemmingsplannen, is gekozen voor een verordening, en voor een verwijzing daarnaar in bestemmingsplannen.

In de verordening op de archeologische monumentenzorg is een vergunningstelsel opgenomen ter bescherming van het archeologische erfgoed, waarmee de wettelijk vereiste bescherming kan worden geboden. In het bestemmingsplan wordt, wanneer sprake is van archeologische waarden of verwachting een arcering opgenomen op de kaart (verbeelding) met de bestemming Waarde- archeologisch. In de regels wordt in deze dubbelbestemming opgenomen dat de voor Waarde- archeologie aangewezen gronden mede zijn bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachting. In een specifieke gebruiksregel wordt geregeld dat onder een met het bestemmingsplan strijdig gebruik in ieder geval wordt begrepen het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg. Het bestemmingsplan houdt op deze manier rekening met de archeologische waarden en verwachting, terwijl in strijd handelen met de specifieke gebruiksregel een economisch delict is.

Hoofdstuk V van de Monumentenwet 1988 (artikel 38 en verder) regelt de archeologische monumentenzorg. De wetgever heeft voor de bescherming van het archeologische erfgoed de gemeente de bevoegdheden toegekend waarmee onderzoek afgedwongen kan worden bij verstoring van de grond en waarmee eisen aan dat onderzoek gesteld kunnen worden.

#### 3.3.8.2 Conclusie

De gebieden met archeologische verwachtingen in het plangebied worden beschermd via het vergunningstelsel in de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg en de specifieke gebruiksregel in het bestemmingsplan.

#### 3.3.9 Bomen

Voor de uitwerking van de plannen heeft een uitvoerige bomeninventarisatie plaatsgevonden. Het lukt niet om alle bomen in te passen in de nieuwe ontwikkelingen:

- boom op het tracé van het asfaltpad van Het Lint: het lukt niet altijd om de ligging van Het Lint aan te passen aan de positie van de aanwezige bomen in verband met vaste en beperkte bochtstralen;
- boom kan niet worden gehandhaafd in verband met het ophogen van het terrein: dit is het geval waar het asfaltpad van Het Lint aansluit op de Esdoornlaan en met een toekomstige brug over de watergang heen naar het noorden verder gaat. In verband met het hellingspercentage van de brug moet het terrein opgehoogd worden bij de aanlanding van de brug.

Voor het betreffende plangebied dienen daardoor een zestal bomen (Esdoorns en zomereiken) verwijderd te worden. De zomereiken staan in een dijklichaam en zijn verplantbaar. De intentie is dan ook om deze bomen te verplanten. De nieuwe locatie is nog niet bekend, maar zal in de nabije omgeving worden gezocht.

Bij realisatie van Het Lint worden nieuwe bomen geplant langs het nieuwe volkstuinencomplex en er komt een dubbele rij bomen langs de nieuwe ontsluitingsweg op de zwembadlocatie, aangrenzend aan het plangebied.

#### 3.3.10 Duurzaamheid

De gemeente Utrecht heeft in haar milieubeleidsplan (MBP) op energiegebied een duidelijke ambitie vastgelegd. 'In 2030 CO<sub>2</sub>-neutraal' zo staat in het MBP te lezen. Ontwikkel- en herstructureringslocaties bieden kansen om een bijdrage te leveren aan de realisatie van deze ambitie. De inzet van maatregelen om de CO<sub>2</sub>-uitstoot vergaand te verminderen gaat in de volgorde: energiebehoefte verminderen, inzet van duurzame bronnen en, tenslotte, een zo efficiënt mogelijke omzetting van primaire energie in warmte en kracht. Die klimaatambities betekenen een fors lagere energieprestatie.

Onder duurzame ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan die voorziet in de behoefte van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om ook in hun behoeften te voorzien. Dit houdt in dat het streven is naar een evenwicht tussen de 3 P's: People (sociale component), Planet (ecologie en milieu) en Profit (economie). Voor gebruikers levert duurzaamheid een hoog kwalitatieve leefomgeving door verhoging comfort, veiligheid en gezondheid. Het levert tevens kostenbesparing op én het is goed voor het milieu.

##### 3.3.10.1 Plansituatie

Aanleg van de sportvelden heeft slechts een zeer beperkte invloed op duurzaamheid en CO<sub>2</sub>-emissie. Realisatie van dit bestemmingsplan zal geen invloed hebben op de ambitie van de gemeente.

### 3.3.11 Watertoets

Vanaf 1 november 2003 is de watertoets wettelijk van toepassing: een procedure waarbij de initiatiefnemer in een vroeg stadium overleg voert met de waterbeheerder over waterhuishoudkundige aspecten van ruimtelijke plannen. De watertoets heeft als doel waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze te laten meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten.

#### 3.3.11.1 Beleidskader

Deze watertoets sluit aan op het op duurzaam waterbeheer gericht beleid van de waterbeheerders en is ingepast in het kader van de onderstaande beleidsdocumenten:

- Rijksbeleid: Vierde Nota Waterhuishouding, Vijfde Nota RO, WB21, NBW, Waterwet;
- Provinciaal beleid: onder andere Nota Planbeoordeling, Waterhuishoudingsplan, Beleidsplan Milieu en Water en Streekplan;
- Gemeentelijk beleid: Gemeentelijk Rioleringsplan 2007–2010;
- Waterschapsbeleid: KRW, Waterbeheerplan 2010–2015, Keur.

In het algemeen is het beleid van het Rijk, de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en het waterschap (HDSR) gericht op een duurzaam en robuust waterbeheer, waarbij de waterkwaliteitstrits gescheiden inzamelen–gescheiden afvoeren–gescheiden verwerken en de waterkwantiteitstrits water vasthouden–bergen–vertraagd afvoeren, gehanteerd worden bij ruimtelijke ontwikkelingen.

#### 3.3.11.2 Huidige watersysteem

##### Maaiveld en bodem

Het niveau van het toekomstige maaiveld in het plangebied varieert in hoogte, mede door de aansluiting van Het Lint op de nieuwe brug over de toekomstige Vinkingrijn. Het verharde pad van Het Lint zal op circa NAP +1.05 m worden aangelegd. Het terrein van het nieuwe volkstuincomplex zal, in verband met de gebruiksfunctie (volkstuinten), voor een optimaal grondwaterregime globaal op NAP +0.70 m komen te liggen. Het is niet bekend of er van het gebied boorprofielen beschikbaar zijn en wat de bodemopbouw van de ondergrond is.

##### Oppervlaktewater

Het plangebied ligt in het beheergebied van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR). Dwars door het plangebied, ten zuiden en oosten van het sportcomplex, bevindt zich een watervoerende watergang waarin een stuw was gesitueerd. Deze stuw is inmiddels verwijderd waardoor het flexibele waterpeil in het gehele stelsel van watergangen om het sportcomplex NAP 0.00/–0.20 m bedraagt. Langs de tijdelijke parkeerplaats tussen het nieuwe zwembad en de sportvelden bevinden zich nog watergangen van de oude waterhuishoudkundige situatie, deze worden gedempt.

Aan de noordzijde grenst het plangebied aan een watergang langs de Esdoornlaan en aan de zuidkant aan een watervoerende watergang langs de Burg. Middelweerdlaan waar de aansluiting met Het Lint al deels is gerealiseerd.

##### Grondwater

De 'Grondwatercontourkaart Utrecht, eerste watervoerend pakket' (Wareco, 26–03–2008) is voor het plangebied niet bruikbaar omdat deze gebaseerd is op historische grondwaterpeilmetingen. Deze gegevens zijn bovendien niet relevant omdat het peilbeheer met de uitbreiding van de sportvelden recent gewijzigd is en het grondwaterregime sterk beïnvloed wordt door het peilbeheer en de vermazing van het nieuwe watersysteem. Omdat de nieuwe watergang dwars door het plangebied loopt, is de verwachting dat de opbolling van het gemiddelde grondwaterniveau, afhankelijk van de bodemgesteldheid, circa 0.1 – 0.2 m zal bedragen tot NAP 0.20/0.00 m. De grondwaterstroming is zuidwestelijke gericht.

### Ontwateringsdiepte en drooglegging

De ontwateringsdiepte en de drooglegging in het plangebied worden door het stelsel van watergangen sterk gereguleerd door het peilbeheer. De toekomstige ontwateringsdiepte, het niveauverschil tussen maaiveld (laagst niveau NAP +0.70 m) en de grondwaterstand (opbolling tot circa NAP +0.20 m), bedraagt hierdoor 0,5 m. Deze waarde voldoet aan de gemeentelijke norm van 0,5 m voor grootschalig groen en parken. De toekomstige drooglegging, het niveauverschil tussen maaiveld (laagst niveau NAP +0.70 m) en het hoogste flexibele peil (circa NAP 0.00/-0.20 m), bedraagt circa 0,7 m.

#### **3.3.11.3 Nieuwe situatie watersysteem**

Om plaats te maken voor de extra sportvelden wordt de huidige watergang, die midden in het plangebied ligt, gedempt en vervangen voor een nieuwe watervoerende watergang langs Het Lint. Ter hoogte van het nieuwe volkstuincomplex is een dam met een duiker Ø1000 mm gepland ter ontsluiting van dit terrein. Door de watergang aan de noordzijde van het nieuwe sportveld door te trekken naar de watergang langs te Esdoornlaan, ontstaat om het sportcomplex een doorgaande watergang. Aan de noord en oostzijde van het nieuwe volkstuinterrein komt ook een nieuwe watergang. Deze watergang wordt gegraven voordat de huidige watervoerende watergang wordt gedempt. De huidige watergangen langs de tijdelijke parkeerplaats (oost en zuidzijde) worden gedempt.

Tussen de watergang langs Het Lint en de watergang langs de Burgemeester Middelweerdbaan komt ter hoogte van het nieuwe zwembad een nieuwe verbinding. Het peilgebied om het sportcomplex wordt op NAP 0.00/-0.20 m beheerd en de watergang langs de Burgemeester Middelweerdbaan heeft een streefpeil van - 0.30/-0.40 m. Omwille van dit peilbeheer wordt de nieuwe verbinding voorzien van een stuw. Hiertoe kan de huidige, te verwijderen klepstuw worden benut. Het deel ter plaatse van Het Lint en de ontsluitingsweg wordt met een duiker Ø1000 mm uitgevoerd en ter hoogte van het zwembad wordt een nieuwe watergang gegraven. De watergang krijgt een watervoerende functie, het profiel dient hiermee in overeenstemming te zijn. In de watervergunning van de HDSR d.d. 26 juni 2010 nr. 307511 is een overzicht gegeven van het graven en dempen.

#### **3.3.11.4 Huidige riolering**

##### Afvoerend oppervlak

Een groot deel van het plangebied ligt momenteel braak en is onverhard. De tijdelijke parkeerplaats van het nabijgelegen zwembad (buiten plangebied) is uitgevoerd als een puinverharding en wordt vanwege de tijdelijke status niet meegenomen in de beschouwing van verhard oppervlak. De gebouwen van het voormalige tuincentrum en zwembad aan de Esdoornlaan zijn reeds gesloopt, de parkeerterreinen zijn nog wel aanwezig. Deze verharde oppervlakken zullen met het schuurtje van het huidige volkstuincomplex bij de realisatie van Het Lint worden gesaneerd. Hieronder is een overzicht opgenomen van de bestaande en toekomstige verharding. Op basis van deze waarden dient 10% van 4800 m<sup>2</sup> te worden gecompenseerd.

| <b>Overzicht bestaande en toekomstige plangebied en nabijgelegen zwembadlocatie</b> |                     |                    |                                                |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|--------------------|------------------------------------------------|
| <b>Locatie</b>                                                                      | <b>Type</b>         | <b>Omvang [m2]</b> | <b>Bijzonderheden</b>                          |
| Parkeerplaats oud zwembad                                                           | elementenverharding | - 1150             | omvang binnen grenzen plangebied               |
| Pad Het Lint                                                                        | asfalt              | + 3265             | watert af naar berm                            |
| Ontsluitingsweg + volkstuin                                                         | elementenverharding | + 2085             | watert af naar berm                            |
| Uitgeefbare percelen                                                                | daken               | + 600              | afvoer naar infiltratiegreppel                 |
|                                                                                     |                     |                    |                                                |
| <b>Totaal</b>                                                                       |                     | <b>+ 4800</b>      | <b>compenseren met nieuw oppervlakte water</b> |

*Afbeelding 3: Overzicht bestaande en toekomstige verharding*

Om vervuiling van bodem en grondwater zoveel mogelijk te voorkomen, dienen er bij voorkeur geen uitloogbare materialen (lood, zink, koper) als dakbekleding en geen chemische onkruidbestrijdingsmiddelen of strooi- en dooizouten te worden toegepast.

#### Riolering

In het plangebied is, globaal in noordzuidelijke richting, vrijverval riolering Ø300 mm aanwezig. Dit gemengd stelsel bevindt zich tussen het voormalige oude zwembad en het oude tuincentrum. In 2009 is de riolering bij de bouw van het nieuwe zwembad om het toekomstige pand heen gelegd. Het gemengd stelsel voert het afvalwater af naar het pompgebouw nabij de Leidsche Rijn, bij de watergang ten zuiden van de Burg. Middelweerdbaan bevindt zich een overstort die in werking treedt als de capaciteit van het pompgebouw en de berging van het riool ontoereikend is. Langs de Esdoornlaan ligt een persleiding van het onderbemaalingsgebied Alendorperweg. Ter hoogte van het voormalige tuincentrum injecteert dit druksysteem in het genoemde vrijverval stelsel.

#### **3.3.11.5 Nieuwe situatie riolering**

Door de bouw van drie woningen en een appartementencomplex (gelegen in de directe nabijheid van het plangebied) neemt de productie van huishoudelijk afvalwater toe. Deze toename is echter minimaal en kan zonder problemen door het bestaande stelsel worden verwerkt. Al het afvalwater dat in het plangebied wordt geproduceerd, dient op het huidige gemengd stelsel aangesloten te worden. Het rioleringsplan dient hieraan concrete invulling te geven.

Met de realisatie van Het Lint en de ontsluitingsweg en de bouw van de woningen neemt het verhard oppervlak in het plangebied toe, totaal met 4.800 m<sup>2</sup>. Aangezien het hemelwater dat op het Lint en de ontsluitingsweg valt, direct infiltreert of oppervlakkig naar de berm afstroomt en daar infiltreert, is de hydraulische belasting van het watersysteem minimaal. Het hemelwater dat op de daken van de woningen valt, wordt afgevoerd naar een greppel waar het infiltreert. De greppel wordt voorzien van een slokop met aansluiting op de drainageleiding voor een optimale werking. Conform de eisen van het waterschap dient de gehele toename aan verhard oppervlak gecompenseerd te worden met 10% aan nieuw oppervlaktewater.

#### **3.3.11.6 Watervergunning**

Voor het dempen en graven, aanleggen van vlonders en steigers en bouwen in en langs water, is een Watervergunning van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden noodzakelijk. Ten behoeve van de ontwikkelingen in het plangebied is een Keurontheffing vereist. Alle wateraspecten (inclusief de Keur-aspecten) worden in de watervergunning geregeld.

#### **3.3.11.7 Conclusie**

De toekomstige ontwikkelingen in het plangebied en de naastgelegen zwembadlocatie hebben geen negatief effect op het watersysteem. Het ontwerp is gericht op een duurzaam en robuust waterbeheer, waarbij zoveel mogelijk aan de waterkwaliteitstrits en waterkwantiteitstrits wordt voldaan. De toename aan verhard oppervlak wordt door het graven van nieuw oppervlaktewater bijna volledig vereffend. Het restant van 0,017 ha heeft volgens opgave van het waterschap niet te worden gecompenseerd, omdat het desbetreffende peilvak in de maatgevende situatie T10 voldoet aan de norm van 30 cm peilstijging. Bovendien is elders in het peilvak sprake van een relatief groot compensatie overschot.

Het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) heeft op 31 augustus 2010 een positief advies gegeven over dit bestemmingsplan: het bestemmingsplan voldoet aan de belangrijkste minimale voorwaarde: 'het standstill beginsel'. Dit beginsel houdt in dat door het plan geen verslechtering van de waterhuishouding mag ontstaan. Voor wat betreft de compensatie van verhard oppervlak constateert het HDSR dat er nog een tekort aan te graven water is van 170 m<sup>2</sup>. Het HDSR gaat er vanuit dat dit tekort bij andere projecten binnen dit peilgebied alsnog gecompenseerd wordt, zoals dit staat beschreven in de verleende vergunning.

### **3.4 Conclusie**

Uit dit hoofdstuk kan worden geconcludeerd dat er geen milieuknelpunten in het plangebied bestaan.

# Hoofdstuk 4 Uitvoerbaarheid

## 4.1 Economische uitvoerbaarheid

De totale kosten die gemoeid zijn met de ontwikkelingen zoals mogelijk gemaakt in dit bestemmingsplan, zijn ingeschat op EUR 6.2 miljoen (prijsspeil 1-1-2009), exclusief BTW. Daarbij is een splitsing te maken tussen kosten die direct met de aanleg enerschikking van de sportvelden te maken heeft, en kosten die te maken hebben met de uitbreiding van het sportterrein. Deze laatste kosten bestaan voor een totaal van EUR 2.96 miljoen uit:

- inkomstenderving door het grotendeels wegvallen van uitgeefbare woonkavels op de locatie tussen het zwembad en het Lint;
- mogelijke subsidiederving ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, in verband met de vertraagde aanleg van Het Lint;
- verplaatsing volkstuincomplex;
- plan- en VATkosten.

De overige kosten (EUR 3.22 miljoen) zijn de kosten van de aanleg van de hockeyvelden, de herinrichting van het sportpark VV De Meern inclusief alle noodzakelijke infrastructurele en bouwkundige werken die bij de uitbreiding horen. In de voorjaarsnota 2009 is door de gemeenteraad deze uitbreiding inclusief kostenraming vastgesteld. Daarmee heeft de gemeenteraad haar toestemming verleend voor het beschikbaar stellen van de benodigde middelen om de uitbreiding te realiseren. Het project is zodoende financieel uitvoerbaar.

## 4.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke wijze burgers en belanghebbenden bij het plan zijn betrokken en hoe zij hierop hebben kunnen reageren.

### 4.2.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

In het kader van het vooroverleg heeft afstemming plaatsgehad met het Hoogheemraadschap (HDSR). De HDSR heeft op 31 augustus 2010 via de mail aangegeven te kunnen instemmen met het bestemmingsplan. Nu bij het plan geen rijks- en/of provinciale belangen betrokken zijn, is op grond van rijks- respectievelijk provinciale beleidslijnen van vooroverleg met rijks en provinciale instanties afgezien.

### 4.2.2 Advies wijkraad

Het bestemmingsplan is gezien de geringe ontwikkelingen die dit bestemmingsplan biedt, ter kennisgeving toegestuurd aan de wijkraad.

### 4.2.3 Inspraakresultaten

Het Stedenbouwkundig Plan Uitbreiding sportpark Leidsche Rijn Park Zuid (april 2010) heeft van 11 november 2009 tot en met 23 december 2009 ter inzage gelegen. Op 24 november 2009 heeft een inspraak – en informatieavond plaatsgevonden. Deze inspraak heeft geleid tot een drietal inspraakreacties die in hoofdlijnen betrekking hebben op de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen bij Hockeyclub Fletiomare, de verlichting van de sportvelden en de vervanging van natuurlijk gras door kunstgras, de gewijzigde ontsluiting van het geplande appartementencomplex aan de Burgemeester Middelweerdbaan en de geplande nieuwe locatie voor de volkstuinten (aansluitend aan het terrein van het appartementencomplex).



Deze inspraakreacties hebben geleid tot enkele aanpassingen van het Stedenbouwkundig Plan. De aanpassingen betreffen het terugbrengen van de aanrijroute naar het geplande appartementencomplex naar het oorspronkelijke ontsluitingsprincipe en de verplaatsing van het volkstuintencomplex naar de overzijde van Het Lint (en dus niet meer grenzend aan het appartementencomplex).

In dit bestemmingsplan zijn de ontwikkelingen zoals opgenomen in het Stedenbouwkundig Plan overgenomen. Ten opzichte van het Stedenbouwkundig Plan Uitbreiding sportpark Leidsche Rijn Park Zuid is geen sprake van een (beleids)wijziging. Van inspraak op dit bestemmingsplan is daarom afgezien.

# Hoofdstuk 5 Juridische planopzet

## 5.1 Inleiding

### 5.1.1 Wet ruimtelijke ordening

Sinds 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. De nieuwe Wro is van toepassing op dit bestemmingsplan. Tevens is het bestemmingsplan opgesteld volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2008). De SVBP 2008 maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op eenzelfde manier worden verbeeld. Vergelijkbare bestemmingsplannen leiden tot een betere leesbaarheid, raadpleegbaarheid en helderheid voor de gebruiker en draagt zo bij aan een effectiever en efficiëntere dienstverlening.

### 5.1.2 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

Sinds 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Hierdoor vervallen diverse gebruikelijke termen voor vergunningen zoals bouwvergunning, sloopvergunning, aanlegvergunning, ontheffing et cetera.

Hieronder worden de meest voorkomende termen weergegeven:

- De term bouwvergunning wordt omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen; hierna te noemen 'omgevingsvergunning bouwen'.
- De term sloopvergunning wordt 'omgevingsvergunning voor de activiteit slopen'; hierna te noemen 'omgevingsvergunning slopen'.
- De term aanlegvergunning wordt 'omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden'; hierna te noemen 'omgevingsvergunning aanleggen'.
- De term 'ontheffing' of 'het verlenen van een ontheffing' wordt 'afwijking' of 'afwijken bij omgevingsvergunning'.

## 5.2 Planvorm

Het bestemmingsplan Uitbreiding Sportpark Leidsche Rijn Park Zuid kenmerkt zich door een vijftal bestemming, te weten Groen-1 en Groen-2, Sport, Verkeer-Verblijfsgebied waarbinnen diverse voorzieningen zijn mogelijk gemaakt.

## 5.3 Opbouw Regels

De opzet van de bestemmingsregels is steeds gelijk:

- bestemmingsomschrijving (met ondergeschikte en nevenschikte doeleinden);
- bouwregels;
- nadere eisen waar de bestemmingsregeling dat nodig maakt;
- afwijkingsregels van de bouwregels;
- waar nodig: een bijzondere gebruiksregel, bijvoorbeeld bij wonen een aan huis verbonden beroep of bedrijf.
- afwijkingsregels van de gebruiksregels;
- eventueel een aanlegvergunningstelsel ter bescherming van aanwezige cultuurhistorische, landschappelijke of natuurwaarden;
- in een aantal gevallen een wijzigingsbevoegdheid of uitwerkingsplicht;

## 5.4 Artikelsgewijze toelichting

In deze paragraaf wordt per bestemming uitgelegd wat de achtergrond is van een bepaalde bestemming.

### Artikel 3 Groen-1 en Artikel 4 Groen-2

De bestemming Groen-1 is opgenomen voor de nieuw aan te leggen en aanwezige groenstroken. De bestemming Groen-2 is opgenomen ten behoeve van 'Het Lint'. Bij deze laatste groenbestemming is aansluiting gezocht bij de bestemming van Het Lint, 'Groenvoorziening, Parklint – GP- ' zoals opgenomen in het bestemmingsplan Leidsche Rijn Park.

### Artikel 5 Recreatie-Volkstuin

Binnen de bestemming 'Recreatie-Volkstuinen' zijn de volkstuinen mogelijk gemaakt en bijbehorende voorzieningen. Deze volkstuinen zijn door de ontwikkelingen op het naastgelegen sportpark, enigszins verschoven ten opzichte van de oorspronkelijke situatie.

### Artikel 6 Sport

Het nieuwe sportveld heeft de bestemming 'Sport' gekregen.

### Artikel 7 Verkeer – Verblijfsgebied

De bestemming 'Verkeer-Verblijfsgebied' betreft een tweetal gebieden. Het zuidelijke gebied betreft de ontsluiting van de in te toekomst op te richten woningen. Deze nieuwbouw valt overigens buiten het plangebied van dit bestemmingsplan. Het noordelijke gedeelte betreft een gedeelte van Het Lint waar deze wordt gekruist door de Esdoornlaan. Om de kruising van Het Lint met de Esdoornlaan en de watergang langs de Esdoornlaan in de toekomst goed te kunnen detailleren en aan te leggen, is voor deze gronden de bestemming 'Verkeer-Verblijfsgebied' opgenomen.

### Artikel 8 Waarde – Archeologie

De archeologische waarde en verwachtingen in het plangebied zijn door de dubbelbestemming Waarde – archeologie en de specifieke gebruiksregel die verwijst naar de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg beschermd, terwijl overtreding van het wijzigingsplan een strafbaar feit is. Op deze manier houdt het wijzigingsplan rekening met de archeologische waarde en verwachtingen conform de Monumentenwet.

Het plangebied betreft een gebied van archeologische verwachting. Op de Archeologische Waardenkaart is dit gebied aangegeven met een groene kleur.

### Artikel 9 Antidubbeltelbepaling

Deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat een stuk grond dat al eens was betrokken bij het verlenen van een bouwvergunning bij de beoordeling van latere bouwplannen nogmaals wordt betrokken.

### Artikel 10 Algemene bouwregels

In de bouwverordening zijn ook voorschriften opgenomen. Het bestemmingsplan gaat vóór deze bepalingen, maar in dit artikel is bepaald welke voorschriften uit de bouwverordening naast het bestemmingsplan van kracht blijven. Het gaat daarbij om voorschriften van stedenbouwkundige aard, zoals de bereikbaarheid van bouwwerken van werkverkeer en brandblus-voorzieningen, bereikbaarheid van gebouwen voor gehandicapten, de ruimte tussen bouwwerken en parkeergelegenheid bij gebouwen.

Daarnaast regelt dit artikel de mogelijkheid voor (beperkte) overschrijdingen van bebouwingsgrenzen die op de kaart zijn aangegeven.

#### Artikel 11 Algemene gebruiksregels

De Wet ruimtelijke ordening bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Een algemeen gebruiksverbod hoeft derhalve niet meer in de planregels te worden opgenomen. Het is wel mogelijk om in het bestemmingsplan aan te geven wat onder verboden gebruik in ieder geval wordt verstaan. In dit artikel is opgenomen dat onder verboden gebruik wordt verstaan: onbebouwde gronden te gebruiken als staanplaats voor onderkomens, als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan, of als stortplaats voor puin en afvalstoffen.

#### Artikel 12 Algemene afwijkingsregels

Dit artikel regelt afwijkingsmogelijkheden voor het college van burgemeester en wethouders. Dit heeft primair tot doel enige flexibiliteit in de regels aan te brengen. Ze kunnen worden toegepast als er niet op grond van de bestemmingsregelingen in hoofdstuk 2 al een afwijking verleend kan worden. Het gaat dan om een afwijking van maten, afmetingen en percentages, het plaatsen van objecten van beeldende kunst, het realiseren van kleine nutsgebouwen, het plaatsen van zend- en/of sirenemasten, of waarschuwingsmasten.

#### Artikel 13 Algemene wijzigingsregels

Dit artikel regelt een wijzigingsbevoegdheid voor het college van burgemeester en wethouders om bestemmingsgrenzen aan te kunnen passen indien dat noodzakelijk is voor een betere inpassing van het plan of vanwege terreinomstandigheden. Tevens is in deze wijzigingsregels opgenomen dat het college van burgemeester en wethouders bevoegd is om de in het plan opgenomen bestemmingen, onder de daar gestelde voorwaarden, te wijzigen ten behoeve van het vestigen van een kinderdagverblijf.

#### Artikel 14 Overige regels

De Wet ruimtelijke ordening bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken en een strafbepaling. Deze hoeven daarom niet in het bestemmingsplan te worden opgenomen. Het handelen in strijd met aanlegregels of sloopregels valt hier echter niet onder. Overtreding hiervan dient nog steeds in het bestemmingsplan als strafbaar feit te worden aangemerkt.

De overgangs- en slotbepalingen van hoofdstuk 4 bevatten de onderstaande bepalingen.

#### Artikel 15 Overgangsrecht

In het nieuwe Besluit op de ruimtelijke ordening (in werking 1 juli 2008) is overgangsrecht opgenomen dat in elk bestemmingsplan moet worden overgenomen.

Indien de in het plan opgenomen regels, voor wat betreft gebruik of bebouwing, afwijken van een bestaande legale situatie, dan zijn daarop de overgangsbepalingen van toepassing. De overgangsbepaling heeft tot doel bestaande belangen te respecteren totdat realisering van de nieuwe regels plaatsvindt.

Voor bouwwerken die onder het overgangsrecht vallen, is bepaald dat deze gedeeltelijk mogen worden vernieuwd of veranderd, mits de bestaande afwijking niet wordt vergroot. Gehele vernieuwing is in principe uitgesloten, waaronder ook gefaseerde vernieuwing van een bouwwerk wordt verstaan. Het doel van het overgangsrecht is dat het bestaande bouwwerk in de bestaande staat in stand mag worden gehouden. Uitsluitend na het tenietgaan van het bouwwerk door een calamiteit, waarmee onder andere brand of extreme weersomstandigheden wordt bedoeld, is onder voorwaarden gehele vernieuwing toegestaan.

Vergunningplichtige bouwwerken die zonder vergunning zijn opgericht, kunnen door overgangsrecht niet gelegaliseerd worden. Bouwen zonder vergunning is immers een overtreding van de Woningwet die niet door een regeling in een bestemmingsplan ongedaan kan worden gemaakt.

Wel kan met een beroep op het overgangsrecht een aanvraag worden ingediend voor de verbouw van een illegaal bouwwerk. Om te voorkomen dat een dergelijke aanvraag moet worden gehonoreerd, is in de overgangsbepaling van dit plan opgenomen dat deze slechts van toepassing is op legale bouwwerken.

Voor het gebruik dat onder het overgangsrecht valt, is bepaald dat dat gebruik mag worden voortgezet. Het gebruik mag eveneens worden gewijzigd, voor zover de afwijking ten opzichte van het toegestane gebruik niet vergroot wordt.

Hiervoor is reeds aangegeven dat illegale bouwwerken niet gelegaliseerd kunnen worden door overgangsrecht. Voor gebruik is dat in principe wel mogelijk maar vanuit het oogpunt van handhaving ongewenst. Gezien het voorgaande is in de overgangsbepaling opgenomen dat het gebruik, dat reeds in strijd was met het voorheen geldende plan, van het overgangsrecht is uitgesloten.

Ook na het van kracht worden van dit plan kan dus nog met succes handhavend worden opgetreden tegen gebruik dat reeds in strijd was met het voorgaande bestemmingsplan. Dit laatste is uiteraard mede afhankelijk van andere aspecten, waaronder de vraag of het strijdige gebruik reeds zolang plaatsvindt dat de gemeente haar rechten heeft verwerkt.

#### Artikel 16 Slotregel

In dit artikel is de naam van het bestemmingsplan, de citeertitel, omschreven.

## 5.5 Handhaving

Door handhaving controleert de overheid of burgers, bedrijven en bijvoorbeeld overheidsorganen zich aan de wet- en regelgeving houden. Onder handhaving wordt verstaan het door controle (toezicht en opsporing) en het toepassen (of dreigen daarmee) van bestuursrechtelijke sancties, bereiken dat het bepaalde bij of krachtens enig wettelijk voorschrift wordt nageleefd. De handhaving van de van toepassing zijnde regeling binnen de gemeente Utrecht, wordt uitgevoerd door diverse diensten en afdelingen. Zo wordt namens het college onder andere gehandhaafd op de regels van voorliggend bestemmingsplan. Dit betekent dat de regels voor wat betreft het gebruik en de bebouwingsregels worden gehandhaafd. Dit gebeurt veelal door toetsing tijdens het behandelen van de aanvragen om bouwvergunning, maar kan ook gebeuren als gevolg van toezicht tijdens de uitvoering van de bouw of op grond van een eigen constatering indien een bouwwerk of een perceel in strijd met het bestemmingsplan wordt gebruikt. Indien er bijvoorbeeld sprake is van illegale ingebruikname van gemeentelijke grond, dan zal hiertegen worden opgetreden.

#### Doel handhavend optreden

Het doel van het handhavend optreden van de gemeente is niet direct gekoppeld aan de noodzaak van een actueel bestemmingplan. Voor de bewoners van het plangebied is duidelijk waar zij aan toe zijn (qua bouwen, zoals bijvoorbeeld uitbreiding van de woning, en qua gebruik), maar het niet handhaven haalt de effectiviteit van een actueel bestemmingsplan onderuit. De toegevoegde waarde van het verlenen van een bouwvergunning voor een bijgebouw is niet groot, indien er op andere plaatsen – zonder vergunning – bijgebouwen zijn geplaatst. Dit wordt nog eens problematischer zodra een bouwvergunning wordt geweigerd, terwijl diverse vergelijkbare bouwwerken reeds illegaal zijn geplaatst. In dit laatste geval is de roep om handhavend op te treden dan ook het grootst.

### Hoe wordt gehandhaafd?

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht heeft het college een tweetal instrumenten tot haar beschikking: bestuursdwang en dwangsom. Bij het toepassen van bestuursdwang wordt de overtreding (het geconstateerde illegale bouwwerk c.q. gebruik) ongedaan gemaakt op kosten van de overtreder. Dit kan betekenen dat een bouwwerk door de gemeente wordt afgebroken en de kosten van bijvoorbeeld de aannemer en de gemeentelijke (voorbereidings)kosten op de overtreder worden verhaald. Het is tevens mogelijk om, indien er zonder bouwvergunning wordt gebouwd en de bouw wordt stilgelegd door middel van een bouwstop, de bouwmaterialen weg te slepen en elders op te slaan. Het opleggen van een last onder dwangsom betekent bijvoorbeeld dat het illegale gebruik moet worden gestaakt binnen een door het college gestelde termijn. Overschrijdt men de termijn, dan zal de dwangsom in rekening worden gebracht bij de overtreder. Doel van de dwangsom is het onaantrekkelijk maken van het voortzetten van de geconstateerde overtreding. De dwangsom zal dan ook in relatie moeten staan aan (en zal derhalve altijd hoger zijn dan) het voordeel dat de overtreder heeft bij het voortzetten van de illegaliteit. In het plangebied zal handhavend worden opgetreden tegen het illegale gebruik van bouwwerken en percelen. Bijvoorbeeld het verhuren van opslagruimte ten behoeve van de stalling van caravans, maar ook het gebruik van een winkel als café. Verder zal er bij de bouw worden gecontroleerd op de uitvoering van verleende bouwvergunningen. Uiteraard zal er ook gecontroleerd worden of, in het geval van een geweigerde bouwvergunning voor een woning, de betreffende woning niet alsnog wordt gebouwd. Voorts zal de gemeente toezien op – onder de Wet milieubeheer vallende – bedrijven. Dit vloeit voort uit de regels van het bestemmingsplan. Indien er immers ter plaatse een bedrijfsactiviteit plaats mag vinden, zal dit qua gebruik (intensiteit en hinder) gehandhaafd worden.

# Bijlagen bij toelichting

# Bijlage 1      Natuurtoets Flora en Faunawet





# **Natuurtoets Flora- en faunawet woningbouwlocatie rand Leidsche Rijn Park te Utrecht**

**Adviesbureau**

**Mertens**

# **Natuurtoets Flora- en faunawet woningbouwlocatie rand Leidsche Rijn Park te Utrecht**

januari 2006

In opdracht van:  
Gemeente Utrecht,  
Projectbureau Leidsche Rijn  
Postbus 8613  
3503 RP UTRECHT

---

Adviesbureau Mertens  
Bureau voor natuur, ruimtelijke  
ordening en ecotoxicologie

Bezoekadres: Dr. Willem Dreeslaan 1 te Bennekom  
Postadres: Postbus 367, 6700 AJ te Wageningen

T: 0317-428694  
M: 06-29458456  
E: mertens\_frank@hotmail.com

## INHOUDSOPGAVE

|                                            |           |
|--------------------------------------------|-----------|
| <b>1 INLEIDING .....</b>                   | <b>2</b>  |
| 1.1 INLEIDING .....                        | 2         |
| 1.2 PLANSITUATIE .....                     | 3         |
| 1.3 DOELSTELLINGEN VAN HET ONDERZOEK ..... | 3         |
| 1.4 OPBOUW RAPPORT .....                   | 3         |
| <b>2 FLORA- EN FAUNAWET .....</b>          | <b>4</b>  |
| <b>3 METHODE .....</b>                     | <b>5</b>  |
| 3.1 BESTAANDE GEGEVENS .....               | 5         |
| 3.2 VELDONDERZOEK .....                    | 5         |
| <b>4 DE NATUURWAARDEN .....</b>            | <b>6</b>  |
| 3.1 EUROPAWEG-NOORD .....                  | 6         |
| 4.2 EUROPAWEG-ZUID .....                   | 7         |
| 4.3 ZWEMBAD / POLITIEBUREAU .....          | 9         |
| 4.4 BURGEMEESTER MIDDELWEERTWEG .....      | 11        |
| 4.5 CONCLUSIE .....                        | 12        |
| <b>5 BEOORDELING EN CONCLUSIES .....</b>   | <b>13</b> |
| 5.1 EUROPAWEG-NOORD .....                  | 13        |
| 5.2 EUROPAWEG-ZUID .....                   | 13        |
| 5.3 ZWEMBAD / POLITIEBUREAU .....          | 14        |
| 5.4 BURGEMEESTER MIDDELWEERTWEG .....      | 14        |
| 5.5 ADVIES .....                           | 14        |
| <b>GERAADPLEEGDE LITERATUUR .....</b>      | <b>15</b> |





## 1.2 Plansituatie

Voor de vier verschillende deelgebieden bestaan diverse plannen. Deze plannen kunnen als volgt worden omschreven:

### **Europaweg-noord**

In het gebied van Europaweg-noord komt in het verlengde van de huidige bebouwing aan de Europaweg enige bebouwing die de overgang zal vormen tussen de huidige bebouwing en het park. Het betreft woningen met veel groen en tuinen.

### **Europaweg-zuid**

In het gebied van Europaweg-zuid komt in het verlengde van de huidige bebouwing aan de Europaweg enige bebouwing die de overgang zal vormen tussen de huidige bebouwing en het park. Het betreft woningen met veel groen en tuinen.

### **Zwembad / politiebureau**

In het deelgebied van het zwembad / politiebureau is reeds een zwembad aanwezig. Naast dit zwembad zal een nieuw zwembad worden gebouwd. Na voltooiing van dit zwembad wordt het huidige zwembad afgebroken en wordt ter plaatse van het oude zwembad een politiebureau gebouwd.

### **Burgemeester Middelweertweg**

Langs de Burgemeester Middelweertweg zal vrijstaande woningbouw of woningbouw met twee onder één kap worden gerealiseerd. Rond deze woningen komen grote tuinen met veel groen.

## 1.3 Doelstellingen van het onderzoek

De doelstelling van het onderzoek is tweeledig. Enerzijds wordt inzichtelijk gemaakt welke wettelijk beschermde natuurwaarden in het deelgebied aanwezig zijn. Anderzijds worden de consequenties van deze aanwezigheid voor de planontwikkeling weergegeven.

Gelet op de opdracht genoemd in de eerste alinea van de inleiding en de doelstelling, is het van belang dat de volgende vragen worden beantwoord:

1. Welke wettelijk beschermde dier- en plantensoorten komen voor in de deelgebieden?
2. Welke wettelijk beschermde dier- en plantensoorten ondervinden nadelen van de plansituatie?
3. Hoe dient te worden omgegaan met eventuele negatieve effecten van de plansituatie op wettelijk beschermde dier- en plantensoorten?

## 1.4 Opbouw rapport

Na een korte uitleg over natuurwetgeving komen achtereenvolgens aan de orde:

- De onderzoeksmethode.
- Een beschrijving van de aanwezigheid van beschermde natuurwaarden.
- Een beoordeling van de effecten van de realisatie van de plannen op beschermde natuurwaarden.

## 2 FLORA- EN FAUNAWET

In de Flora- en faunawet die per 1 april 2002 in werking is getreden, zijn regels gegeven over de bescherming van de in het wild levende planten- en diersoorten, mede ter uitvoering van Europese Richtlijnen (Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn). De soortenbescherming van de Habitatrichtlijn is geïntegreerd in de Flora- en faunawet. Deze soortenbescherming houdt in dat handelingen zoals het doden, opzettelijk verontrusten, verstoren of vernietigen van vaste rust- en verblijfplaatsen, hollen, nesten, eieren van dieren en het uitgraven, plukken en vernietigen van groeiplaatsen van planten verboden zijn.

Vrijwel elke ruimtelijke ingreep gaat gepaard met verstoring, vernietiging en andere effecten op planten en dieren. Om toch een ruimtelijk plan tot uitvoering te kunnen brengen is, indien er effecten te verwachten zijn op beschermde soorten, een ontheffing noodzakelijk van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. Om ontheffing te kunnen verkrijgen moet aangetoond worden dat de voorgenomen ruimtelijke ingreep geen afbreuk zal doen aan de gunstige staat van instandhouding van de beschermde soorten die in het plangebied zijn aangetroffen. Ook mag het natuurlijk verspreidingsbeeld niet worden beïnvloed. Op basis van dit criterium gelden er drie beschermingsregimes, afgestemd op de mate waarin soorten in hun voortbestaan bedreigd zijn.

### Algemeen voorkomende soorten (categorie 1: lichte bescherming)

Voor algemeen voorkomende soorten zoals haas, egel, veldmuis, bruine kikker of gewone pad geldt sinds begin 2005 dat er een algemene vrijstelling is. Deze soorten zijn zo algemeen, dat zelfs als ze een keer geschaad worden, het voortbestaan van de soort niet in gevaar komt. Voor deze soorten hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd als zij worden geschaad op voorwaarde dat met deze soorten goed omgegaan wordt: zij mogen niet onnodig gedood of gewond worden en activiteiten dienen buiten de kritieke periode plaats te vinden (zorgplicht).

### Minder algemeen voorkomende soorten (categorie 2: matige bescherming)

Voor soorten die minder algemeen voorkomen als eekhoorn, steenmarter, levendbarende hagedis en diverse soorten orchideeën geldt dat een ontheffing vereist blijft bij ruimtelijke ingrepen omdat zij minder algemeen zijn en dus extra aandacht verdienen. Een uitzondering hierop kan gemaakt worden als wordt gewerkt volgens een door de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit goedgekeurde gedragscode. In zo'n gedragscode geeft een sector of initiatiefnemer zelf aan welke gedragslijnen men volgt om het schaden van beschermde soorten zo veel mogelijk te voorkomen. Bij het hebben van een gedragscode voor de minder algemeen voorkomende soorten is alleen nog een ontheffing nodig voor werkzaamheden die voortaan anders dan voorheen (gedragscode) uitgevoerd worden.

### Strikt beschermde soorten (categorie 3: strikte bescherming)

Voor soorten die in bijlage IV van de Habitatrichtlijn staan en in bijlage 1 van het vrijstellingsbesluit beschermde planten en dieren (o.a. ringslang, hazelworm, boommarter, das, noordse woelmuis, otter en vleermuizen) geldt dat uitgebreid getoetst dient te worden op het criterium "de gunstige staat van instandhouding" en "het natuurlijk verspreidingsbeeld mag niet worden beïnvloed". Een ontheffing wordt slechts verleend wanneer er sprake is van een in de wet genoemd belang en er geen andere bevredigende oplossing voor de ingreep bestaat.



### 3 METHODE

Het onderzoek naar het voorkomen van beschermde natuurwaarden is door middel van een tweetal methoden uitgevoerd. Er is gebruik gemaakt van bestaande gegevens en er is veldwerk verricht naar aanwezige biotopen.

#### 3.1 Bestaande gegevens

Door onderhavig bureau zijn in het verleden acht onderzoeken uitgevoerd in het plangebied van Leidsche Rijn waarbij natuurwaarden zijn geïnventariseerd en getoetst aan onder andere de Flora- en faunawet. Op basis van deze rapporten is er een beeld ontstaan van de soort natuurwaarden die voorkomen in Leidsche Rijn. Het betreft de onderzoeken:

- April 2001. Ecologische invulling eiland Terwijde. Een advies voor de precieze ecologische invulling van eiland Terwijde.
- Oktober 2002. De geplande sportvelden aan de Aalendorperweg. Een advies hoe omgegaan dient te worden met wettelijk beschermde natuurwaarden.
- September 2002. Stroomweg De Tol. Een advies hoe omgegaan dient te worden met wettelijk beschermde natuurwaarden en niet beschermde natuurwaarden.
- December 2002. Den Engh. Een advies hoe omgegaan dient te worden met wettelijk beschermde natuurwaarden en niet beschermde natuurwaarden inclusief een bomeninventarisatie.
- April 2003. Het noordelijk gedeelte van het Leidsche Rijn Park en een scouting terrein. Een advies hoe omgegaan dient te worden met wettelijk beschermde natuurwaarden en niet beschermde natuurwaarden inclusief een bomeninventarisatie.
- Juni 2003. Het Zand. Een advies hoe omgegaan dient te worden met wettelijk beschermde natuurwaarden.
- Augustus 2003. Effecten op de natuurwaarden van de vestiging van een manege aan de Thematerweg 5. Het advies gaat voornamelijk in op de effecten van aanwezige kerkuilen.
- Januari 2004. Natuurwaarden van acht deelgebieden in het Leidsche Rijn Park. Dit rapport beschrijft de natuurwaarden en toetst de plannen op effecten van acht deelgebieden.

Het laatste onderzoek van januari 2004 beschrijft de natuurwaarden en toetst de plannen op effecten van acht deelgebieden. Eén van deze deelgebieden is het Jac. P. Thijsselint. Dit lint zal een groene ecologische verbinding worden rond het park. Het lint loopt langs de vier deelgebieden die in onderhavig onderzoek worden onderzocht.

#### 3.2 Veldonderzoek

Op woensdag 26 oktober 2005 zijn de deelgebieden bezocht en zijn de aanwezige ecotopen in kaart gebracht om een inschatting te kunnen maken van het voorkomen van beschermde planten en dieren. Gedurende dit bezoek is gekeken naar geschikte biotopen voor de soortgroepen:

- Planten (vegetatie en flora)
- Zoogdieren (inclusief vleermuizen)
- Vogels
- Amfibieën
- Reptielen
- Vissen (veldwerk)
- Ongewervelden

Voor vissen zijn de wateren gericht bemonsterd met behulp van een schepnet.



## 4 DE NATUURWAARDEN

### 3.1 Europaweg-noord

#### 4.1.1 Planten

Het deelgebied Europaweg-noord is een vrij intensief bewerkt agrarisch gebied (weiden, akkers) waar tevens enkele percelen worden gebruikt als weiland voor paarden en ponny's. In dit gebied zijn geen ecotopen aangetroffen die van waarde kunnen zijn voor beschermde planten. Wel bevindt zich in het deelgebied van de Europaweg-noord een elzensingel die vanuit natuuroogpunt het behouden waar is (zie figuur 2). In het verleden zijn er tevens geen beschermde planten aangetroffen in de directe nabijheid.



*Figuur 2. Beeld van het plangebied van Europaweg-noord.*

#### 4.1.2 Zoogdieren

Het deelgebied is alleen geschikt voor algemeen voorkomende, niet bedreigde grondgebonden zoogdieren als huisspitsmuis, bosmuis en egel. Deze soorten zullen voorkomen in en in de directe nabijheid van houtwallen en bossages. Daarnaast zou haas in het deelgebied voor kunnen komen.

In het deelgebied van de Europaweg-noord staan enkele oude bomen. Deze bomen zijn afgezocht op de aanwezigheid van (potentiële) verblijfplaatsen van vleermuizen. Deze zijn niet aanwezig. Dit betekent dat het deelgebied alleen foerageergebied vormt voor vleermuizen. In het verleden zijn de gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis en laatvlieger aangetroffen in de nabijheid van Europaweg-noord.

#### 4.1.3 Vogels

Gelet op het aanwezige ecotoop is het deelgebied van Europaweg-noord alleen van waarde voor algemene broedvogels die niet bedreigd zijn. In het verleden zijn dan ook rond de Europaweg-noord alleen algemeen voorkomende broedvogels vastgesteld zoals merel en zanglijster en dergelijke.

#### 4.1.4 Amfibieën

Gelet op de aanwezige biotopen is het deelgebied alleen van waarde voor algemeen voorkomende, niet bedreigde amfibieën. In het verleden zijn rond de Europaweg-noord ook alleen algemeen voorkomende, niet bedreigde amfibieën aangetroffen zoals bruine kikker en gewone pad.

#### 4.1.5 Reptielen

Het deelgebied is, gelet op de aanwezige biotopen, niet van waarde voor reptielen.

#### 4.1.6 Vissen

Gedurende de inventarisatie met het schepnet zijn enkele algemeen voorkomende niet bedreigde of beschermde vissen aangetroffen. Gelet op de slechte waterkwaliteit (sliblaag, kroos e.d.) zijn beschermde soorten als kleine modderkruiper ook niet te verwachten.

#### 3.1.7 Ongewervelden

Het deelgebied is, gelet op de aanwezige biotopen, niet van waarde voor beschermde ongewervelden.

### 4.2 Europaweg-zuid

#### 4.2.1 Planten

Het deelgebied van Europaweg-zuid wordt gevormd door een agrarisch weide en akkerbouwgebied. Het wordt vrij intensief bewerkt. Het voorkomen van beschermde planten kan dus worden uitgesloten.

Wel bevindt zich gedeeltelijk in het deelgebied een perceel met oude hoogstamfruitbomen. Het is wenselijk vanuit natuuroogpunt deze bomen te behouden. Indien niet op deze locatie; mogelijk kunnen ze dan worden verplant.



**Figuur 3.** Beeld van het van plangebied Europaweg-zuid (rechts: hoogstamfruitbomen).





**Figuur 4. Treurwilgen in het deelgebied Europaweg-zuid.**

Naast de hoogstamfruitbomen zijn er in het deelgebied enkele treurwilgen te vinden. Ook voor deze bomen geldt dat zij het behouden waard zijn (zie figuur 4).

#### 4.2.2 Zoogdieren

Het deelgebied is alleen geschikt voor algemeen voorkomende, niet bedreigde grondgebonden zoogdieren als huisspitsmuis, bosmuis en egel. Deze soorten zullen voorkomen in en in de directe nabijheid van houtwallen en bossages. Daarnaast zou in het deelgebied haas voor kunnen komen.

In het deelgebied van de Europaweg-zuid staan enkele oude bomen. Deze bomen zijn afgezocht op de aanwezigheid van (potentiële) verblijfplaatsen van vleermuizen. Deze zijn niet aanwezig. Dit betekent dat het deelgebied alleen foerageergebied vormt voor vleermuizen. In het verleden zijn: gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis en laatvlieger aangetroffen in de nabijheid van Europaweg-noord.

#### 4.2.3 Vogels

Gelet op het aanwezige ecotoop is het deelgebied van Europaweg-zuid alleen van waarde voor algemene broedvogels die niet bedreigd zijn. In het verleden zijn dan ook rond de Europaweg-zuid alleen algemeen voorkomende broedvogels vastgesteld zoals merel en zanglijster.

#### 4.2.4 Amfibieën

Gelet op de aanwezige biotopen is het deelgebied alleen van waarde voor algemeen voorkomen, niet bedreigde amfibieën. In het verleden zijn rond de Europaweg-noord ook alleen algemeen voorkomen, niet bedreigde amfibieën aangetroffen zoals bruine kikker en gewone pad.

#### 4.2.5 Reptielen

Het deelgebied is, gelet op de aanwezige biotopen, niet van waarde voor reptielen.

#### 4.2.6 Vissen

Gedurende de inventarisatie met het schepnet zijn enkele algemeen voorkomende niet bedreigde of beschermde vissen aangetroffen. Gelet op de slechte waterkwaliteit (kroos, sliblaag) zijn beschermde soorten als kleine modderkruiper ook niet te verwachten.

#### 4.2.7 Ongewervelden

Het deelgebied is, gelet op de aanwezige biotopen, niet van waarde voor beschermde ongewervelden.

### 4.3 Zwembad / politiebureau

#### 4.3.1 Planten

In het deelgebied en in de directe nabijheid komen twee wateren voor waar krabbescheer groeit. Het betreft een vijver aan de noordwestzijde van de Esdoornlaan en een sloot langs het tuincentrum aan de zuidoostzijde van de Esdoornlaan. Omdat krabbescheer slechts op enkele plaatsen groeit in Leidsche rijn en veel organismen een positief effect ondervinden van krabbescheer wordt geadviseerd om de groeiplaatsen te ontzien of de planten te verplanten. In figuur 5 wordt een beeld gegeven van de groeiplaatsen.



**Figuur 5. Beeld van de wateren met krabbescheer in de directe nabijheid van het deelgebied zwembad / politiebureau.**

Aan de voorzijde van het huidige zwembad staan verspreid essen en oude wilgen. Indien mogelijk is het gewenst dat deze bomen worden behouden. Voor de essen geldt dat zij mogelijk ook kunnen worden verplant. In figuur 6 wordt een beeld gegeven van deze bomen.





**Figuur 6. Bomen in de directe nabijheid van het huidige zwembad.**

#### 4.3.2 Zoogdieren

Dichte vegetaties met voldoende dekking ontbreken grotendeels. Juist zulke vegetaties zijn noodzakelijk voor grondgebonden zoogdieren. Het voorkomen van grondgebonden zoogdieren kan dan ook worden uitgesloten.

De oude bomen in het deelgebied bezitten geen gaten. Dit betekent dat het deelgebied alleen foerageergebied vormt voor vleermuizen. In het verleden zijn gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis en laatvlieger aangetroffen in de nabijheid van Europaweg-noord. Het huidige zwembad is ongeschikt voor deze soorten om zich in te huisvesten.

#### 4.3.3 Vogels

Gelet op het aanwezige ecotoop is het deelgebied zwembad / politiebureau alleen van waarde voor algemene broedvogels die niet bedreigd zijn. In het verleden zijn dan ook rond dit deelgebied alleen algemeen voorkomende broedvogels vastgesteld.

#### 4.3.4 Amfibieën

De wateren in het deelgebied waarin krabbescheer groeit zijn van waarde voor algemene, niet bedreigde amfibieën als bruine kikker, gewone pad en groene kikker.

#### 4.3.5 Reptielen

Het deelgebied is, gelet op de aanwezige biotopen, niet van waarde voor reptielen.

#### 4.3.6 Vissen

Gedurende de inventarisatie met het schepnet zijn enkele algemeen voorkomende niet bedreigde of beschermde vissen aangetroffen. Gelet op de slechte waterkwaliteit zijn beschermde soorten als kleine modderkruiper ook niet te verwachten.

#### 4.3.7 Ongewervelden

Gelet op de aanwezige wateren met krabbescheer zijn deze wateren mogelijk van waarde voor libellen die niet beschermd zijn.

### 4.4 Burgemeester Middelweertweg

#### 4.4.1 Planten

Het deelgebied van de Burgemeester Middelweertweg bestaat uit voormalige agrarische gronden die momenteel braak liggen. Door de braaklegging groeit er nu een dichte kruidachtige vegetatie (zie figuur 7). In deze vegetatie komen geen beschermde natuurwaarden voor.



**Figuur 7. Beeld van het deelgebied Burgemeester Middelweertweg.**

#### 4.4.2 Zoogdieren

De dichte vegetatie in het deelgebied van de Burgemeester

Middelweertweg is ideaal voor grondgebonden zoogdieren als veldmuis, bosmuis en diverse soorten spitsmuizen. Deze soorten zijn alle beschermd onder categorie 1 (lichte bescherming) van de Flora- en faunawet.

Door de openheid vormt het deelgebied alleen marginaal foerageergebied. Dit komt omdat vleermuizen landschapselementen nodig hebben om zich te oriënteren.

#### 4.4.3 Vogels

Het deelgebied kan, gelet op de aanwezige biotopen, alleen van waarde zijn voor weidevogels. De kans hierop wordt echter klein geschat.

#### 4.4.4 Amfibieën

De wateren in het deelgebied zijn van waarde voor algemene, niet bedreigde amfibieën als bruine kikker, gewone pad en groene kikker.

#### 4.4.5 Reptielen

Het deelgebied is, gelet op de aanwezige biotopen, niet van waarde voor reptielen.

#### 4.4.6 Vissen

Gedurende de inventarisatie met het schepnet zijn enkele algemeen voorkomende niet bedreigde of beschermde vissen aangetroffen. Gelet op de slechte waterkwaliteit zijn beschermde soorten als kleine modderkruiper ook niet te verwachten.

#### 4.4.7 Ongewervelden

Gelet op de aanwezige wateren met krabbescheer zijn deze wateren mogelijk van waarde voor libellen die niet beschermd zijn.

### 4.5 Conclusie

In tabel 1 wordt een overzicht gegeven van de relevante soortgroepen voor de verschillende deelgebieden. Uit de tabel blijkt dat er onder de soortgroepen: planten, grondgebonden zoogdieren, vleermuizen, vogels en amfibieën in één of meer deelgebieden beschermde soorten voorkomen of soorten van de Rode lijst voorkomen. Vleermuizen hebben er geen vaste rust- of verblijfplaatsen en onder de broedvogels komen geen Rode lijst soorten voor.

**Tabel 1. Overzicht van de soortgroepen waarin beschermde soorten voorkomen per deelgebied.**

|                             | Europaweg-<br>noord | Europaweg-<br>zuid | Zwembad /<br>politiebureau | Burgemeester<br>Middelweertweg |
|-----------------------------|---------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|
| Planten                     | -                   | -                  | +                          | -                              |
| Grondgebonden<br>zoogdieren | +                   | +                  | -                          | +                              |
| Vleermuizen                 | +                   | +                  | +                          | -                              |
| Vogels                      | +                   | +                  | +                          | -                              |
| Amfibieën                   | +                   | +                  | +                          | +                              |
| Reptielen                   | -                   | -                  | -                          | -                              |
| Vissen                      | -                   | -                  | -                          | -                              |
| Ongewervelden               | -                   | -                  | +                          | -                              |



## 5 BEOORDELING EN CONCLUSIES

### 5.1 Europaweg-noord

In het deelgebied van de Europaweg-noord zijn de relevante soortgroepen: grondgebonden zoogdieren, vleermuizen, broedvogels en amfibieën.

Voor de grondgebonden zoogdieren geldt dat het algemene soorten zijn die niet bedreigd zijn. Zij zijn beschermd via categorie 1 van de Flora- en faunawet (lichte bescherming). Met de realisatie van de plannen zal leefgebied verloren gaan. Omdat zij echter niet bedreigd zijn en algemeen voorkomen in Leidsche Rijn worden geen effecten verwacht op populatieniveau. Daarbij komt dat de tuinen ook weer leefgebied zullen gaan vormen.

Voor vleermuizen geldt dat het deelgebied foerageergebied vormt. De effecten van de plannen zijn positief. Dit komt omdat er met de realisatie van de plannen veel groen komt en er wordt bijgebouwd. Hierdoor zal de foerageerkwaliteit van het deelgebied toenemen en het aantal potentiële verblijfslocaties ook.

Voor broedvogels geldt dat er alleen algemene soorten voorkomen. Met de realisatie van de plannen zal de kwaliteit van het deelgebied toenemen door de aanplant van bomen en struiken in tuinen. Effecten op de vogels worden derhalve niet voorzien. Wel geldt dat het rooien van struiken en bomen buiten het broedseizoen moet plaatsvinden.

Voor amfibieën zal de kwaliteit van het deelgebied niet oft positief verbeteren. Dit komt omdat er veel groen komt en in de tuinen vijvers zullen komen, dat ten goede zal komen aan de algemeen voorkomende amfibieën.

### 5.2 Europaweg-zuid

In het deelgebied van de Europaweg-zuid zijn de relevante soortgroepen: grondgebonden zoogdieren, vleermuizen, broedvogels en amfibieën.

Voor de grondgebonden zoogdieren geldt dat het algemene soorten zijn die niet bedreigd zijn. Zij zijn beschermd via categorie 1 van de Flora- en faunawet (lichte bescherming). Met de realisatie van de plannen zal leefgebied verloren gaan. Omdat zij echter niet bedreigd zijn en algemeen voorkomen in Leidsche Rijn worden geen effecten verwacht op populatieniveau. Daarbij komt dat de tuinen ook weer leefgebied zullen gaan vormen.

Voor vleermuizen geldt dat het deelgebied foerageergebied vormt. Effecten van de plannen zijn positief. Dit komt omdat er met de realisatie van de plannen veel groen komt en er wordt bijgebouwd. Hierdoor zal de foerageerkwaliteit van het deelgebied toenemen en het aantal potentiële verblijfslocaties ook.

Voor broedvogels geldt dat er alleen algemene soorten voorkomen. Met de realisatie van de plannen zal de kwaliteit van het deelgebied toenemen door de aanplant van bomen en struiken in tuinen. Effecten op de vogels worden derhalve niet voorzien. Wel geldt dat het rooien van struiken en bomen buiten het broedseizoen moet plaatsvinden.

Voor amfibieën zal de kwaliteit van het deelgebied niet of positief verbeteren. Dit komt omdat er veel groen komt en in de tuinen vijvers zullen komen, dat ten goede zal komen aan de algemeen voorkomende amfibieën.



### 5.3 Zwembad / politiebureau

In het deelgebied zwembad / politiebureau zijn de relevante soortgroepen: planten, vleermuizen, broedvogels, amfibieën en ongewervelden.

In en in de directe nabijheid van het deelgebied komen enkele wateren voor waarin krabbescheer groeit. Dit betekent dat deze wateren een relatief goede waterkwaliteit bezitten en derhalve ook van waarde zijn voor amfibieën en libellen. Echter alleen de amfibieën zijn beschermd via categorie 1 van de Flora- en faunawet (lichte bescherming). Er wordt geadviseerd om deze wateren te ontzien of planten te verplanten naar elders.

Voor de broedvogels in het deelgebied geldt dat zij niet bedreigd zijn en algemeen voorkomend. Effecten op de broedvogels worden derhalve niet voorzien. Wel geldt dat het rooien van struiken en bomen buiten het broedseizoen moet plaatsvinden.

Voor vleermuizen vormt het deelgebied van het zwembad / politiebureau alleen foerageergebied. Deze functie zal niet veranderen. Effecten op de vleermuizen worden derhalve niet voorzien.

### 5.4 Burgemeester Middelweertweg

In het deelgebied van de Burgemeester Middelweertweg zijn de relevante soortgroepen: grondgebonden zoogdieren en amfibieën.

Door de dichte, kruidachtige vegetatie van het deelgebied van de Burgemeester Middelweertweg komen er veel grondgebonden zoogdieren voor. Voor deze grondgebonden zoogdieren geldt de zorgplicht. Geadviseerd wordt om enkele weken voor aanvang van de werkzaamheden het gebied te maaien en te ontdoen van het maaisel. De grondgebonden zoogdieren zullen dan vanzelf naar elders trekken. Dit dient echter te geschieden buiten vorstperioden en de periode dat zij jongen hebben (april t/m augustus).

Door het verwijderen van de vegetatie zal het deelgebied tevens van mindere waarde worden voor amfibieën waardoor ook zij naar elders zullen trekken.

### 5.5 Advies

Op basis van de inventarisatie en de beoordeling kan worden geconcludeerd dat bij realisatie van de plannen de gunstige staat van instandhouding wordt gegarandeerd voor de aanwezige beschermde soorten. Een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet is derhalve niet vereist. Wel dienen de volgende maatregelen in acht genomen te worden:

- het rooien van bomen en struiken dient buiten het broedseizoen plaats te vinden.
- De dichte vegetatie in het deelgebied van de Burgemeester Middelweertweg dient voor aanvang van de werkzaamheden gemaaid te worden en ontdaan te worden van het maaisel. Dit dient echter te geschieden buiten vorstperioden en buiten de periode van april t/m augustus.

Daarnaast is het wenselijk om de wateren met krabbescheer in het deelgebied van het zwembad / politiebureau te integreren in de plannen of planten te verplaatsen naar elders. Verder komen in de deelgebieden Europaweg-noord, Europaweg-zuid en zwembad / politiebureau bomen of boomsingels voor waarvan wenselijk is dat zij worden geïntegreerd in de plannen of worden verplant.

## GERAADPLEEGDE LITERATUUR

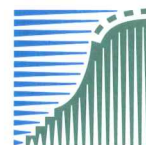
- Adviesbureau Mertens, Adviesbureau Goderie, Gemeente Utrecht, 2001. Ecologische invulling eiland Terwijde. DSO, Gemeente Utrecht, Afdeling Milieu & Duurzaamheid, 1-27.
- Adviesbureau Mertens 2002. Natuurwaarden van de geplande sportvelden aan de Aalendorperweg in Leidsche Rijn. Adviesbureau Mertens, Wageningen, 1-25.
- Adviesbureau Mertens, 2002. Natuurwaarden van Stroomweg De Tol in Leidsche Rijn. Adviesbureau Mertens, Wageningen. 1-32.
- Adviesbureau Mertens, 2002. Den Engh. Behoud van natuurwaarden van Den Engh (Leidsche Rijn); programma van Eisen en randvoorwaarden. Adviesbureau Mertens, Wageningen. 1-22.
- Adviesbureau Mertens, 2003. Wettelijke Eisen en randvoorwaarden voor natuur voor het noordelijk gedeelte van het Rijnsche Park en een scouting terrein. Adviesbureau Mertens, Wageningen, 1-28.
- Adviesbureau Mertens, 2003. Wettelijke Eisen en randvoorwaarden voor natuur in deelplan Het Zand (Leidsche Rijn, Utrecht). Adviesbureau Mertens, Wageningen, 1-25.
- Adviesbureau Mertens, 2003. Effecten op de natuurwaarden van vestiging van een manege aan de Thematerweg 5 te Utrecht. Adviesbureau Mertens, Wageningen, 1-6.
- EEG, 1979. Richtlijn 79/43/EEG inzake het behoud van de Vogelstand. Publicatieblad Europese Gemeenschap, nummer L. 103.
- EEG, 1992. Richtlijn 92/43/EEG inzake de instandhouding van wilde flora en fauna. Publicatieblad van de Europese Gemeenschap, nummer L. 206/7.
- Provincie Noord-Holland. 2002. Ontwerp Streekplan Kennemerland. Haarlem.
- Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij. Rode lijsten diverse soortgroepen.
- Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, 1998. Wet van 25 mei 1998, houdende regels ter bescherming van in het wild levende planten en diersoorten (Flora en Faunawet). Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden 402, 1-37.
- Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 1993. Structuurschema Groene Ruimte, Den Haag.



## Bijlage 2 Verlening ontheffing Lint



Gemeente Utrecht, Projectbureau Leidsche Rijn  
T. Zeegers  
Beneluxlaan 4  
3527 HT UTRECHT



landbouw, natuur en  
voedselkwaliteit

|                                         |                  |                           |            |
|-----------------------------------------|------------------|---------------------------|------------|
| uw brief van                            | uw kenmerk       | ons kenmerk               | datum      |
| 16 februari 2009                        | L001-4642215LJS- | FF/75C/2004/0060A.        | 1 Mei 2009 |
| onderwerp                               | ibs-V01-NL       | toek.mv<br>doorkiesnummer | bijlagen   |
| ontheffing Flora- en faunawet           |                  | 0800-22 333 22            | 1          |
| artikel 75, lid 5 en lid 6, onderdeel c |                  |                           |            |

Geachte heer Zeegers,

Naar aanleiding van uw verzoek van 24 februari 2009, geregistreerd onder aanvraag-nummer FF/75C/2004/0060A, om verlenging van de op 27 september 2004 verleende ontheffing met kenmerk FF/75C/2004/0060 als bedoeld in artikel 75 van de Flora- en faunawet te krijgen, deel ik u het volgende mee.

Hierbij ontvangt u de ontheffing die u heeft aangevraagd, van de verbodsbepalingen genoemd in de artikelen 9, 11 en 13, lid 1, van de Flora- en faunawet voor zover dit betreft betreft het vangen, bemachtigen of met het oog daarop opsporen; het beschadigen, vernielen, wegnemen of verstoren van nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen; het vervoeren of onder zich hebben van de bittervoorn en de kleine modderkruiper.

Voor de dotterbloem, zwanebloem, bosmuis, egel, gewone bosspitsmuis, haas, huisspitsmuis, konijn, mol, veldmuis, woelrat, bruine kikker, gewone pad, groene kikker en de kleine watersalamander, waarvoor u verlenging van de originele ontheffing heeft aangevraagd, geldt met ingang van 23 februari 2005<sup>1</sup> een vrijstelling, voor wat betreft de verboden, bedoeld in de artikelen 8 tot en met 12 van de Flora- en faunawet. Als gevolg van deze versoepeling van de regelgeving heeft u voor deze soorten derhalve geen ontheffing meer nodig.

#### Het verzoek

Bij besluit van 27 september 2004 is aan de gemeente Utrecht, Projectbureau Leidsche Rijn ontheffing verleend met kenmerk FF/75C/2004/0060.

Ministerie van Landbouw,  
Natuur en Voedselkwaliteit  
Dienst Regelingen  
Laan van NOI 131  
Postadres: Postbus 19530  
2500 CM Den Haag  
Telefoon: 0800 - 22 333 22  
Fax: (070) - 37 86 139  
Web: [www.minlnv.nl/loket](http://www.minlnv.nl/loket)

<sup>1</sup> Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten (Stb. 2000, 525), laatstelijk gewijzigd bij Stb.2007, 253



Datum  
1 Mei 2009

Kenmerk  
FF/75C/2004/0060A

Vervolgblad  
2

Ontheffing is verleend van de verbodsbepalingen genoemd in artikel 8 van de Flora- en faunawet, voor zover dit betreft het afsnijden, uitsteken, vernielen, beschadigen, ontwortelen of op enigerlei andere wijze van de groeiplaats verwijderen van de dotterbloem en de zwanebloem; alsmede van de verbodsbepaling genoemd in de artikelen 10 en 11 van de Flora- en faunawet voor zover dit betreft het opzettelijk verontrusten; het beschadigen, vernielen, wegnemen of verstoren van nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van de bosmuis, gewone bosspitsmuis, haas, huisspitsmuis, konijn, mol, veldmuis en de woelrat; alsmede van de verbodsbepalingen genoemd in de artikelen 9, 10, 11 en 13, lid 1, van de Flora- en faunawet voor zover dit betreft het vangen, bemachtigen of met het oog daarop opsporen; het opzettelijk verontrusten; het beschadigen, vernielen, wegnemen of verstoren van nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen; het vervoeren of onder zich hebben van de egel, bruine kikker, gewone pad, groene kikker, kleine watersalamander, bittervoorn en de kleine modderkruiper voor de periode van 27 september 2004 tot en met 1 april 2009. De ontheffing is verleend voor een achttal deelgebieden in of in de directe omgeving van het Leidsche Rijn Park. Het Leidsche Rijn Park heeft een multifunctionele doelstelling; recreatie, wonen, ontspanning en natuur krijgen er een functie. Langs de randen van dit park gaat de verbindingszone het "Jac. P. Thijsse Lint" lopen. Dit lint zorgt voor de uitwisseling van dieren tussen het park en de omliggende groengebieden. De werkzaamheden betreffen onder meer het dempen van sloten en watergangen, het verwijderen van vegetatie en het bouwrijp maken van het gebied door middel van ophoging. Er worden ook nieuwe watergangen aangelegd.

In uw brief van 24 februari 2009 verzoekt u om verlenging van de bestaande ontheffing. De werkzaamheden in deelgebied H, het J.P. Thijsse Lint, zijn momenteel deels afgerond, maar andere werkzaamheden in het gebied zijn lopend of startend. U verzoekt daarom de ontheffing ten aanzien van deelgebied H, het J.P. Thijsse Lint, te verlengen tot en met 31 december 2010.

#### Overwegingen

Na het inwerkingtreden van de gewijzigde Algemene Maatregel van Bestuur en Ministeriële Regeling van artikel 75 van de Flora- en faunawet op 23 februari 2005 geldt voor de dotterbloem, zwanebloem, bosmuis, egel, gewone bosspitsmuis, haas, huisspitsmuis, konijn, mol, veldmuis, woelrat, bruine kikker, gewone pad, groene kikker en de kleine watersalamander bij ruimtelijke ontwikkelingen een algemene vrijstelling. Aan deze vrijstelling zijn geen aanvullende eisen gesteld. Voor deze soorten is niet langer een ontheffing vereist. Voor de soorten die onder een vrijstelling vallen, blijft wel de algemeen geldende zorgplicht, zoals genoemd in artikel 2 van de Flora- en faunawet onverminderd van kracht.

Er is verlenging van de ontheffing aangevraagd voor de verbodsbepaling genoemd in artikel 10 van de Flora- en faunawet voor zover dit betreft het opzettelijk verontrusten. Door voortschrijdend inzicht is opzettelijke verontrusting bij de voorziene werkzaamheden echter niet aan de orde. Indien u handelt overeenkomstig de zorgplicht genoemd in artikel 2 van de Flora- en faunawet is er geen sprake van het opzettelijk verontrusten van de beschermde soorten. Een ontheffing van de verbodsbepaling genoemd in artikel 10 van de Flora- en faunawet is derhalve niet aan de orde.



| Datum      | Kenmerk           | Vervolgblad |
|------------|-------------------|-------------|
| 1 Mei 2009 | FF/75C/2004/0060A | 3           |

In de huidige situatie hebben zich, ten opzichte van de vorige aanvraag met kenmerk FF/75C/2004/0060, ter plaatse geen veranderingen voorgedaan. Dit deelterrein heeft de afgelopen jaren niet braak gelegen, maar is op het moment dat andere delen werden ingericht in gebruik gebleven door boeren en is begraasd door schapen. Tevens is meerdere malen grondwerk verricht ten behoeve van festivals en sportevenementen. Ik acht de afweging die ten aanzien van ontheffingsaanvraag met kenmerk FF/75C/2004/0060 is gemaakt daarom nog steeds valide en zie geen redenen om verlenging van ontheffing met kenmerk FF/75C/2004/0060 te weigeren.

Als gevolg van voortschrijdend inzicht worden inmiddels andere voorwaarden aan ontheffingen verbonden dan in 2004. Hierdoor zijn een aantal nieuwe voorwaarden gesteld in de nieuw te verlenen ontheffing met kenmerk FF/75C/2004/0060A.

#### Vogels

U dient gedurende de werkzaamheden rekening te houden met het broedseizoen van vogels. Verstoring van broedgevallen van vogels dient te worden voorkomen. Voor de in het plangebied te verwachten vogelsoorten kan dit plaatsvinden door werkzaamheden buiten de broedperiode van aanwezige soorten uit te voeren. Tevens kunnen voorbereidende maatregelen worden getroffen om te voorkomen dat vogels tot broeden kunnen komen binnen het plangebied. Ik wijs u erop dat voor het broedseizoen geen standaardperiode wordt gehanteerd in het kader van de Flora- en faunawet. Van belang is of een broedgeval aanwezig is, ongeacht de periode. Voorts wijs ik u erop dat verblijfplaatsen van standvogels die hun verblijfplaats het hele jaar gebruiken, zoals hollen van spechten, jaarrond zijn beschermd. Voor het verwijderen van dergelijke verblijfplaatsen is te allen tijde een ontheffing vereist.

#### **Conclusie**

Gelet op het voorgaande verleen ik u ontheffing ex artikel 75 van de Flora- en faunawet. Aan deze ontheffing zijn voorwaarden verbonden. Voor de overige overwegingen verwijst ik naar mijn brief van 27 september 2004.

De ontheffing en de voorwaarden treft u hierbij aan.

#### **Bezwaar**

Het kan zijn dat u het met deze beslissing niet eens bent. U kunt dan (net als andere belanghebbenden) binnen zes weken na de verzenddatum van deze brief, bezwaar maken. U doet dit door een brief te sturen aan Dienst Regelingen, afdeling Recht en Rechtsbescherming, Postbus 20401, 2500 EK Den Haag. Uw bezwaarschrift moet ten minste bevatten:

- uw naam en adres
- de vermelding: 'ontheffing artikel 75 Flora- en faunawet' en het aanvraagnummer
- een afschrift van deze brief
- de redenen van uw bezwaar
- de datum van uw bezwaarschrift
- uw handtekening

De teammanager Recht en Rechtsbescherming van Dienst Regelingen zal namens de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit op het bezwaarschrift beslissen.

Datum  
1 Mei 2009

Kenmerk  
FF/75C/2004/0060A

Vervolgblad  
4

— Als u iemand machtigt namens u bezwaar te maken, vergeet u dan niet een door u onder-  
tekende machtigingsverklaring mee te sturen.

DE MINISTER VAN LANDBOUW, NATUUR EN VOEDSELKwaliteit,  
voor deze,  
de teammanager uitvoering Dienst Regelingen,

A handwritten signature in purple ink, consisting of a stylized 'K' followed by a horizontal line and a vertical stroke.

B. Kluivingh - Deetman

## DE MINISTER VAN LANDBOUW, NATUUR EN VOEDSELKWALITEIT

Naar aanleiding van het verzoek van de heer T. Zeegers  
namens de gemeente Utrecht, Projectbureau Leidsche Rijn, op 24 februari 2009

**gelet op artikel 75, lid 5 en 6, onderdeel c, van de Flora- en faunawet**

Verleent hierbij aan:

Adres:

Postcode en woonplaats:

Voor het tijdvak van:

Gemeente Utrecht, Projectbureau Leidsche Rijn

Beneluxlaan 4

3527 HT UTRECHT

1 Mei 2009 tot en met 31 december 2010

### ONTHEFFING

FF/75C/2004/0060A

Van de verbodsbepalingen genoemd in de artikelen 9, 11 en 13, lid 1, van de Flora- en faunawet voor zover dit betreft het vangen, bemachtigen of met het oog daarop opsporen; het beschadigen, vernielen, wegnemen of verstoren van nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen; het vervoeren of onder zich hebben van de bittervoorn (*Rhodeus sericeus*) en kleine modderkruiper (*Cobitis taenia*).

Het gebied waarvoor de ontheffing geldt, betreft het plangebied voor de realisatie van het project Leidsche Rijn Park, en betreft deelgebied H, het J.P. Thijsse Lint, gelegen in het centrale deel van de vinexlocatie Leidsche Rijn ten westen van de gemeente Utrecht, één en ander zoals is weergegeven in figuur 1 op pagina 5 van het bij de originele aanvraag gevoegde document "Natuurwaarden van acht deelgebieden in het Leidsche Rijn Park" van januari 2004.

Aan deze ontheffing zijn de volgende voorwaarden verbonden:

#### Algemene voorwaarden

1. De ontheffing wordt slechts voor de hierboven genoemde soorten en beschreven verboden handelingen verleend.
2. De ontheffing geldt alleen voor de uitvoering van de werkzaamheden, zoals vermeld in de projectomschrijving voor zover in deze ontheffing zelf niet anders is aangegeven.
3. De gemeente Utrecht, Projectbureau Leidsche Rijn (hierna te noemen: de ontheffinghouder) dient onverwijld contact op te nemen met Dienst Regelingen indien bij het uitvoeren van de werkzaamheden van het project andere beschermde soorten dan de genoemde worden aangetroffen of andere handelingen als bedoeld in voorwaarde 1 noodzakelijk zijn.
4. Deze ontheffing kan uitsluitend gebruikt worden door (medewerkers van) de ontheffinghouder of in opdracht van de ontheffinghouder handelende (rechts-)personen. De ontheffinghouder blijft daarbij verantwoordelijk en aansprakelijk voor de juiste naleving van deze ontheffing.
5. Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden dient een afschrift van deze ontheffing op de locatie van de werkzaamheden aanwezig te zijn en op verzoek te worden getoond aan de daartoe bevoegde toezichthouders of opsporingsambtenaren.



### Specifieke voorwaarden

6. Bij de planning van de werkzaamheden dient rekening gehouden te worden met de seizoensactiviteiten van de bittervoorn en de kleine modderkruiper, om verstoring in de meest kwetsbare periode (voortplanting) te voorkomen. De voortplantingsperiode van de bittervoorn en de kleine modderkruiper loopt globaal van april tot en met augustus. Afhankelijk van het seizoen en de weersomstandigheden kan deze periode langer dan wel korter zijn. De geschiktheid van de periode voor het uitvoeren van de werkzaamheden dient te worden bepaald door een deskundige<sup>1</sup> op het gebied van vissen.
7. Op de locaties waar de versturende werkzaamheden plaatsvinden, dienen de exemplaren van de bittervoorn (inclusief aangetroffen zoetwatermosselen) en de kleine modderkruiper weggevangen en verplaatst te worden. Dit dient telkens direct vóór aanvang van de werkzaamheden te gebeuren. De bittervoorn en de kleine modderkruiper dienen gevangen te worden met behulp van een schepnet – waarbij ook de modderlaag wordt meegenomen – of door middel van electrovisserij.
8. De gevangen bittervoorns (inclusief aangetroffen zoetwatermosselen) en kleine modderkruipers dienen uitgezet te worden in een geschikte biotoop in de directe omgeving van het plangebied, maar buiten de invloedszone van de werkzaamheden.
9. Alle bovenstaande mitigerende maatregelen dienen te worden uitgevoerd onder begeleiding van een deskundige<sup>1</sup> op het gebied van de soorten waarvoor ontheffing wordt aangevraagd.

### Overige voorwaarden

10. Deze ontheffing kan worden ingetrokken, indien blijkt dat de ontheffinghouder zich niet houdt aan de voorwaarden.
11. Indien blijkt dat de in de ontheffing gestelde termijn niet voldoende is om de werkzaamheden waarop de ontheffing betrekking heeft uit te voeren, dient u, zeker twee maanden voor het verstrijken van deze termijn een verlenging aan te vragen. Dit voorkomt onnodige vertraging van het project.
12. Aanspreekpunt in het kader van deze ontheffing en de daaruit voortvloeiende voorwaarden is Dienst Regelingen, Postbus 19530, 2500 CM Den Haag.

Den Haag, 1 mei 2009

DE MINISTER VAN LANDBOUW, NATUUR EN VOEDSELKWALITEIT,  
voor deze,  
de teammanager uitvoering Dienst Regelingen,



B. Kluivingh - Deetman

<sup>1</sup> Het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit verstaat onder een deskundige een persoon die voor de situatie en soorten ten aanzien waarvan hij of zij gevraagd is te adviseren en/of te begeleiden, aantoonbare ervaring en kennis heeft op het gebied van soortspecifieke ecologie. De ervaring en kennis dient te zijn opgedaan doordat de deskundige:

- op HBO-, dan wel universitair niveau een opleiding heeft genoten met als zwaartepunt (Nederlandse) ecologie; en/of
- als ecoloog werkzaam is voor een ecologisch adviesbureau, zoals bijvoorbeeld een bureau welke is aangesloten bij het Netwerk Groene Bureaus; en/of
- zich aantoonbaar actief inzet op het gebied van de soortenbescherming en is aangesloten bij en werkzaam voor de daarvoor in Nederland bestaande organisaties (zoals bijvoorbeeld Zoogdiervereniging VZZ, RAVON, Stichting Das en Boom, Vogelbescherming Nederland, Vlinderstichting, Natuurhistorisch Genootschap, KNNV, NJN, IVN, EIS Nederland, FLORON, SOVON, STONE, Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten, De Landschappen en Stichting Beheer Natuur en Landelijk gebied) en/of
- zich aantoonbaar actief inzet op het gebied van de soortenmonitoring en/of -bescherming.

## Bijlage 3      Ontheffing voor dempen watergangen Fletiomare



Gemeente Utrecht  
Stadswerken  
W. de Wolf  
Postbus 8375  
3503 RJ UTRECHT

10.019108

18 10 2010

W.d. Wolf

Registratienummer uitgaand:

landbouw, natuur en  
voedselkwaliteit

|                                         |                  |                            |                 |
|-----------------------------------------|------------------|----------------------------|-----------------|
| uw brief van                            | uw kenmerk       | ons kenmerk                | datum           |
| 18 september 2009                       | L001-4671002JXA- | FF/75C/2009/0380.          | 15 januari 2010 |
| onderwerp                               | nda-V01-NL       | toek.avk<br>doorkiesnummer | bijlagen        |
| ontheffing Flora- en faunawet           |                  | 0800-22 333 22             | 1               |
| artikel 75, lid 5 en lid 6, onderdeel c |                  |                            |                 |

Geachte heer De Wolf,

Naar aanleiding van uw verzoek van 24 september 2009 en de aanvullingen hierop van 6 januari 2010 en 14 januari 2010, geregistreerd onder aanvraagnummer FF/75C/2009/0380, om een ontheffing als bedoeld in artikel 75 van de Flora- en faunawet te krijgen, deel ik u het volgende mee.

Hierbij ontvangt u de ontheffing die u heeft aangevraagd, van de verbodsbepalingen genoemd in artikel 11 van de Flora- en faunawet voor zover dit betreft het beschadigen, vernielen of verstoren van voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van de bittervoorn en de kleine modderkruiper.

**De aanvraag**

De aanvraag heeft betrekking op de realisatie van het project "Demping watergangen Fletiomare", gelegen in de wijk Vleuten-de Meern in de gemeente Utrecht. Het project betreft de uitbreiding van sportpark Fletiomare. De werkzaamheden zullen bestaan uit het dempen van een deel van een watergang die om het sportpark ligt. Het deel van de watergang dat ten oosten van het sportpark ligt, wordt gedempt in 2010. Het deel van de watergang dat ten westen van het sportpark ligt, wordt gedempt in 2010/2011. Ontheffing wordt gevraagd van de verbodsbepalingen genoemd in de artikelen 9 en 11 van de Flora- en faunawet voor wat betreft exemplaren van de bittervoorn en de kleine modderkruiper.

**Overwegingen**Wettelijk kader*Beschermde soorten*

De bittervoorn en de kleine modderkruiper zijn beschermde inheemse diersoorten als bedoeld in artikel 4, lid 1, onder d, van de Flora- en faunawet. De bittervoorn is tevens opgenomen in bijlage 1, behorende bij het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten (Stb. 2000, 525), laatstelijk gewijzigd bij Stb.2007, 253.



|                 |                  |             |
|-----------------|------------------|-------------|
| Datum           | Kenmerk          | Vervolgblad |
| 15 januari 2010 | FF/75C/2009/0380 | 2           |

### *Verbodsbepalingen*

Op grond van de artikelen 9 en 11 van de Flora- en faunawet is het verboden om beschermde inheemse diersoorten te doden, te verwonden, te vangen, te bemachtigen of met het oog daarop op te sporen; nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van beschermde inheemse diersoorten te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren.

### *Afwijzing artikel 9 van de Flora- en faunawet*

U heeft ontheffing aangevraagd van de verbodsbepalingen genoemd in artikel 9 van de Flora- en faunawet voor zover dit het vangen van de bittervoorn en de kleine modderkruiper betreft. U stelt daartoe de volgende maatregelen voor:

- De te dempen watergangen worden met behulp van een aarden dam afgesloten. De aanwezige vissen en overige fauna worden weggevangen en in een geschikt habitat in de directe omgeving (nieuw te graven watergang en in het deel van de watergang dat ongemoeid wordt gelaten) teruggeplaatst. Dit geldt eveneens voor de aanwezige waterplanten uit de watergang die wordt gedempt in 2010/2011. De waterplanten uit de watergang die gedempt wordt in 2010 worden niet verplaatst aangezien de nieuwe watergang op dat moment nog niet gegraven is.
- Het wegvangen van de bittervoorn en de kleine modderkruiper wordt uitgevoerd met behulp van elektrovisserij apparatuur.
- Het verplaatsen van aanwezige waterplanten, het vangen van vissen en overige fauna en het elders terugplaatsen gebeurt onder begeleiding van een deskundige<sup>2</sup> op het gebied van de betreffende soorten.
- Het wegvangen en terugplaatsen van de bittervoorn en de kleine modderkruiper gebeurt buiten de voortplantingsperiode (1 april – 1 augustus) van beide soorten.
- Tevens wordt de verplaatsing alleen uitgevoerd bij watertemperaturen tussen de 10 – 25 graden Celsius.

U heeft hiervoor echter geen ontheffing nodig, omdat het niet de bedoeling is deze dieren (definitief) aan de natuur te onttrekken. De soorten mogen over kleine afstanden en binnen korte tijd verplaatst worden om ze te beschermen tegen nadelige gevolgen van uw project. De zorgplicht uit artikel 2 van de Flora- en faunawet is wel van toepassing. De zorgplicht wordt op juiste wijze ingevuld als u ook onderstaande maatregel in acht neemt. Ik raad u ten eerste aan deze maatregel uit te voeren.

- De verstorende werkzaamheden dienen plaats te vinden buiten de voortplantingsperiode van de bittervoorn en de kleine modderkruiper.

<sup>2</sup> Het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit verstaat onder een deskundige een persoon die voor de situatie en soorten ten aanzien waarvan hij of zij gevraagd is te adviseren en/of te begeleiden, aantoonbare ervaring en kennis heeft op het gebied van soortspecifieke ecologie. De ervaring en kennis dient te zijn opgedaan doordat de deskundige:

- op HBO-, dan wel universitair niveau een opleiding heeft genoten met als zwaartepunt (Nederlandse) ecologie; en/of
- als ecoloog werkzaam is voor een ecologisch adviesbureau, zoals bijvoorbeeld een bureau welke is aangesloten bij het Netwerk Groene Bureaus; en/of
- zich aantoonbaar actief inzet op het gebied van de soortenbescherming en is aangesloten bij en werkzaam voor de daarvoor in Nederland bestaande organisaties (zoals bijvoorbeeld Zoogdiervereniging, RAVON, Stichting Das en Boom, Vogelbescherming Nederland, Vlinderstichting, Natuurhistorisch Genootschap, KNNV, NJN, IVN, EIS Nederland, FLORON, SOVON, STONE, Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten, De Landschappen en Stichting Beheer Natuur en Landelijk gebied) en/of
- zich aantoonbaar actief inzet op het gebied van de soortenmonitoring en/of -bescherming.

Datum  
15 januari 2010

Kenmerk  
FF/75C/2009/0380

Vervolgblad  
3

U geeft aan dat deze van 1 april tot en met 1 augustus loopt, echter de volgende richtlijn dient aangehouden te worden: de voortplantingsperiode van de bittervoorn loopt globaal van april tot en met augustus en de voortplantingsperiode van de kleine modderkruiper loopt globaal van maart tot en met augustus. Deze periode is indicatief. Afhankelijk van weersomstandigheden kan de voortplantingsperiode korter of langer duren. Een deskundige<sup>2</sup> op het gebied van de bittervoorn en de kleine modderkruiper dient de exacte periode aan te geven.

Bovenstaande mitigerende maatregelen dienen in een ecologisch werkprotocol te worden opgenomen. Dit ecologisch werkprotocol dient op de locatie aanwezig te zijn en onder betrokken werknemers bekend te zijn. Werkzaamheden dienen conform dit protocol te worden uitgevoerd.

#### Ontheffing

Op grond van artikel 75, lid 5, van de Flora- en faunawet worden ontheffingen slechts verleend wanneer er geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort. Op grond van artikel 75, lid 6, aanhef en onder c, wordt in het geval van soorten die bij algemene maatregel van bestuur<sup>3</sup> zijn aangewezen ontheffing slechts verleend wanneer er, naast de voorwaarde dat geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort, geen andere bevredigende oplossing bestaat en met het oog op andere, bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen, belangen. In artikel 2, lid 3, onder j, van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en planten-soorten<sup>1</sup> worden als andere belangen als bedoeld in artikel 75, lid 5<sup>4</sup>, onder c, van de Flora- en faunawet, onder andere aangewezen de uitvoering van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling.

#### Instandhouding van de bittervoorn en de kleine modderkruiper

De bittervoorn en de kleine modderkruiper zijn in het plangebied aangetroffen. Door het dempen van delen van de watergang worden vaste rust- en verblijfplaatsen van beide soorten verstoord, beschadigd en vernield. Hierdoor is er tijdelijk minder functioneel leefgebied voor de aanwezige populaties aanwezig. Beide soorten komen echter in de omgeving van het plangebied algemeen voor. Om negatieve effecten van de werkzaamheden op de soort tot een minimum te beperken, heeft u geen andere maatregelen voorgesteld dan welke betrekking hebben op het vangen en verplaatsen van de bittervoorn en de kleine modderkruiper. De door u voorgestelde maatregelen zijn in grote lijnen voldoende. Ter aanscherping zijn in de ontheffing echter ook aanvullende voorwaarden opgenomen. De gunstige staat van instandhouding van de bittervoorn en de kleine modderkruiper komt niet in gevaar, mits gewerkt wordt conform de bovengenoemde maatregelen en volgens de overige in de ontheffing opgelegde voorwaarden.

<sup>3</sup> Bijlage I bij het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten (Stb. 2000, 525), laatstelijk gewijzigd bij Stb. 2007, 253.

<sup>4</sup> Omdat dit Besluit nog niet is aangepast aan de wijziging van de Flora- en faunawet van 7 april 2006 wordt hier nog over andere belangen als bedoeld in artikel 75, lid 5, onderdeel c geschreven, terwijl hiermee lid 6 wordt bedoeld.



Datum  
15 januari 2010

Kenmerk  
FF/75C/2009/0380

Vervolgblad  
4

#### Andere bevredigende oplossing en belang van de ingreep

Op dit moment worden er diverse ruimtelijke ontwikkelingen uitgevoerd op de Vinex-locatie Leidsche Rijn te Utrecht. Deze ruimtelijke ontwikkelingen worden uitgevoerd ten behoeve van de uitbreiding van de wijk Vleuten-de Meern. In het kader van de realisatie van extra recreatiemogelijkheden wordt sportpark Fletiomare uitgebreid. De sportverenigingen in het gebied Leidsche Rijn maken een geweldige groei door als gevolg van de toestroom van nieuwe bewoners. Deze groeiende vraag was voorzien en de oude en nieuwe sportaccommodaties zijn daarop aangepast in omvang. De prognoses van tien jaar geleden komen behoorlijk overeen met de realiteit van nu, maar niet alles is te voorzien geweest. Zo heeft de hockeysport sterker aan populariteit gewonnen dan was gedacht. Daarom is gekozen voor de uitbreiding van de hockeyvelden van MHC Fletiomare. De aanpassing van de watergangen valt binnen het bestemmingsplan Leidsche Rijn Park van juni 2006. Hiermee is het voldoende aangetoond dat geen andere bevredigende oplossing voorhanden is.

#### Zorgplicht

Voor de soorten waarvoor ik u ontheffing verleen, bent u gehouden aan de in de ontheffing opgenomen voorwaarden. Voor alle soorten echter, geldt de zorgplicht ex artikel 2 van de Flora- en faunawet, die van toepassing is op zowel beschermde als onbeschermde dier- en plantensoorten, ongeacht vrijstelling of ontheffing. Op grond hiervan dient u zoveel als redelijkerwijs mogelijk is schade aan deze soorten te voorkomen.

#### Vogels

U dient gedurende de werkzaamheden rekening te houden met het broedseizoen van vogels. Verstoring van broedgevallen van vogels dient te worden voorkomen. Voor de in het plangebied te verwachten vogelsoorten kan dit plaatsvinden door werkzaamheden buiten de broedperiode van aanwezige soorten uit te voeren. Tevens kunnen voorbereidende maatregelen worden getroffen om te voorkomen dat vogels tot broeden kunnen komen binnen het plangebied. Ik wijs u erop dat voor het broedseizoen geen standaardperiode wordt gehanteerd in het kader van de Flora- en faunawet. Van belang is of een broedgeval aanwezig is, ongeacht de periode. Voorts wijs ik u erop dat verblijfplaatsen van vogels die hun verblijfplaats het hele jaar gebruiken jaarrond zijn beschermd. Voor het verwijderen van dergelijke verblijfplaatsen is te allen tijde een ontheffing vereist.

#### **Conclusie**

Gelet op het voorgaande verleen ik u ontheffing ex artikel 75 van de Flora- en faunawet. Aan deze ontheffing zijn voorwaarden verbonden.

De ontheffing en de voorwaarden treft u hierbij aan.

#### **Bezwaar**

Als u het niet eens bent met deze beslissing, kunt u binnen zes weken na verzending van deze brief een bezwaarschrift indienen. Stuur het ondertekende bezwaarschrift naar Dienst Regelingen, afdeling Recht en Rechtsbescherming, postbus 20401, 2500 EK Den Haag.

Datum

Kenmerk

Vervolgblad

15 januari 2010

FF/75C/2009/0380

5

— Vermeld in uw bezwaarschrift in ieder geval het aanvraagnummer FF/75C/2009/0380 en de datum van de beslissing.

Op onze internetsite [www.minlnv.nl/loket/bezwaar](http://www.minlnv.nl/loket/bezwaar) vindt u meer belangrijke informatie over het indienen van een bezwaarschrift.

DE MINISTER VAN LANDBOUW, NATUUR EN VOEDSELKwaliteit,  
voor deze,  
de teammanager uitvoering Dienst Regelingen,



B. Kluivingh - Deetman

## DE MINISTER VAN LANDBOUW, NATUUR EN VOEDSELKWALITEIT

Naar aanleiding van het verzoek van de heer W. de Wolf  
namens de gemeente Utrecht, Stadswerken, op 24 september 2009  
en de aanvullingen hierop van 6 januari 2010 en 14 januari 2010

gelet op artikel 75, lid 5 en 6, onderdeel c, van de Flora- en faunawet

|                         |                                             |
|-------------------------|---------------------------------------------|
| Verleent hierbij aan:   | Gemeente Utrecht, Stadswerken               |
| Adres:                  | Ravelllaan 96                               |
| Postcode en woonplaats: | 3533 JR UTRECHT                             |
| Voor het tijdvak van:   | 15 januari 2010 tot en met 31 december 2011 |

### ONTHEFFING

FF/75C/2009/0380

Van de verbodsbepalingen genoemd in artikel 11 van de Flora- en faunawet voor zover dit betreft het beschadigen, vernielen of verstoren van voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van de bittervoorn (*Rhodeus sericeus*) en de kleine modderkruiper (*Cobitis taenia*).

Het gebied waarvoor de ontheffing geldt, betreft het plangebied voor de realisatie van het project "Demping watergangen Fletiomare", gelegen aan de rand van sportpark Fletiomare aan de Alendorperweg in de wijk Vleuten-de Meern in de gemeente Utrecht, één en ander zoals is weergegeven op figuur C.1 van het bij de aanvraag gevoegde activiteitenplan "Demping watergangen sportpark Fletiomare" van 18 september 2009.

Aan deze ontheffing zijn de volgende voorwaarden verbonden:

#### Algemene voorwaarden

1. De ontheffing wordt slechts voor de hierboven genoemde soorten en beschreven verboden handelingen verleend.
2. De ontheffing geldt alleen voor de uitvoering van de werkzaamheden, zoals vermeld in de projectomschrijving voor zover in deze ontheffing zelf niet anders is aangegeven.
3. De gemeente Utrecht, Stadswerken (hierna te noemen: de ontheffinghouder) dient onverwijld contact op te nemen met Dienst Regelingen indien bij het uitvoeren van de werkzaamheden van het project andere beschermde soorten dan de genoemde worden aangetroffen of andere handelingen als bedoeld in voorwaarde 1 noodzakelijk zijn.
4. Deze ontheffing kan uitsluitend gebruikt worden door (medewerkers van) de ontheffinghouder of in opdracht van de ontheffinghouder handelende (rechts-)personen. De ontheffinghouder blijft daarbij verantwoordelijk en aansprakelijk voor de juiste naleving van deze ontheffing.
5. Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden dient een afschrift van deze ontheffing op de locatie van de werkzaamheden aanwezig te zijn en op verzoek te worden getoond aan de daartoe bevoegde toezichthouders of opsporingsambtenaren.
6. De ontheffinghouder dient, zodra de datum waarop de werkzaamheden zullen aanvangen bekend is, het bijgevoegde meldingsformulier volledig in te vullen en naar Dienst Regelingen te zenden.



### Specifieke voorwaarden

7. Bij de planning van de werkzaamheden dient rekening gehouden te worden met de voortplantingsperiode van de bittervoorn en de kleine modderkruiper. De voortplantingsperioden van de bittervoorn en de kleine modderkruiper lopen globaal van april tot en met augustus respectievelijk maart tot en met augustus. Afhankelijk van de weersomstandigheden kunnen deze perioden langer dan wel korter zijn. De geschiktheid van de periode voor het uitvoeren van de werkzaamheden dient te worden bepaald door een deskundige<sup>1</sup> op het gebied van vissen.
8. Alle maatregelen dienen te worden uitgevoerd onder begeleiding van een deskundige<sup>1</sup> op het gebied van vissen.
9. Bovenstaande mitigerende maatregelen dienen in een ecologisch werkprotocol te worden opgenomen. Dit ecologisch werkprotocol dient op de locatie aanwezig te zijn en onder betrokken werknemers bekend te zijn. Werkzaamheden dienen conform dit protocol te worden uitgevoerd.

### Overige voorwaarden

10. Deze ontheffing kan worden ingetrokken, indien blijkt dat de ontheffinghouder zich niet houdt aan de voorwaarden.
11. Indien blijkt dat de in de ontheffing gestelde termijn niet voldoende is om de werkzaamheden waarop de ontheffing betrekking heeft uit te voeren, dient u, zeker twee maanden voor het verstrijken van deze termijn een verlenging aan te vragen. Dit voorkomt onnodige vertraging van het project.
12. Aanspreekpunt in het kader van deze ontheffing en de daaruit voortvloeiende voorwaarden is Dienst Regelingen, Postbus 19530, 2500 CM Den Haag.

Den Haag, 15 januari 2010

DE MINISTER VAN LANDBOUW, NATUUR EN VOEDSELKWALITEIT,  
voor deze,  
de teammanager uitvoering Dienst Regelingen,

B. Kluivingh - Deetman



<sup>1</sup> Het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit verstaat onder een deskundige een persoon die voor de situatie en soorten ten aanzien waarvan hij of zij gevraagd is te adviseren en/of te begeleiden, aantoonbare ervaring en kennis heeft op het gebied van soortspecifieke ecologie. De ervaring en kennis dient te zijn opgedaan doordat de deskundige:

- op HBO-, dan wel universitair niveau een opleiding heeft genoten met als zwaartepunt (Nederlandse) ecologie; en/of
- als ecooloog werkzaam is voor een ecologisch adviesbureau, zoals bijvoorbeeld een bureau welke is aangesloten bij het Netwerk Groene Bureaus; en/of
- zich aantoonbaar actief inzet op het gebied van de soortenbescherming en is aangesloten bij en werkzaam voor de daarvoor in Nederland bestaande organisaties (zoals bijvoorbeeld Zoogdierverseniging, RAVON, Stichting Das en Boom, Vogelbescherming Nederland, Vlinderstichting, Natuurhistorisch Genootschap, KNNV, NJN, IVN, EIS Nederland, FLORON, SOVON, STONE, Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten, De Landschappen en Stichting Beheer Natuur en Landelijk gebied) en/of
- zich aantoonbaar actief inzet op het gebied van de soortenmonitoring en/of -bescherming.





# Regels



# Hoofdstuk 1 Inleidende regels

## Artikel 1 Begrippen

### 1.1 bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0344.BPUITSPORTLEIDPARK-0401 met de bijbehorende regels (en eventuele bijlagen).

### 1.2 aanduiding:

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

### 1.3 aanduidingsgrens:

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

### 1.4 bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak.

### 1.5 bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

### 1.6 bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats.

### 1.7 bouwwerk:

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

### 1.8 gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

### 1.9 nutsvoorzieningen:

voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreducerstations, schakeluisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling en apparatuur voor telecommunicatie.

#### 1.10 peil:

- a. voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang grenst aan de weg: de hoogte van de kruin van de weg;
- b. voor andere gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld;
- c. voor gebouwen die grenzen aan een dijk: de hoogte van de kruin van de dijk ter plaatse van het bouwwerk.

#### 1.11 volkstuinen:

gronden waarop voor particulier gebruik, op recreatieve wijze voedings- en siergewassen worden geteeld.

## Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

#### 2.1 de bouwhoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

#### 2.2 de dakhelling:

langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.

#### 2.3 de goothoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

#### 2.4 de hoogte van een kap:

vanaf de bovenkant goot, c.q. de druiplijn, boeiboord of daarmee gelijk te stellen constructiedeel tot het hoogste punt van de kap.

#### 2.5 de hoogte van een windturbine:

vanaf het peil tot aan de (wieken)as van de windturbine.

#### 2.6 de inhoud van een bouwwerk:

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

#### 2.7 de oppervlakte van een bouwwerk:

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of hart van de scheidsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

# Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

## Artikel 3 Groen-1

### 3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Groen-1 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen, gazons en beplantingen;
- b. fiets- en voetpaden;
- c. nutsvoorzieningen;
- d. speelvoorzieningen;
- e. water, waterbeheer en waterberging;
- f. de bij de bestemming behorende voorzieningen zoals kunstwerken waaronder duikers, bruggen en faunapassages.

### 3.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

#### 3.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

- a. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van terrein- en erfafscheidingen welke niet meer dan 2 meter hoog mogen zijn.

## Artikel 4 Groen-2

### 4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Groen-2 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen, gazons en beplantingen;
- b. voet- en fietspaden;
- c. bermen en bermsloten;
- d. nutsvoorzieningen;
- e. speelvoorzieningen;
- f. water, waterbeheer en waterberging;
- g. recreatief gebruik;
- h. evenementen;
- i. ontsluitingswegen ten behoeve van kruisend autoverkeer;
- j. de bij deze bestemming behorende voorzieningen zoals ondergrondse afvalinzamelvoorzieningen en kunstwerken waaronder duikers, bruggen en faunapassages.

### 4.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

#### 4.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

- a. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van terrein- en erfafscheidingen welke niet meer dan 2 meter hoog mogen zijn;
- b. het gestelde onder a. geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

### Artikel 5 Recreatie–Volkstuin

#### 5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Recreatie–Volkstuin aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. volkstuinten, bijbehorende opslagruimte en een drietal kassen;
- b. water, waterbeheer en waterberging;
- c. de bij de bestemming behorende groenvoorzieningen, erven en terreinen en nutsvoorzieningen.

#### 5.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

##### 5.2.1 Gebouwen

- a. de oppervlakte van de opslagruimte mag niet meer bedragen dan 30 m<sup>2</sup> en de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 4 meter;
- b. de oppervlakte van een kas mag niet meer bedragen dan 6 m<sup>2</sup> en de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 2,30 meter.

##### 5.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

- a. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van terrein- en erfafscheidingen welke niet meer dan 2 meter hoog mogen zijn;
- b. in afwijking van het gestelde onder a. mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

### Artikel 6 Sport

#### 6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Sport aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. het uitoefenen van sportactiviteiten;
- b. water, waterbeheer en waterberging;
- c. pomp- en sproeiinstallaties;
- d. de bij de bestemming behorende verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, erven en terreinen.

#### 6.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

##### 6.2.1 Gebouwen

- a. maximaal 2 dugouts met een bouwhoogte van maximaal 2 meter.

### 6.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

- a. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van terrein- en erfafscheidingen welke niet meer dan 2 meter hoog mogen zijn;
- b. in afwijking van het gestelde onder a. mag de bouwhoogte van een scorebord niet meer bedragen dan 5 meter, de bouwhoogte van vlaggenmasten niet meer dan 6 meter, de bouwhoogte van bouwwerken die dienst doen als ballenvanger niet meer dan 10 meter en de bouwhoogte van lichtmasten niet meer dan 27 meter.

## Artikel 7 Verkeer – Verblijfsgebied

### 7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Verkeer – Verblijfsgebied aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. verkeers- en verblijfsgebied voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer;
- b. water, waterbeheer en waterberging;
- c. groenvoorzieningen;
- d. parkeervoorzieningen;
- e. speelvoorzieningen;
- f. bij de bestemming behorende wegen, voet- en fietspaden, geluidwerende voorzieningen, fietsenstallingen, nutsvoorzieningen en kunstwerken waaronder duikers, bruggen en faunapassages.

### 7.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken worden gebouwd onder de volgende voorwaarden:

- a. de oppervlakte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 6 m<sup>2</sup> per gebouw;
- b. de bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 2 meter.
- c. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 3 meter.
- d. Het bepaalde onder c geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

### 7.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het bepaalde in lid 7.2 onder a en lid 7.2 onder b voor:

- a. afwijkingen van de maximale oppervlakte van een gebouw tot ten hoogste 20 m<sup>2</sup>.
- b. afwijkingen van de maximale bouwhoogte van een gebouw tot maximaal 3 meter.

## Artikel 8 Waarde – Archeologie

### 8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Waarde – Archeologie aangewezen gronden zijn mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachting.

### 8.2 Specifieke gebruiksregel

Onder met het bestemmingsplan strijdig gebruik wordt in ieder geval begrepen, het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg.



## Hoofdstuk 3 Algemene regels

### Artikel 9 Antidubbeltelbepaling

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

### Artikel 10 Algemene bouwregels

- a. Bouwgrenzen, niet zijnde bestemmingsgrenzen, mogen in afwijking van aanduidingsgrenzen, aanduidingen en bestemmingsregels worden overschreden door tot gebouwen behorende stoepen, stoeptreden, trappenhuizen, hellingbanen, entreeportalen, veranda's en afdaken en andere ondergeschikte bouwdelen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1,5 meter;
- b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het bepaalde genoemd onder a. voor het overschrijden van bouw- en/of bestemmingsgrenzen in afwijking van aanduidingsgrenzen, aanduidingen en bestemmingsregels door tot gebouwen behorende balkons, afdaken, erkers en dergelijke, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1,5 meter en waarbij de vrije hoogte tot aan het peil minimaal 2,2 meter bedraagt;
- c. De regels van de Bouwverordening ten aanzien van onderwerpen van stedenbouwkundige aard blijven overeenkomstig het gestelde in artikel 9 lid 2 van de Woningwet buiten toepassing, behoudens ten aanzien van de volgende bepalingen:
  1. de bereikbaarheid van gebouwen voor wegverkeer;
  2. de bereikbaarheid van gebouwen voor gehandicapten;
  3. het bouwen bij hoogspanningsleidingen en ondergrondse hoofdtransportleidingen;
  4. de parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden;
  5. de ruimte tussen bouwwerken.

### Artikel 11 Algemene gebruiksregels

Onder met het bestemmingsplan strijdig gebruik wordt in ieder geval begrepen het gebruik van of het laten gebruiken van:

- a. onbebouwde gronden als staan- of ligplaats voor onderkomens;
- b. onbebouwde gronden en/of bouwwerken ten behoeve van seksinrichtingen;
- c. stacaravans en recreatiewoningen voor permanente bewoning;
- d. onbebouwde gronden als kampeerterrein;
- e. vrijstaande bijgebouwen voor bewoning;
- f. onbebouwde gronden als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan;
- g. onbebouwde gronden als stortplaats voor puin en afvalstoffen, voor zover dit niet betreft het storten of opslaan in bij gebouwen behorende tuinen van geringe hoeveelheden afvalstoffen die afkomstig zijn van het onderhoud van die tuinen.

## Artikel 12    Algemene afwijkingsregels

Burgemeester en wethouders kunnen, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, afwijken van:

- a. de bij recht in de regels gegeven maten, afmetingen, percentages tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages;
- b. de bestemmingsbepalingen voor het toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of –intensiteit daartoe aanleiding geven;
- c. het plaatsen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van vlucht- en/of noodtrappen;
- d. het overschrijden van de maximale bouwhoogte van gebouwen voor het plaatsen van hekwerken of borstweringen ten behoeve van dakterrassen, met dien verstande dat de maximale bouwhoogte niet meer dan 1,50 meter mag worden overschreden;
- e. de bestemmingsbepalingen voor het bouwen met een geringe mate van afwijking van de plaats en richting van de bestemmingsgrenzen indien dit noodzakelijk is in verband met afwijkingen of onnauwkeurigheden ten opzichte van de feitelijke situatie of in die gevallen waar een rationele verkaveling van de gronden een geringe afwijking vergt;
- f. de bestemmingsbepalingen ten aanzien van de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de hoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 meter;
- g. de bestemmingsbepalingen ten aanzien van de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van zend-, ontvang- en/of sirenemasten, wordt vergroot tot niet meer dan 55 meter;
- h. het bepaalde ten aanzien van de maximale bouwhoogte van gebouwen en toestaan dat de bouwhoogte van de gebouwen wordt verhoogd ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals liftkokers, trappenhuisen, lichtkappen.

## Artikel 13    Algemene wijzigingsregels

- a. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de in het plan opgenomen bestemmingen te wijzigen ten behoeve van overschrijding van bestemmingsgrenzen, voor zover zulks van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein; de overschrijdingen mogen niet meer dan 3 meter bedragen en het bestemmingsvlak mag met niet meer dan 10% worden vergroot;
- b. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de in het plan opgenomen bestemmingen te wijzigen ten behoeve van het vestigen van een kinderdagverblijf, mits deze geen onevenredige nadelige gevolgen voor de omgeving heeft, in de vorm van geluids-, verkeers- of parkeeroverlast en is aangetoond dat er voor de realisatie van het kinderdagverblijf geen milieutechnische belemmeringen zijn van de milieuaspecten luchtkwaliteit, externe veiligheid, milieuzonering en verkeerslawaaï.

## Artikel 14    Overige regels

Overtreding van het bepaalde in artikel (strafbepaling overtreding aanlegvergunning nog steeds regelen!) is een economisch delict, zoals bedoeld in artikel 1a van Wet op de economische delicten.

# Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

## Artikel 15 Overgangsrecht

### 15.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
  - a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
  - b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan;
2. Burgemeester en wethouders kunnen eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10 %;
3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

### 15.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet;
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind;
3. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten;
4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

## Artikel 16 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

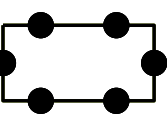
Regels van het bestemmingsplan Uitbreiding Sportpark Leidsche Rijn Park Zuid.

StadsOntwikkeling

**Uitgave** Gemeente Utrecht  
**Bezoekadres** Ravellaan 1, 3533 JE Utrecht  
**Postadres** Postbus 8406, 3505 RK Utrecht  
**Telefoon** 030 - 286 48 02  
**Mail** stedenbouw@utrecht.nl



Plangebied



Plangebiedgrens

Bestemmingen



Groen - 1



Groen - 2



Recreatie - Volkstuin

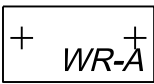


Sport



Verkeer - Verblijfsgebied

Dubbelbestemmingen



Waarde Archeologie

Ontwerpbestemmingsplan

Uitbreiding Sportpark Leidsche Rijn Park Zuid

Verbeelding

BLAD 1

Hierbij horen de regels van Uitbreiding Sportpark Leidsche Rijn Park Zuid

| Plannaam         | Planfase | Datum | Plannaam         | Planfase | Datum |
|------------------|----------|-------|------------------|----------|-------|
| kadernota / SPVE | fase 1   |       | beroop           | fase 5   |       |
| voorontwerp      | fase 2   |       | onherroepelijk   | fase 6   |       |
| ontwerp          | fase 3   |       | beheer / archief | fase 6   |       |
| vaststelling     | fase 4   |       |                  |          |       |

|                                                |                                          |
|------------------------------------------------|------------------------------------------|
| Identificatie (ID) van het plan (Bestandsnaam) |                                          |
| ordernummer                                    | NL.IMRO.0344.BPUITSPORTLEIDPARK-0301.dgn |
| wijk                                           | 10-De Meern Vleuten                      |
| projectnaam(dlr)                               | Uit. Sportpark LRP Zuid                  |
| subdirectory                                   | NL.IMRO.0344..                           |
| schaal                                         | 1: 1000                                  |
| pentabel                                       | 256.tbl                                  |
| datum                                          | 18-02-2011                               |
| datum                                          |                                          |



# voorstel aan de raad



Opgesteld door        StadsOntwikkeling  
                             Sector Ontwikkeling  
                             Stedenbouw & Monumenten

Kenmerk                LRU11.054637

Vergadering           Raad

Vergaderdatum       28 juni 2011

Jaargang en nummer   2011 – 77

---

## Vaststelling bestemmingsplan Hoge Woerd

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

- 1    in te stemmen met de beantwoording van de zienswijzen conform het vaststellingsrapport, inclusief de wijzigingen van het plan naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen en inclusief de ambtshalve wijzigingen, en deze tot integraal onderdeel van het vaststellingsbesluit te maken;
- 2    de zienswijzen van reclamanten 8. en 9., conform hoofdstuk 2 van het vaststellingsrapport, gedeeltelijk gegrond en voor het overige ongegrond te verklaren;
- 3    de overige zienswijzen ongegrond te verklaren;
- 4    het bestemmingsplan Hoge Woerd (NL.IMRO.0344BPHOGEWOERD-0401.dgn waarbij voor de ondergrond gebruik is gemaakt van de Grootschalige Basiskaart Nederland als vervat in bestand BP6000\_GBKN\_16112009.dgn), met inachtneming van de wijzigingen die voortvloeien uit zienswijzen en ambtshalve wijzigingen, conform het vaststellingsrapport, gewijzigd vast te stellen en
- 5    geen exploitatieplan voor het bestemmingsplan Hoge Woerd op te stellen, aangezien het kostenverhaal anders is verzekerd.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,

Drs. M.R. Schurink

Mr. A. Wolfsen

---

### Conclusie commissie Stad en Ruimte:

De wethouder verstrekt de commissie per brief informatie over de financiën ( zowel investeringen als exploitatie) voor het Castellum. Ook zal hij aangeven wanneer de raad hier verdere besluiten over voorgelegd krijgt. B-punt op verzoek van de PvdA-fractie.

datum: 14 jun 2011

# *voorstel aan de raad*



**Gemeente Utrecht**

|                    |                                                                     |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Ontwikkeling<br>Stedenbouw & Monumenten |
| Kenmerk            | LRU11.054637                                                        |
| Vergadering        | Raad                                                                |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                        |
| Jaargang en nummer | 2011 – 77                                                           |

---

---

status: B

---



## samenvatting



|                    |                                                                     |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Ontwikkeling<br>Stedenbouw & Monumenten |
| Kenmerk            | LRU11.054637                                                        |
| Vergadering        | Raad                                                                |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                        |
| Jaargang en nummer | 2011 – 77                                                           |

---

# Vaststelling bestemmingsplan Hoge Woerd

### Raadsvoorstel:

- 1 in te stemmen met de beantwoording van de zienswijzen conform het vaststellingsrapport, inclusief de wijzigingen van het plan naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen en inclusief de ambtshalve wijzigingen, en deze tot integraal onderdeel van het vaststellingsbesluit te maken;
  - 2 de zienswijzen van reclamanten 8. en 9., conform hoofdstuk 2 van het vaststellingsrapport, gedeeltelijk gegrond en voor het overige ongegrond te verklaren;
  - 3 de overige zienswijzen ongegrond te verklaren;
  - 4 het bestemmingsplan Hoge Woerd (NL.IMRO.0344BPHOGEWOERD-0401.dgn waarbij voor de ondergrond gebruik is gemaakt van de Grootschalige Basiskaart Nederland als vervat in bestand BP6000\_GBKN\_16112009.dgn), met inachtneming van de wijzigingen die voortvloeien uit zienswijzen en ambtshalve wijzigingen, conform het vaststellingsrapport, gewijzigd vast te stellen en
  - 5 geen exploitatieplan voor het bestemmingsplan Hoge Woerd op te stellen, aangezien het kostenverhaal anders is verzekerd.
- 

### Argumenten

- 1.1 Het vaststellingsrapport bevat de samenvatting van de zienswijzen en de gemeentelijke reactie daarop.
- 2.1 De ingekomen zienswijzen hebben op enkele punten geleid tot een aanpassing van het bestemmingsplan. In het vaststellingsrapport wordt daarop uitgebreid ingegaan.
- 3.1 De overige zienswijzen geven geen aanleiding tot bijstelling van het bestemmingsplan.
- 4.1 Omdat de zienswijzen aanleiding geven tot bijstelling van het bestemmingsplan dient het plan, conform het vaststellingsrapport, gewijzigd te worden vastgesteld. Het plan voldoet na aanpassing aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening.

## *samenvatting*



|                    |                                                                     |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Ontwikkeling<br>Stedenbouw & Monumenten |
| Kenmerk            | LRU11.054637                                                        |
| Vergadering        | Raad                                                                |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                        |
| Jaargang en nummer | 2011 – 77                                                           |

---

- 5.1 Vrijwel alle gronden in het bestemmingsplan zijn in eigendom bij de gemeente. Daar waar de grond niet in eigendom is is geen uitvoerbaar bouwplan voorzien, zelfrealisatie is daarom niet mogelijk.

# toelichting



|                    |                                                                     |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Ontwikkeling<br>Stedenbouw & Monumenten |
| Kenmerk            | LRU11.054637                                                        |
| Vergadering        | Raad                                                                |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                        |
| Jaargang en nummer | 2011 – 77                                                           |

---

## Vaststelling bestemmingsplan Hoge Woerd

### Context

#### Ligging en begrenzing plangebied

Hoge Woerd ligt in het hart van Leidsche Rijn, en vormt de meest zuidelijke punt van Leidsche Rijn Park. Het plangebied wordt grofweg begrensd door de woonwijken Het Zand, Parkwijk, De Woerd en de oude kern van De Meern.

#### Opgave van het Stedenbouwkundig Plan

Het Stedenbouwkundig Plan stelt een programma voor waarin ontdekking, ontmoeting en ontspanning centraal staan. In een Castellumpark maakt de gemeente deze programmaonderdelen weer beleefbaar met als hoogtepunt het herbouwen van het Romeins Castellum. In het Castellum komen het Cultuurhuis, een Archeologiepaviljoen met het Romeinse schip, het Centrum voor Natuur- en Milieueducatie en horeca. Het Castellumpark is circa 25 ha groot en sluit direct aan op het Leidsche Rijn Park. Het vormt met twee kleine woningbouwlocaties de stedenbouwkundige overgang naar de bestaande woonwijken.

#### Doel van het bestemmingsplan

Doel van het nieuwe bestemmingsplan is, behalve het bieden van een actueel juridisch-planologisch kader, het mogelijk maken van de ontwikkeling van Hoge Woerd tot een ontmoetingsplek met activiteiten op het gebied van cultuur, horeca en educatie. In het bestemmingsplan zijn de wijzigingen in wet- en regelgevingen en het beleid van de verschillende overheden op het gebied van de ruimtelijke ordening, die zich in de loop van de tijd hebben voorgedaan, verwerkt. Met dit bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij recent tot stand gekomen bestemmingsplannen binnen de gemeente om de uniformiteit van bestemmingen en regelgeving te bevorderen.

#### Overzicht voorgaande fasen

Wij hebben het Stedenbouwkundig Plan, inclusief inspraaknota, vastgesteld op 16 oktober 2007. De plankaart is in juni 2009 gewijzigd vastgesteld.

Op 13 april 2010 hebben wij ingestemd met het vrijgeven van het voorontwerpbestemmingsplan voor de inspraak en het vooroverleg. Het

# toelichting



|                    |                                                                     |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Ontwikkeling<br>Stedenbouw & Monumenten |
| Kenmerk            | LRU11.054637                                                        |
| Vergadering        | Raad                                                                |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                        |
| Jaargang en nummer | 2011 – 77                                                           |

---

voorontwerpbestemmingsplan heeft vervolgens van 22 april tot en met 2 juni 2010 ter visie gelegen. In deze periode kon een ieder op het voorontwerpbestemmingsplan reageren. Op het voorontwerpbestemmingsplan zijn negen inspraakreacties ontvangen en hebben enkele overleginstanties gereageerd. Op 26 oktober 2010 heeft ons college ingestemd met de beantwoording van de inspraak- en overlegreacties en het ontwerpbestemmingsplan.

Naar aanleiding van het vrijgeven van het voorontwerpbestemmingsplan is tevens een inspraakavond georganiseerd. Tijdens de inspraakavond kon men zich aanmelden voor een klankbordgroep Castellum Hoge Woerd. De opzet is gedurende de ontwikkeling van het castellum met de klankbordgroep bij elkaar te komen om zo de direct omwonenden en andere belanghebbenden (zoals de Historische Vereniging) bij planproces te betrekken. Algemeen beeld is dat men de plannen voor het castellum op zichzelf als positief beoordeeld, maar als directe buur bang is voor overlast. Er hebben inmiddels meerdere bijeenkomsten van de klankbordgroep plaatsgevonden. Veel leden van de klankbordgroep hebben tevens een zienswijze ingediend op het ontwerpbestemmingsplan.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft vervolgens van 18 november 2010 gedurende zes weken, dus tot en met 30 december 2010 ter visie gelegen. Binnen de terinzagetermijn zijn veertien zienswijzen ingediend.

## Argumenten

### *1.1 Het vaststellingsrapport bevat de samenvatting van de zienswijzen en de gemeentelijke reactie daarop.*

Het vaststellingsrapport gaat uitgebreid en gemotiveerd in op de ingediende zienswijzen. Van de veertien ingediende zienswijzen betreffen elf zienswijzen de herbouw van het Castellum in het plangebied. De zienswijzen gaan over de hoogte van de omwalling en het Castellumpaviljoen in relatie tot privacy, schaduwwerking en zichtlijnen, de verkeersaantrekkende werking en de toekomstige programmering van het Castellum (en de hieruit voortvloeiende overlast). Bij het besluit over de vaststelling van het bestemmingsplan moeten de zienswijzen gemotiveerd worden meegewogen. De uitgebreide motivering is terug te vinden in het vaststellingsrapport.

De belangrijkste ambtshalve wijzigingen betreffen aanpassingen door de inwerkingtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsvergunning (Wabo), een aanpassing van de verbeelding (verkleining bouwvlak ten behoeve

# toelichting



|                    |                                                                     |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Ontwikkeling<br>Stedenbouw & Monumenten |
| Kenmerk            | LRU11.054637                                                        |
| Vergadering        | Raad                                                                |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                        |
| Jaargang en nummer | 2011 – 77                                                           |

---

van het Castellumpaviljoen) en het invoegen van de laatste versie van de Lijst van bedrijfsactiviteiten 'functiemenging'.

*2.1 De ingekomen zienswijzen hebben op enkele punten geleid tot een aanpassing van het bestemmingsplan. In het vaststellingsrapport wordt daarop uitgebreid ingegaan.*

Naar aanleiding van de zienswijzen van reclamant 8. en 9. zijn de onder andere de volgende wijzigingen aangebracht:

In artikel 5 (Cultuur en ontspanning-2), 5.1, lid b is de regeling aangepast aan de wensen van reclamant ten aanzien van een vloeroppervlakte van een winkel en een de functioneel ruimere mogelijkheid voor 'opslag'. Tevens is dit artikel uitgebreid met de mogelijkheid van een bedrijfswoning ten behoeve van het beheer en controle van de overige functies binnen deze bestemming. Tenslotte is een bouwregel aangescherpt ten behoeve van twee aaneengebouwde woningen.

*3.1 De overige zienswijzen geven geen aanleiding tot bijstelling van het bestemmingsplan.*

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 18 november tot en met 30 december 2010 ter visie gelegen. Binnen de terinzagetermijn zijn veertien zienswijzen ingediend, waarvan elf de herbouw van het Castellum betreffen.

De zienswijzen zijn onder te verdelen in twee groepen:

1) Bewoners van de wijk 't Weer: acht zienswijzen.

De afstanden tussen deze woningen en het castellumpaviljoen liggen tussen de circa 105 en 130 meter.

De afstanden tussen deze woningen en de castellumwal en wachttorens liggen tussen 58 en circa 64 meter.

Op deze afstanden kan niet worden gesproken van een aantasting van de privacy van reclamant en/of vermindering van lichtinval in de woning van reclamant. Weliswaar zal een bezoeker die over de castellumwal loopt tussen de kantelen door zicht hebben op de woningen in de nabije omgeving zoals in de straten Tyfoon en Oosterlengte, maar gezien de afstand zal hier slechts sprake zijn van contouren in de verte.

# toelichting



|                    |                                                                     |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Ontwikkeling<br>Stedenbouw & Monumenten |
| Kenmerk            | LRU11.054637                                                        |
| Vergadering        | Raad                                                                |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                        |
| Jaargang en nummer | 2011 – 77                                                           |

---

2) Bewoners hoek Groenedijk/'t Zand: drie zienswijzen.

De afstand tussen de dichtsbijzijnde woning en het castellumpaviljoen ligt op circa 37 meter.

De afstand tussen de dichtstbijzijnde woning en de castellumwal en wachttorens liggen op 34 meter.

Mede na overleg in de Klankbordgroep, is besloten het castellumpaviljoen 180 graden te draaien, waarmee het hoogste punt van maximaal 15 meter op grotere afstand van de direct omwonenden komt te liggen. Aan de Groenedijk-zijde van het Castellum blijft het castellumpaviljoen op ongeveer 9 meter liggen.

Deze zienswijzen hebben niet geleid tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

*4.1 Omdat de zienswijzen aanleiding geven tot bijstelling van het bestemmingsplan dient het plan, conform het vaststellingsrapport, gewijzigd te worden vastgesteld. Het plan voldoet na aanpassing aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening.*

Het ontwerpbestemmingsplan Hoge Woerd heeft gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen. De periode waarbinnen zienswijzen konden worden ingediend, eindigde op 30 december 2010. Er zijn gedurende deze termijn veertien zienswijzen ontvangen. Naar aanleiding van een tweetal zienswijzen is het bestemmingsplan aangepast. De zorgvuldige voorbereiding heeft geleid tot een aangepast plan waarbij toelichting, regels en verbeelding zorgvuldig op elkaar zijn afgestemd. Er is dan ook sprake van een goede ruimtelijke ordening.

*5.1 Vrijwel alle gronden in het bestemmingsplan zijn in eigendom bij de gemeente. Daar waar de grond niet in eigendom is is geen uitvoerbaar bouwplan voorzien, zelfrealisatie is daarom niet mogelijk.*

Het kostenverhaal is anderzins verzekerd, namelijk via de gronduitgifte. Ook de fasering wordt gestuurd via de gronduitgifte. De gemeente voert zelf de grondexploitatie, en heeft daarmee de regie over de kwaliteit en de uitvoering van werkzaamheden.

## Uitvoering

# toelichting



|                    |                                                                     |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Ontwikkeling<br>Stedenbouw & Monumenten |
| Kenmerk            | LRU11.054637                                                        |
| Vergadering        | Raad                                                                |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                        |
| Jaargang en nummer | 2011 – 77                                                           |

---

Na vaststelling van het bestemmingsplan zal Stadsontwikkeling zorgdragen voor de verdere afhandeling van het bestemmingsplan. Nadat de raad het bestemmingsplan en het vaststellingsrapport heeft vastgesteld, wordt het gewijzigd vastgestelde bestemmingsplan aan de inspectie ruimtelijke ordening en de provincie voorgelegd. Daarna zal de gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan worden bekendgemaakt en zal het gewijzigde bestemmingsplan en raadsbesluit gedurende 6 weken ter inzage worden gelegd. Gedurende deze termijn van ter inzage legging kan tegen het besluit tot vaststelling beroep worden ingesteld door een ieder die zich tijdig met zienswijzen tot de gemeenteraad heeft gewend, alsmede belanghebbenden aan wie niet redelijkerwijs kan worden verweten dat zij geen zienswijzen tegen het bestemmingsplan hebben ingebracht, en door belanghebbenden die bezwaren hebben tegen de wijzigingen die de raad bij de vaststelling ten opzichte van het ontwerp heeft aangebracht.

Tevens kan een voorlopige voorziening worden aangevraagd bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. De inwerkingtreding van het bestemmingsplan wordt dan opgeschort totdat een uitspraak is gedaan over de voorlopige voorziening. De uitspraak op voorlopige voorziening kan circa 3 maanden duren. De afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State doet uitspraak over de ingediende beroepschriften binnen één jaar na afloop van de beroepstermijn.

## Bijlagen voor de raad en/of raadscommissie

- – Bestemmingsplan Hoge Woerd (uitsluitend digitaal);
- – Vaststellingsrapport (uitsluitend digitaal);
- – Bijlagenboek met de diverse (milieu)onderzoeken en de Nota van Inspraak en overleg inclusief reactie HDSR (uitsluitend digitaal).

## Eerdere besluitvorming

- Collegebesluit voorontwerp bestemmingsplan voor de start van de inspraak: 13 april 2010
- Collegebesluit ontwerp bestemmingsplan voor vrijgave voor zienswijzen: 26 oktober 2010



# raadsbesluit



Opgesteld door StadsOntwikkeling  
Sector Ontwikkeling  
Stedenbouw & Monumenten

Kenmerk LRU11.054637

Vergadering Raad

Vergaderdatum 28 juni 2011

Jaargang en nummer 2011 – 77

---

## Vaststelling bestemmingsplan Hoge Woerd

### Besluit

- 1 in te stemmen met de beantwoording van de zienswijzen conform het vaststellingsrapport, inclusief de wijzigingen van het plan naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen en inclusief de ambtshalve wijzigingen, en deze tot integraal onderdeel van het vaststellingsbesluit te maken;
- 2 de zienswijzen van reclamanten 8. en 9., conform hoofdstuk 2 van het vaststellingsrapport, gedeeltelijk gegrond en voor het overige ongegrond te verklaren;
- 3 de overige zienswijzen ongegrond te verklaren;
- 4 het bestemmingsplan Hoge Woerd (NL.IMRO.0344BPHOGEWOERD-0401.dgn waarbij voor de ondergrond gebruik is gemaakt van de Grootschalige Basiskaart Nederland als vervat in bestand BP6000\_GBKN\_16112009.dgn), met inachtneming van de wijzigingen die voortvloeien uit zienswijzen en ambtshalve wijzigingen, conform het vaststellingsrapport, gewijzigd vast te stellen en
- 5 geen exploitatieplan voor het bestemmingsplan Hoge Woerd op te stellen, aangezien het kostenverhaal anders is verzekerd.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 28 juni 2011.

De griffier,

De burgemeester,

**Burgemeester en Wethouders**

Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht  
Telefoon 030 – 286 10 00 Fax 030 – 286 12 24  
www.utrecht.nl

Aan de (plv.) leden van de Commissie Stad en Ruimte

|                |                      |             |                                                    |
|----------------|----------------------|-------------|----------------------------------------------------|
| Behandeld door | Jurjen van Keulen    | Datum       | 16 juni 2011                                       |
| Doorkiesnummer | 286 67361            | Ons kenmerk | 11. 066948                                         |
| E-mail         | j.van.keulen@utrecht | Onderwerp   | Beantwoording vragen Castellum Hoge Woerd          |
| Bijlage(n)     | geen                 |             |                                                    |
| Uw kenmerk     |                      | Verzonden   | 20 juni 2011                                       |
| Uw brief van   |                      |             | Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden |

Geachte dames en heren,

Zoals toegezegd bij de behandeling van het bestemmingsplan Hoge Woerd in de commissie Stad en Ruimte van 14 juni jl. krijgt u hierbij extra informatie betreffende de exploitatie en investering aangaande Castellum Hoge Woerd. U kunt deze informatie gebruiken bij de behandeling van de Voorjaarsnota in de commissie op 21 juni en de raad van 30 juni 2011 en tevens bij de behandeling van het bestemmingsplan Hoge Woerd in de raad van 28 juni 2011.

Najaar 2010 is door middel van een Europese aanbesteding een architect geselecteerd voor Castellum Hoge Woerd. In februari 2011 is het Structuurontwerp voorlopig vastgesteld, waarbij het programma van de verschillende gebruikers een plek heeft gekregen in het paviljoen en de omwalling. Op basis van het Structuurontwerp heeft een financiële doorrekening plaatsgevonden: de totale investering bedraagt € 14,9 miljoen.

In samenspraak met de beoogde gebruikers (te weten cultuur, archeologie, NMC en horeca ntb) is de jaarlijkse huur vastgesteld op een bedrag van totaal € 0,6 miljoen per jaar. De gemeentelijke partijen hebben hiervoor middelen beschikbaar in hun exploitatie. Deze huur van € 0,6 miljoen maakt dat € 7,3 miljoen van de totale investering rendabel is. Daarnaast is een bedrag van € 3,95 miljoen beschikbaar aan eenmalige bijdragen en subsidies voor Castellum Hoge Woerd.

De exploitatie sluit derhalve op een onrendabel bedrag van € 3,65 miljoen, prijspeil 1/1/2013 (14,9 minus 7,3 en 3,95). In de voorgaande Programma van Eisfase was dit nog € 4,2 miljoen.

Het college heeft besloten het onrendabel van € 3,65 miljoen niet in één keer beschikbaar te stellen, maar als een jaarlijkse bijdrage.

De dekking is als volgt:

- een bedrag van € 431.000,- per jaar vanaf 2012 tot en met 2021;
- een bedrag van € 86.000,- structureel vanaf 2022.

**Burgemeester en Wethouders**

Datum 16 juni 2011

Ons kenmerk 11.066948

In de Voorjaarnota kunt u deze bedragen vinden onder 'Cultuurhuis Leidsche Rijn'.

In de hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

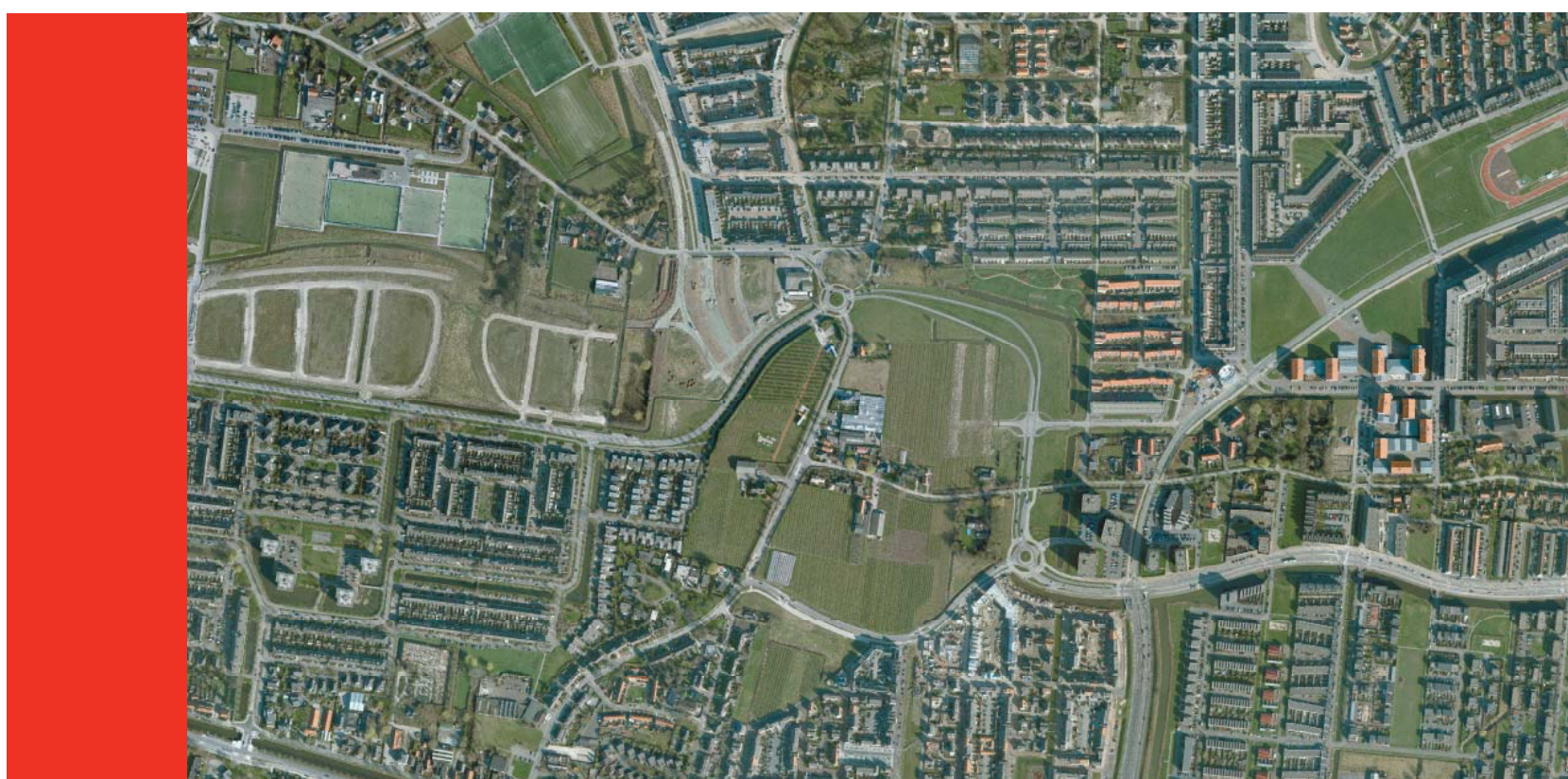
Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,

# Bestemmingsplan



## Hoge Woerd

Juni 2011

www.utrecht.nl



Bestemmingsplan Hoge Woerd, juni 2011



✱ = locatie plangebied



# **Bestemmingsplan Hoge Woerd**





# Inhoudsopgave

|                    |                                      |           |
|--------------------|--------------------------------------|-----------|
| <b>Hoofdstuk 1</b> | <b>Inleiding</b>                     | <b>7</b>  |
| 1.1                | Inleiding                            | 7         |
| 1.2                | Doelstelling                         | 7         |
| 1.3                | Ligging en begrenzing van het gebied | 7         |
| 1.4                | Vigerende plannen                    | 8         |
| 1.5                | Leeswijzer                           | 9         |
| <b>Hoofdstuk 2</b> | <b>Beleidskader</b>                  | <b>10</b> |
| 2.1                | Inleiding                            | 10        |
| 2.2                | Rijksbeleid                          | 10        |
| 2.3                | Provinciaal beleid                   | 12        |
| 2.4                | Regionaal beleid                     | 13        |
| 2.5                | Gemeentelijk beleid                  | 13        |
| 2.6                | Lokaal beleid                        | 18        |
| 2.7                | Conclusies relevant beleid           | 19        |
| <b>Hoofdstuk 3</b> | <b>Bestaande situatie</b>            | <b>21</b> |
| 3.1                | Inleiding                            | 21        |
| 3.2                | Ruimtelijke structuur                | 21        |
| 3.3                | Functionele structuur                | 25        |
| 3.4                | Conclusie                            | 29        |
| <b>Hoofdstuk 4</b> | <b>Planbeschrijving</b>              | <b>30</b> |
| 4.1                | Algemeen                             | 30        |
| 4.2                | Ruimtelijke structuur                | 32        |
| 4.3                | Programma                            | 34        |
| 4.4                | Conclusie Planbeschrijving           | 41        |
| <b>Hoofdstuk 5</b> | <b>Onderzoek en randvoorwaarden</b>  | <b>42</b> |
| 5.1                | Algemeen                             | 42        |
| 5.2                | Milieueffectrapportage               | 42        |
| 5.3                | Geluidhinder                         | 42        |
| 5.4                | Milieuhinder bedrijvigheid           | 44        |
| 5.5                | Geur                                 | 44        |
| 5.6                | Externe veiligheid                   | 45        |
| 5.7                | Luchtkwaliteit                       | 46        |
| 5.8                | Bodemkwaliteit                       | 46        |
| 5.9                | Archeologie                          | 48        |
| 5.10               | Flora en fauna                       | 52        |
| 5.11               | Water                                | 53        |

|                                                             |                                          |           |
|-------------------------------------------------------------|------------------------------------------|-----------|
| 5.12                                                        | Kabels en leidingen                      | 57        |
| 5.13                                                        | Conclusie                                | 57        |
| <b>Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid</b>                          |                                          | <b>58</b> |
| 6.1                                                         | Economische uitvoerbaarheid              | 58        |
| 6.2                                                         | Maatschappelijke uitvoerbaarheid         | 58        |
| <b>Hoofdstuk 7 Juridische planopzet</b>                     |                                          | <b>60</b> |
| 7.1                                                         | Inleiding                                | 60        |
| 7.2                                                         | Planvorm                                 | 60        |
| 7.3                                                         | Opbouw regels                            | 61        |
| 7.4                                                         | Nadere toelichting begripsomschrijvingen | 62        |
| 7.5                                                         | Artikelsgewijze toelichting              | 63        |
| 7.6                                                         | Lijst van Bedrijfsactiviteiten           | 69        |
| 7.7                                                         | Lijst van Horeca-inrichtingen            | 69        |
| 7.8                                                         | Handhaving                               | 70        |
| <b>Bijlagen bij de toelichting (apart bijlagenboek)</b>     |                                          | <b>72</b> |
| Bijlage 1 Luchtkwaliteitsonderzoek Hoge Woerd               |                                          |           |
| Bijlage 2 Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï Hoge Woerd |                                          |           |
| Bijlage 3 Memo geluid Hoge Woerd                            |                                          |           |
| Bijlage 4 Akoestisch onderzoek verkeerslawaaï Hoge Woerd    |                                          |           |
| Bijlage 5 Flora- en faunaonderzoek                          |                                          |           |
| Bijlage 6 Planschaderisicoanalyse                           |                                          |           |
| Bijlage 7 Nota van inspraak en overleg                      |                                          |           |
| <b>Hoofdstuk 1 Inleidende bepalingen</b>                    |                                          | <b>75</b> |
| Artikel 1 Begripsbepalingen                                 |                                          | 75        |
| Artikel 2 Wijze van meten                                   |                                          | 81        |
| <b>Hoofdstuk 2 Bestemmingsbepalingen</b>                    |                                          | <b>82</b> |
| Artikel 3 Agrarisch                                         |                                          | 82        |
| Artikel 4 Cultuur en ontspanning-1                          |                                          | 84        |
| Artikel 5 Cultuur en ontspanning-2                          |                                          | 85        |
| Artikel 6 Groen-1                                           |                                          | 88        |
| Artikel 7 Groen-2                                           |                                          | 89        |
| Artikel 8 Maatschappelijk                                   |                                          | 89        |
| Artikel 9 Verkeer                                           |                                          | 90        |
| Artikel 10                                                  | Verkeer – Verblijfsgebied                | 91        |
| Artikel 11                                                  | Water                                    | 92        |
| Artikel 12                                                  | Wonen-1                                  | 92        |
| Artikel 13                                                  | Wonen-2                                  | 94        |
| Artikel 14                                                  | Wonen-3                                  | 96        |
| Artikel 15                                                  | Wonen (uit te werken)                    | 98        |
| Artikel 16                                                  | Waarde – Archeologie                     | 100       |

|                               |                                           |            |
|-------------------------------|-------------------------------------------|------------|
| <b>Hoofdstuk 3</b>            | <b>Algemene bepalingen</b>                | <b>101</b> |
| Artikel 17                    | Antidubbeltelbepaling                     | 101        |
| Artikel 18                    | Algemene bouwregels                       | 101        |
| Artikel 19                    | Algemene gebruiksregels                   | 101        |
| Artikel 20                    | Algemene aanduidingsregels                | 102        |
| Artikel 21                    | Algemene afwijkingsregels                 | 102        |
| Artikel 22                    | Algemene wijzigingsregels                 | 102        |
| <b>Hoofdstuk 4</b>            | <b>Overgangs- en slotbepalingen</b>       | <b>103</b> |
| Artikel 23                    | Overgangsrecht                            | 103        |
| Artikel 24                    | Slotregel                                 | 103        |
| <b>Bijlagen bij de regels</b> |                                           | <b>104</b> |
| Bijlage 1                     | Lijst van Horeca-activiteiten             | 105        |
| Bijlage 2                     | Toelichting Lijst van Horeca-activiteiten | 106        |
| Bijlage 3                     | Lijst van Bedrijven functiemenging        | 108        |

# Toelichting

# Hoofdstuk 1 Inleiding

## 1.1 Inleiding

De gemeente Utrecht is van plan om het gebied Hoge Woerd in de wijk Leidsche Rijn tot een groen, cultureel/archeologisch park te ontwikkelen. De gronden waarop het park wordt ontwikkeld heeft een rijke geschiedenis en zal plaats bieden aan verschillende publieke functies zoals een Archeologiepaviljoen, een centrum voor Natuur- en Milieueducatie en het Cultuurhuis, samen komend in het 'Castellumpaviljoen'. Hiermee wordt invulling gegeven aan de basisgedachte achter het Masterplan Leidsche Rijn uit 1995, namelijk Leidsche Rijn te ontwikkelen tot een identiteitsvol stadsdeel waar het plezierig wonen, werken en recreëren is.

Omstreeks het begin van de jaartelling hadden de Romeinen een Castellum (Romeins fort) in het plangebied opgericht. Dit Castellum speelt de hoofdrol in de ontwikkeling van het gebied. Dit bestemmingsplan voor Hoge Woerd speelt dan ook in op het thema archeologie en houdt hierbij mede rekening met de bestaande situatie. Sleutelwoorden hierbij zijn ontdekking, ontmoeting en ontspanning rond de thema's archeologie, duurzaamheid en cultuur. Met de heropbouw van het Romeinse Castellum in het plangebied heeft Hoge Woerd alles in huis om zelfstandig te groeien tot een 'briljant' aan het Leidsche Rijn Park.

De ontwikkeling van Hoge Woerd is uitgewerkt in het Stedenbouwkundig Plan Hoge Woerd dat is vastgesteld door de gemeenteraad op 29 november 2007. Het Stedenbouwkundig Plan voorziet naast de ontwikkeling van het park, in een afronding van de woningbouwlocaties Burgemeester Middelweerdbaan en Parkrand Het Zand.

## 1.2 Doelstelling

De hoofddoelstelling van bestemmingsplan Hoge Woerd is de realisatie van Hoge Woerd als cultureel/archeologisch park met publieke functies. Het Stedenbouwkundig Plan Hoge Woerd, waarin deze ontwikkeling is uitgewerkt, vormt de basis voor dit bestemmingsplan. Het plan richt zich daarnaast op beheer van de bestaande situatie en het vastleggen van de functionele en ruimtelijke structuur.

In dit bestemmingsplan zijn de wijzigingen in de wet- en regelgeving en het beleid van de verschillende overheden op het gebied van de ruimtelijke ordening, die zich in de loop van de tijd hebben voorgedaan, verwerkt. Met dit bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij recent tot stand gekomen bestemmingsplannen binnen de gemeente, om de uniformiteit van bestemmingen en regelgeving te bevorderen.

## 1.3 Ligging en begrenzing van het gebied

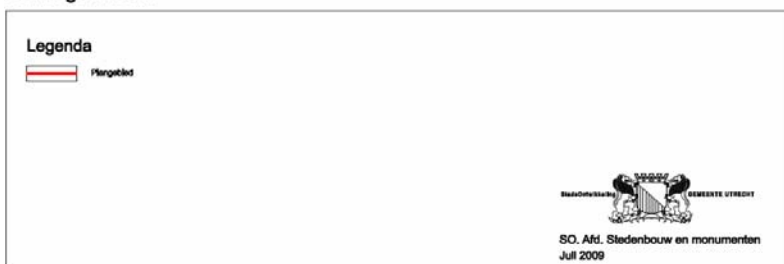
### 1.3.1 Ligging

Het plangebied Hoge Woerd is de meest zuidoostelijke punt van het Leidsche Rijn Park, in het hart van het nieuwe stadsdeel Leidsche Rijn, gelegen aan de westkant van Utrecht.

Op verschillende manieren is Hoge Woerd nauw verbonden met de omgeving. Zo ligt Hoge Woerd landelijk gezien aan de Nederlandse Limes (noordelijke rijksgrens van het Romeinse Rijk). Daarnaast prijkt het in het hart van het stadsdeel Leidsche Rijn, grenzend aan de nieuwe woonwijken, de oude kern van De Meern en is onderdeel van het Leidsche Rijn Park. De plangrenzen van het bestemmingsplan sluiten aan op die van recente of in ontwikkeling zijnde juridisch-planologische regelingen. Het plangebied heeft een omvang van ongeveer 25 hectare.



De Hoge Woerd



Afbeelding 1: Plangebied

### 1.3.2 Begrenzing

Het plangebied ligt ten noorden van de rivierloop Leidsche Rijn en woongebied De Woerd, ten zuiden van het spoor tussen Utrecht en Den Haag, ten westen van de woongebieden Parkwijk en Langerak, en ten oosten van de wijk Vleuterweide en de kern De Meern.

## 1.4 Vigerende plannen

Binnen het plangebied vigeren de volgende bestemmingsplannen:

| Bestemmingsplan                   | Vastgesteld door Raad | Goedgekeurd door GS |
|-----------------------------------|-----------------------|---------------------|
| Landelijk gebied Vleuten-De Meern | 18-06-1974            | 11-07-1975          |
| 't Weer                           | 18-12-1990            | 01-07-1991          |

## 1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat in het kort en voor zover relevant een toelichting van het beleidskader, waarbinnen onderhavig bestemmingsplan moet passen. Hoofdstuk 3 bevat de beschrijving van de bestaande situatie. Onder andere de ruimtelijke structuur, de historische ontwikkeling van het gebied en de beschrijving van de aanwezige functies heeft hier een plek. In hoofdstuk 4, de planbeschrijving, wordt de visie op de ruimtelijke structuur van Hoge Woerd geïntroduceerd. Het vastgestelde Stedenbouwkundig Plan Hoge Woerd is hierbij het uitgangspunt. De diverse noodzakelijke onderzoeken ten aanzien van bijvoorbeeld milieuaspecten komen in hoofdstuk 5 aan bod. De hoofdstukken 6 en 7 behelzen respectievelijk de juridische aspecten en de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

In de bijlagen bij de toelichting zijn relevante onderzoeksrapporten opgenomen. De conclusies uit de onderzoeken staan in hoofdstuk 5. Ten tweede bevat de bijlage de samenvatting en beantwoording van de vooroverlegreacties, het advies van de wijkraad en de samenvatting en beantwoording van de inspraak.



# Hoofdstuk 2 Beleidskader

## 2.1 Inleiding

Op verschillende bestuurlijke niveaus zijn beleidsuitspraken gedaan die van belang zijn voor de ruimtelijke ontwikkelingen in Hoge Woerd. De belangrijkste conclusies van relevante beleidskaders worden hier weergegeven.

## 2.2 Rijksbeleid

### 2.2.1 Nota Ruimte

De Nota Ruimte is in januari 2006 door de Eerste Kamer aangenomen. Deze Nota is gebaseerd op de beleidsvoornemens van het Tweede Structuurschema Groene Ruimte en de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat ons in Nederland ter beschikking staat.

#### *Bundeling*

Centraal staat het bundelen van verstedelijking en economische activiteiten. Dit betekent dat nieuwe bebouwing grotendeels geconcentreerd tot stand komt in bebouwd gebied, aansluitend op het bestaande bebouwde gebied of in nieuwe clusters van bebouwing daarbuiten. Het Rijk wil verstedelijking en infrastructuur zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen.

#### *Verdichting*

De ruimte die in het bestaand stedelijk gebied (verouderde bedrijventerreinen en wijken) aanwezig is, moet door verdichting optimaal worden gebruikt door revitalisering, herstructurering en transformatie.

Voor groen signaleert de Nota Ruimte dat de ontwikkeling van recreatievoorzieningen de afgelopen decennia is achtergebleven bij de verstedelijking. Door de hoge grondprijzen hebben nieuwe wijken vaak een hoge woningdichtheid en weinig groen. In en rond de steden ontstaat door dit alles een groot tekort aan recreatiemogelijkheden. Bovendien voldoet het huidige groen vaak niet aan de huidige kwaliteitseisen en is het groen in veel gevallen versnipperd en matig toegankelijk. Het is dan ook van belang om voldoende ruimte te reserveren voor groengebieden en andere recreatiemogelijkheden en te streven naar een balans tussen rood en groen/blauw. Het rijk rekent erop dat gemeenten bij de opzet van nieuwe locaties het door de praktijk ingegeven richtgetal van circa 75 m<sup>2</sup> groen per woning hanteren (dit betreft zowel het regionale als het locale groen).

#### 2.2.1.1 Van toepassing op Hoge Woerd

De ontwikkelingen die worden voorgestaan voor Hoge Woerd sluiten aan bij de doelstellingen genoemd in de Nota Ruimte. Het betreft onder andere een verbetering van de bereikbaarheid en toegankelijkheid van recreatiemogelijkheden en het vergroten van het recreatienetwerk.

### 2.2.2 Nota Belvedere

De Nota Belvedere is in 1999 vastgesteld door een viertal ministeries, die de gemeenschappelijke intentie uitspraken bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening te houden met de cultuurhistorische aspecten. Centraal in de Nota Belvedere staat de instandhouding, versterking en verdere ontwikkeling van cultuurhistorische identiteit door een betere benutting van cultuurhistorische kwaliteiten bij ruimtelijke aanpassingen. Specifieke gebieden als de historische binnensteden, maar ook landelijke gebieden zoals de meeste bijzondere polders in dit land, zijn als waardevol aangemerkt. In 2004 en 2005 zijn daar respectievelijk de Cultuurimpuls (over cultuur en cultuurhistorie in stedelijke vernieuwing) en de Nota Ruimte en Cultuur (als deelsluitwerking van de Nota Ruimte) bij gekomen.

Utrecht is in de rijksnota als waardevolle stad aangemerkt. Voor waardevolle steden is (extra) aandacht voor 'behoud door ontwikkeling'.

#### 2.2.2.1 Van toepassing op Hoge Woerd

De ontwikkeling van Hoge Woerd tot een park, waarbij wordt ingespeeld op de archeologische en cultuurhistorische waarden van het gebied, past binnen het nationaal cultuurhistorisch beleid verwoord in de Nota Belvédère.

### 2.2.3 Structuurvisie Randstad 2040 (2008)

Het ministerie van VROM heeft in samenwerking met bestuurders van de Randstad een structuurvisie Randstad 2040 opgesteld. Het kabinet heeft de structuurvisie op 5 september 2008 vastgesteld. De ambitie is om de Randstad tot een duurzame en concurrerende Europese topregio te ontwikkelen. Richting 2040 is er meer aandacht voor klimaatbestendigheid, groene gebieden, internationale topfuncties en de bereikbaarheid van steden.

#### *Groenblauwe structuur*

Op regionaal schaalniveau bestaat de uitdaging om door combinaties van water, natuur, landschap, cultuurhistorie, wonen en werken bij te dragen aan meer diversiteit in woon-, werk- en verblijfsmilieus. Binnen de grote groenblauwe delta kiest het kabinet voor een meer gedifferentieerde aanpak: bescherming (landschap, natuur) én ontwikkeling (combinaties van groen, rood en blauw) van de groenblauwe structuur

Tot 2040 moet er naar verwachting 500.000 woningen in de Randstad gerealiseerd worden. De verstedelijking vraagt om een goede en aantrekkelijke woonomgeving. Daarnaast wordt in de visie een groot tekort van toegankelijk recreatief groen bij de grote steden geconstateerd. Het kabinet kiest voor de ontwikkeling van een aantal 'metropolitane parken' nabij de grote steden. De parken zijn toegankelijke recreatieruimten voor de stedelingen en hebben een internationale allure. In een uitvoeringsalliantie worden naar geschikte locaties voor de metropolitane parken gezocht.

#### 2.2.3.1 Van toepassing op Hoge Woerd

De ontwikkeling van Hoge Woerd tot een park past binnen de Structuurvisie Randstad 2040.

### 2.2.4 Conclusie

De ontwikkeling van Hoge Woerd tot een park past binnen de Nota Ruimte, Structuurvisie Randstad 2040 en de Nota Belvédère. Er is sprake van een gedifferentieerde aanpak met versterking van de archeologische en cultuurhistorische waarden in combinatie met publieke maatschappelijk functies.

## 2.3 Provinciaal beleid

### 2.3.1 Structuurvisie (streekplan) Provincie Utrecht 2005–2015 (2004)

Op 23 juni 2008 hebben Gedeputeerde Staten van Utrecht de Beleidslijn nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) vastgesteld. Doel van deze beleidslijn is om, ook na inwerkingtreding van de Wro per 1 juli 2008, slagvaardig het Streekplan Utrecht 2005–2015 als beleidskader te kunnen blijven toepassen. Met de Beleidslijn wordt de inzet van de nieuwe Wro-instrumenten vastgelegd. Met nadruk geldt dat deze Beleidslijn géén nieuw beleid bevat. Het Streekplan Utrecht is van rechtswege omgezet in een structuurvisie en blijft onverminderd gelden.

De provincie geeft in het streekplan aan dat het ruimtelijk beleid voor een belangrijk deel is ingegeven door het principe van beheerste groei. Aantasting van waardevolle en kwetsbare open ruimte door nieuwe verstedelijking wordt zoveel mogelijk vermeden. Ook dient de contrastversterking tussen stad en land te worden versterkt. In verband daarmee is het gewenst om nieuwe bouwmogelijkheden binnen het bestaand stedelijk gebied goed te benutten. Beleidsmatig is dit vertaald in een ruimtelijke afbakening van het stedelijk gebied door rode contouren.

#### 2.3.1.1 Van toepassing op Hoge Woerd

##### *Verstedelijking*

Het plangebied ligt binnen de rode contour die om stadsdeel Leidsche Rijn is gesitueerd.

##### *Cultuurhistorie*

In de structuurvisie worden op het gebied van cultuurhistorie drie categorieën onderscheiden: megastructuren, stapelingsstructuren en tijdlaagstructuren. Het plangebied Hoge Woerd maakt onderdeel uit van de stapelingsstructuur. De stapelingsstructuur richt zich op bewonings- en transportzones en bezitten door hun dynamische ontwikkeling een sterke historische gelaagdheid. Hier bevinden zich de hoogste concentraties aan archeologische vindplaatsen.

De strategie voor het beschermen en versterken van cultuurhistorische waarden is verbeeld in de strategiekaart CHS. Hoge Woerd ligt in een gebied waaraan de provincie archeologische eisen stelt. De provincie verbindt aan veranderingsprocessen binnen deze gebieden cultuurhistorische voorwaarden als kader bij het opstellen van ruimtelijke plannen en programma's van eisen. Achterliggende gedachte is dat cultuurhistorie een bijdrage levert aan (nieuwe) ruimtelijke kwaliteit.

##### *Recreatie*

Voorals in de stadsgewesten Utrecht en Amersfoort is de groei van het aanbod van toeristisch-recreatieve voorzieningen achtergebleven bij de groei van het inwonertal. Het provinciaal beleid is gericht op het tijdig realiseren van recreatief-toeristische voorzieningen die zijn afgestemd op de behoefte van de Utrechtse bevolking. De provincie heeft een recreatieve hoofdstructuur met kerngebieden, ontwikkelingsgebieden en recreatief medegebruik ontwikkeld. Plangebied Hoge Woerd, als onderdeel van het Leidsche Rijn Park, maakt onderdeel uit van recreatief ontwikkelingsgebied. In deze gebieden wordt de dagrecreatieve functie versterkt met nieuwe of te versterken concentratiepunten.

Conclusie: de ontwikkeling van een archeologisch park Hoge Woerd sluit aan bij de cultuurhistorische en recreatieve doelstellingen genoemd in de Structuurvisie Provincie Utrecht.

## 2.4 Regionaal beleid

### 2.4.1 Regionaal Structuurplan 2005–2015 (2005)

Het Bestuur Regio Utrecht vormt een samenwerkingsverband van de 10 gemeenten Bunnik, De Bilt, Driebergen–Rijsenburg, Houten, Maarssen, Nieuwegein, Utrecht, Vianen, IJsselstein en Zeist. Het Bestuur Regio Utrecht heeft in 2005 een regionaal structuurplan vastgesteld voor de periode 2005–2015 met een doorkijk naar 2030. Het plangebied beslaat het grondgebied van deze gemeenten.

Het Regionaal Structuurplan (RSP) geeft invulling aan de visie en ambities van de regio Utrecht op het gebied van wonen, werken, groen en bereikbaarheid. Tegelijkertijd biedt het RSP het kader voor regionale afstemming. Bij het RSP worden uitvoeringsafspraken gemaakt met de gemeenten, voor bijvoorbeeld woningbouw en kantoren.

Het centrale thema voor het plan is beheerste dynamiek. Via dit thema moet sturing gegeven worden aan de verstedelijkingsdruk om te komen tot een evenwichtige ontwikkeling. Voor de regio zet het Bestuur Regio Utrecht in op de ambitie regionale kwaliteiten te waarborgen en verder uit te bouwen. De opgave behelst onder andere de benutting van de cultuurhistorische kwaliteiten voor versterking van identiteit en kwaliteit van de leefomgeving.

#### *Groen*

De ambitie voor de groene programmaonderdelen van de regionale ontwikkeling is:

- Het versterken van de robuuste groen–blauwe structuur van de regio;
- Het vergroten van het aanbod van groene recreatiemogelijkheden;
- Een actieve ontwikkeling van cultuurhistorische en archeologische waarden;
- Het geven van een impuls aan de vitaliteit van het platteland

#### 2.4.1.1 Van toepassing op Hoge Woerd

Op de plankaart Regionaal Structuurplan 2005–2015 is het Leidsche Rijn Park, waar het park Hoge Woerd onderdeel vanuit maakt, aangegeven als 'recreatie groen'. Dit betreffen recreatiegebieden met een grote stedelijke invloed door afwisseling van recreatieve functies.

Met de aanduiding van het Leidsche Rijn Park, waar Hoge Woerd onderdeel vanuit maakt, als 'recreatie groen' past de ontwikkeling van Hoge Woerd tot een park met publieke functies in het regionaal beleid van Bestuur Regio Utrecht.

## 2.5 Gemeentelijk beleid

### 2.5.1 Structuurvisie Utrecht 2015–2030 (juli 2004)

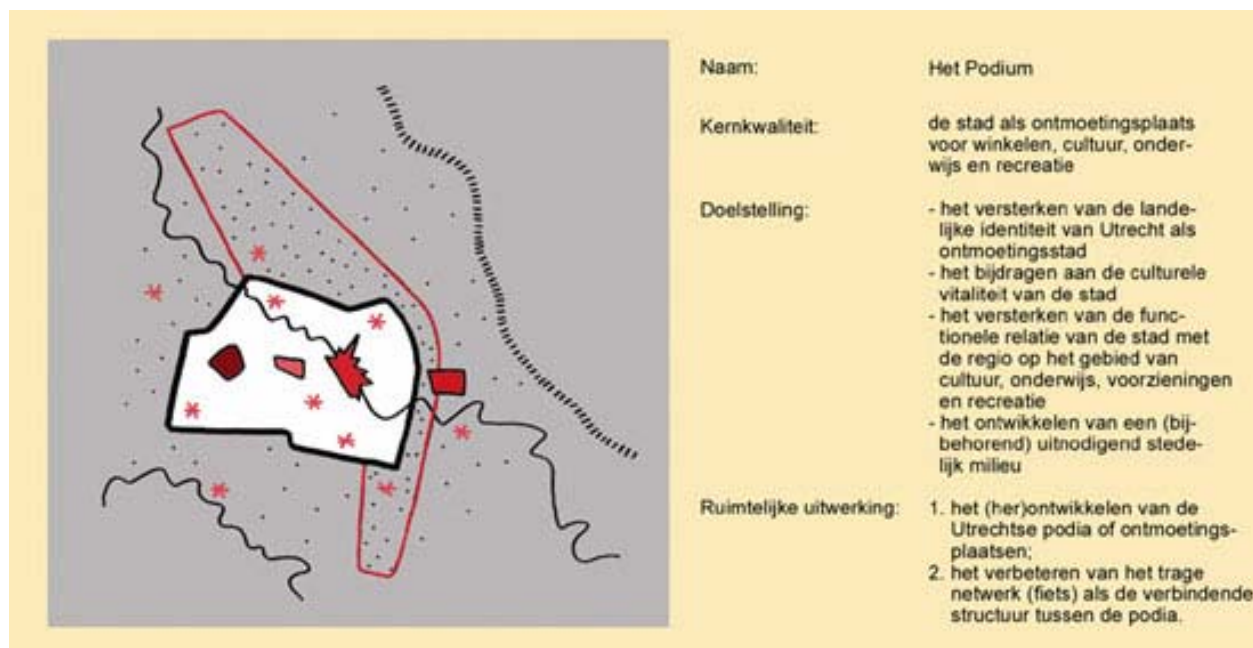
De gemeenteraad van Utrecht heeft in juli 2004 de Structuurvisie Utrecht 2015 – 2030 vastgesteld. Deze visie werkt door in de bestemmingsplannen. Utrecht is een stad met drie kernkwaliteiten. De drie kernkwaliteiten zijn uitgewerkt in drie perspectieven. Onderstaand is de relatie weergegeven.

|   | Kernkwaliteit                                                                             | Perspectief   |
|---|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 1 | De stad als randstedelijk centrum in een economisch dynamische en hoogstedelijke omgeving | De Markt      |
| 2 | De stad als ontmoetingsplaats voor kunst, cultuur, onderwijs, voorzieningen en recreatie  | Het Podium    |
| 3 | De grote stad met kleinschaligheid en sociale cohesie in de wijken                        | De Binnentuin |

### 2.5.1.1 Van toepassing op Hoge Woerd

Voor Hoge Woerd geldt nadrukkelijk het perspectief Podium. Doelstelling binnen het perspectief het Podium is:

- het versterken van de landelijke identiteit van Utrecht als ontmoetingsstad;
- het bijdragen aan de culturele vitaliteit van de stad;
- het versterken van de functionele relatie van de stad met de regio op het gebied van cultuur, onderwijs, voorzieningen en recreatie, en het ontwikkelen van een (bijbehorend) uitnodigend stedelijk milieu.



Afbeelding 6: Uitsnede Perspectief 2030 'Het Podium'

De ontmoetingsplaatsen, de Podia, worden bijvoorbeeld gevormd door de historische binnenstad en het stationsgebied, Leidsche Rijn Centrum, Leidsche Rijn Park, De Uithof en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Het gaat ook om kleinschaliger voorzieningen zoals theater de Paardenkathedraal, het Noorderpark of de Munt, onderwijs- en andere voorzieningen en cultureel aanbod. Ook de openbare ruimte kan een podium vormen, zoals bij Hoge Woerd: een groen en cultureel park met een rijke geschiedenis dat plaats biedt aan verschillende publieke functies zoals een Archeologiepaviljoen, een centrum voor Natuur- en Milieueducatie en het Cultuurhuis.

Onderhavig bestemmingsplan past vanwege de ontwikkeling van Hoge Woerd als een groen en cultureel park met publieke functies binnen de doelstellingen van het perspectief het Podium uit de Structuurvisie Utrecht 2015-2030.

### 2.5.2 Welstandsnota

In de Welstandsnota Utrecht van juli 2004, getiteld 'De schoonheid van Utrecht', is geformuleerd op welke wijze het welstandsbeleid van de gemeente Utrecht uitgevoerd zal worden. Dit betreft de welstandstoetsing van omgevingsvergunningplichtige bouwwerken en toetsing op basis van de loketcriteria.

Voor omgevingsvergunningplichtige bouwwerken geldt het volgende:

- op basis van een gebiedsgerichte analyse per buurt of wijk worden in hoofdlijnen een ruimtelijke karakteristiek gegeven;
- ambities worden vertaald in beleidsniveaus per gebied; deze beleidsniveaus zijn: Behoud, Respect en Open; de drie niveaus onderscheiden zich onderling in mate van vrijheid in omgaan met de bestaande structuur en architectuur;
- algemeen geldende beoordelingscriteria verschillen alleen per beleidsniveau en niet per gebied;
- de Welstandsnota is per gebied raadpleegbaar, de loketcriteria voor lichtvergunningplichtige bouwwerken vormen een apart onderdeel.

#### 2.5.2.1 Van toepassing op Hoge Woerd

Het grootste deel van het bestemmingsplangebied Hoge Woerd valt onder het gebiedstype 'Respect'. Daarnaast zijn er plekken die als 'Ontwikkelingsgebied' en 'Stimulans' staan aangegeven. Voor het gebiedstype 'Respect' geldt dat essentiële eigenschappen van de aanwezige bebouwings- en omgevingskarakteristiek worden gerespecteerd. De historische wegenstructuur tussen Vleuten en De Meern en de daaraan gelegen bebouwing zijn als 'historisch lint' aangeduid en vallen onder 'Respect'. De nog uit te werken woningbouwlocatie Burgemeester Middelweerdbaan, is als 'Ontwikkelingsgebied' aangeduid. Delen van het nog te ontwikkelen plan, namelijk Het Lint, is van een bijzondere waarde dankzij zijn structurerende en verbindende functie. Om die reden wordt Het Lint ook als 'Respect' aangeduid. In de respectgebieden geldt dat, ondanks dat er ruimte is voor vernieuwing en verandering de essentie van de bestaande stedenbouwkundige structuur, de architectonische verschijningsvorm dient te worden gehandhaafd. Daarnaast betekent 'Respect' dat het streven er op is gericht om een harmonieus evenwicht te vinden tussen de bebouwde en onbebouwde omgeving.

Voor de overige bebouwing in het gebied wordt een open welstandsbeleid voorgestaan, zoals voor de ontwikkelingsgebieden. De Castellumlaan is vanuit De Meern aangemerkt als 'Stimulans'. De als 'Stimulans' aangeduide gebieden vragen – in het geval van nieuwe ontwikkelingen – vanwege hun bijzondere of markante karakter in het kader van welstand, om extra aandacht voor versterking en stimulering van het beeld. Bij Hoge Woerd betreft dit de Castellumlaan vanuit de Meern.

#### 2.5.3 Groen- en waterbeleid

##### 2.5.3.1 Groenstructuurplan Utrecht (mei 2007)

Het Groenstructuurplan, dat door de gemeenteraad in mei 2007 is vastgesteld, dient voor het behoud en de ontwikkeling van de kwaliteiten van het stedelijk groen als onderdeel van een kwalitatief hoogstaand woon- en vestigingsklimaat.

Het streefbeeld voor het Groenstructuurplan voorziet in voldoende stedelijk groen in alle wijken en in verbindingen met grote recreatiegebieden rondom de stad. Daarvoor is nodig:

- de aanleg van groene recreatiegebieden aan de stadsrand; aangezien binnen de bebouwde kom onvoldoende ruimte is om de toenemende behoefte aan recreatie op te vangen van de sterk stijgende stadsbevolking. Voor het opvangen van die vraag wordt het Noorderpark aangelegd en de groengebieden Utrecht-west (Haarzuilens en het IJsselbos) en Groenraven-oost;
- de ontwikkeling van het Leidsche Rijn Park; hiermee wordt een park gerealiseerd van stedelijk en regionaal belang;
- de versterking van het groen in de na-oorlogse wijken: de gemeente wil de woonkwaliteit in Zuilen, Ondiep, Overvecht, Hoograven en Kanaleneiland verhogen. Er is weinig ruimte om hier het groenareaal uit te breiden; daarom wordt ingezet op de aanleg en verbetering van groene recreatieve verbindingen (bijvoorbeeld langs de Utrechtse kanalen) met recreatiegebieden aan de stadsrand.

#### 2.5.3.1.1 Van toepassing op Hoge Woerd

Hoge Woerd maakt onderdeel uit van de Stedelijke Groenstructuur Utrecht 2030. Het maakt onderdeel uit van de groene verbinding tussen het Leidsche Rijn Park en het zuidelijk groengebied de Hollandsche IJssel. De ontwikkeling van het park Hoge Woerd past binnen de Visie Stedelijke Groenstructuur van Utrecht die is opgenomen in het Groenstructuurplan.

#### 2.5.3.2 Nota Bomenbeleid (2009)

Eén van de belangrijkste doelen van het Utrechtse bomenbeleid is een samenhangende bomenstructuur voor de stad te verbeteren en te ontwikkelen, gebaseerd op cultuurhistorische, ruimtelijke en ecologische uitgangspunten en milieu.

Voor 2030 zet de gemeente in op het behoud en de ontwikkeling van de bomenstructuur. Dit zal gebeuren door waar mogelijk ontbrekende bomen in de bomenstructuur aanvullen om zo een samenhangende structuur te creëren. Dat betekent bij de ruimtelijke plannen in de komende jaren bezien waar bomen kunnen worden toegevoegd om zo de bomenlanen en pleinen te completeren. Daarnaast bij ingrepen in de huidige structuur met een goed programma van eisen de structuur weer aan te vullen. Tevens wordt gestreefd om de bomenstructuur verder te verbeteren door hier bij beheer en onderhoud extra zorg aan te besteden. Dit kan resulteren in extra zorg bij aanplant, bij groeiplaatsen van oudere bomen, bij de verzorging in de jeugdfase en bij ziekten.

Sinds 1 januari 2007 kennen diverse gemeentelijke ruimtelijke plannen in de stad een bomenparagraaf. De bomenparagraaf biedt vanaf het begin, en in alle fasen van een planproces, de mogelijkheid een belangenafweging te maken over de gevolgen van een ruimtelijk plan voor bomen.

#### 2.5.3.3 Van toepassing op Hoge Woerd

Binnen het plangebied Hoge Woerd zijn geen monumentale bomen aanwezig. De Castellumlaan die overgaat in 't Zand en de Groenedijk zijn als landschappelijke en ruimtelijk structurerende lijn bestempeld. Deze wegen zullen hun groene uitstraling behouden.

### 2.5.4 Verkeers- en vervoersbeleid

#### 2.5.4.1 Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2005–2020 (2005)

Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) is een stedelijke nota met beleid en plannen voor de hoofdinfrastructuur met het oog op de bereikbaarheid van de stad Utrecht. Daarbij houdt het GVVP rekening met integrale verkeers- en vervoersplannen van hogere overheden. Het GVVP is, samen met andere sectornota's, uitgangspunt voor wijkverkeersplannen, de uitwerking van stedenbouwkundige en infrastructurele plannen en overige verkeers- en vervoersprojecten. Het GVVP heeft betrekking op de periode 2005–2020.

#### 2.5.4.2 Parkeernota 2003 (2003)

Het parkeerbeleid van de gemeente Utrecht is vastgelegd in de nota 'Parkeren, een kwestie van kiezen'. Deze nota geeft het beleidskader voor het parkeren en stallen van auto's en (brom-)fietsen. Flexibilisering van vraag en aanbod van de parkeercapaciteit en een gebiedsgewijze aanpak staan voorop.



#### 2.5.4.3 Fietsnota 'Verder met de fiets' (2002)

Voor de fiets is een belangrijke taak weggelegd in het bereikbaar houden van de stad. In de nota 'Verder met de fiets' wordt daar aandacht aan geschonken. De belangrijkste doelen van de nota zijn:

1. het opnieuw richting geven aan, en het aan-/bijstellen van het fietsbeleid voor de komende tien jaren;
2. het aanpassen en het compleet maken van het hoofdfietsnetwerk; het netwerk van fietsparkeervoorzieningen van de stad Utrecht;
3. zorgdragen voor een goede aansluiting op en samenhang met het fietsnetwerk Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern vanuit de bestaande stad.

##### 2.5.4.3.1 Van toepassing op Hoge Woerd

In het GVVP is de Burgemeester Middelweerdbaan/Langerakbaan aangeduid als secundaire as. De Rijksstraatweg, ten zuiden van het plangebied gelegen, is aangeduid als primaire OV-as in de vorm van een HOV-lijn.

In de Actualisatie Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn is aangegeven dat afhankelijk van de woning typologie de norm voor Leidsche Rijn 1,35; 1,55 en 1,75 parkeerplaats per woning bedraagt. Voor het Park Hoge Woerd met de publieke functies zijn de parkeernormen volgens gemeentelijk beleid vastgesteld.

Het gewenst fietsnetwerk 2015 is het resultaat van de integratie van de fietsennetwerken Utrecht-stad, Leidsche Rijn, Vleuten-De Meern, het buitengebied en het regionaal fietsnet. De belangrijkste gewenste verbindingen door het plangebied is een fietsroute De Meern – 't Zand – Terwijde – Lage Weide – Zuilen. Binnen Leidsche Rijn worden de fietsvoorzieningen aangelegd conform het programma van eisen fietsnetwerk Leidsche Rijn. De Groenedijk is tevens hoofdfietsroute en onderdeel van het regionaal fietsroutenetwerk.

#### 2.5.5 Economisch beleid

##### 2.5.5.1 Detailhandelsnota Utrecht

De detailhandelsnota Utrecht (2000) is gericht op het versterken van de regionale en nationale positie van Utrecht als winkelstad. De gemeente streeft daarom naar een gevarieerd en hoogwaardig aanbod van winkels in het stadscentrum. Ook moeten de winkelgebieden goed bereikbaar zijn.

In de wijken wil de gemeente een adequaat winkelaanbod realiseren, waar inwoners terecht kunnen voor een compleet aanbod van dagelijkse boodschappen. Buurtwinkelcentra zijn bovendien belangrijk voor vitale, leefbare wijken en hebben een duidelijke sociale functie.

Bij de beoordeling van detailhandelsvoorzieningen in Leidsche Rijn dienen de geplande voorzieningen en de bestaande voorzieningen in nadrukkelijke samenhang te worden bekeken.

##### 2.5.5.1.1 Van toepassing op Hoge Woerd

De Plattelandswinkel en Fruitbedrijf Goes is meegenomen in de ontwikkeling van Hoge Woerd en geïntegreerd in de recreatieve functie van de directe omgeving. Deze plattelandswinkel zal in de toekomst tevens onderdeel uitmaken van een historisch kassencentrum. Door deze samenhang te creëren wordt voldaan aan het detailhandelsbeleid.

Afgezien van de verkoop van voornamelijk streekeigen producten in de Plattelandswinkel en Fruitbedrijf Goes met historische kassen aan de Groenedijk, is in Hoge Woerd binnen het plangebied geen detailhandel voorzien.

## 2.6 Lokaal beleid

### 2.6.1 Masterplan Leidsche Rijn 1995

De gemeentebesturen van Utrecht en Vleuten–De Meern hebben in juni 1995 het Masterplan Leidsche Rijn vastgesteld. Het Masterplan is erop gericht Leidsche Rijn te ontwikkelen tot een stedelijk gebied met het doel een bijdrage te leveren aan de oplossing van de grote woningnood in de regio Utrecht.

In de visie die ten grondslag ligt aan het Masterplan nemen drie begrippen een centrale plaats in: compactheid, duurzaamheid en identiteit. Compact is opgevat als sterk verbonden met een bestaande concentratie van bebouwing, de stad Utrecht. Het aanbod van (groot)stedelijke voorzieningen ligt onder handbereik en de (auto)mobiliteit kan worden beheerst. Met 'duurzaamheid' wordt bedoeld op het streven naar een evenwicht in ecologische en economische aspecten. Aanwezige kwaliteiten worden gerespecteerd en waar mogelijk versterkt. Aan het begrip 'identiteit' wordt inhoud gegeven door in het plan rekening te houden met de onderling sterk verschillende karakters van de stad Utrecht enerzijds en de kernen van Vleuten–De Meern anderzijds.

Het programma voor Leidsche Rijn omvat 30.000 woningen, 30.000 arbeidsplaatsen in kantoren en bedrijven en 289 ha voor voorzieningen, zoals winkels, scholen, gezondheidscentra, buurthuizen, sportvoorzieningen en openbare groenvoorzieningen.

In het programma voor Leidsche Rijn is tevens een stadsdeelpark met een oppervlak van circa 300 ha opgenomen. Behalve dit centrale park zullen voor openbare groen- en recreatievoorzieningen bestaande groen- en waterelementen ter beschikking staan. Voor toeristisch–recreatieve attracties met een landelijke uitstraling is in het programma een oppervlak van 28 ha opgenomen. Deze voorzieningen zullen het imago van Leidsche Rijn als een plek waar het goed wonen en vertoeven is, ondersteunen. De ontwikkeling van het park Hoge Woerd maakt onderdeel vanuit van het centrale park. Park Hoge Woerd zal naast groene en recreatieve functies tevens een aantal publieke functies herbergen.

#### 2.6.1.1 Van toepassing op Hoge Woerd

De ontwikkeling van Hoge Woerd tot een park met groene en publieke functies past binnen de beleidsdoelstellingen van Masterplan Leidsche Rijn.

### 2.6.2 Actualisatie Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn 2003

De gemeenteraden van Utrecht en Vleuten – De Meern hebben in 1996 het Masterplan Leidsche Rijn vastgesteld. Sindsdien wordt hard gewerkt aan de ontwikkeling van Leidsche Rijn. Leidsche Rijn wordt ontwikkeld op basis van de Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn Utrecht en de Structuurschets Vleuten – De Meern. De Actualisatie Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn is een Actualisatie van de ontwikkelingsplannen van Leidsche Rijn die sterk voortborduurde op het oorspronkelijke gedachtegoed uit het Masterplan (1996), de Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn Utrecht (1997) en de Structuurschets Vleuten–De Meern (1997).

De Actualisatie betreft in principe het gehele plangebied Leidsche Rijn. Voor belangrijke plandelen zijn echter inmiddels binnen de kaders van Ontwikkelingsvisie en Structuurschets afzonderlijke Stedenbouwkundige Programma's van Eisen (SPvE's) en Stedenbouwkundige Plannen (SP's) vastgesteld:

Het stedenbouwkundig plan kent dwingende overkoepelende uitgangspunten voor het hele gebied ten aanzien van menging, spreiding, stapeling, dichtheden, programma en karakteristiek van het openbaar gebied. Er zijn drie belangrijke ruimtelijke opgaven waarvoor vernieuwing van de ruimtelijke opgave van belang is. Ten eerste de omgeving van de te integreren rijksweg A2, de centrale zone van Haarrijn tot Oudenrijn inclusief Leidsche Rijn Centrum. Ten tweede het Leidsche Rijn Park en ten derde de raakvlakken van Leidsche Rijn met de directe omgeving: de kernen Vleuten en De Meern, Oudenrijn, de Westrand en het zuidelijk deel van Lage Weide.

De ambities voor de inrichting van het Leidsche Rijn park (waar Hoge Woerd onderdeel van uitmaakt) zijn:

1. een geconcentreerd park in de vorm van het begrensde middengebied: het Binnenhof;
2. het Lint dat het park omringt;
3. behoud en versterking van historische referenties: archeologische vindplaatsen en boomgaarden;
4. onderscheidende elementen: de muur en Vikingrijn;
5. specifieke publiektrekkers: bezoekerscentrum, museum;
6. sportvoorzieningen op een bijzondere wijze ingepast: de sportbossen.

### 2.6.3 Stedenbouwkundig Plan Castellum Hoge Woerd

De ruimtelijke ontwikkeling van Hoge Woerd is weergegeven in het Stedenbouwkundig Plan Castellum Hoge Woerd, dat in november 2007 is vastgesteld door de gemeenteraad. De plankaart van het Stedenbouwkundig Plan is in juni 2008 gewijzigd vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders voor wat betreft het kinderdagverblijf en de Bouwloods.

Het doel is om een park te ontwikkelen met verschillende publieke functies die inspelen op de archeologie en rekening houdt met de bestaande situatie. Het is één van de laatste plekken in Nederland waar een complete Romeinse militaire nederzetting vrij in het veld ligt. Het Stedenbouwkundig Plan bevat een voorstel om het castellum weer zichtbaar te maken, het gebied tot één geheel te smeden en de aansluiting met de omliggende gebieden duidelijk en verzorgd vorm te geven.

In hoofdstuk 5 is een uitvoerige beschrijving van het stedenbouwkundig plan opgenomen.

## 2.7 Conclusies relevant beleid

### *Rijksbeleid*

Het ontwikkelen van een groen en parkachtig gebied past in de doelstelling van de Nota Ruimte. Hierin wordt geconstateerd dat de ontwikkeling van recreatievoorzieningen de afgelopen jaren achter is gebleven bij de verstedelijking. De ontwikkeling van Hoge Woerd tot een groen en cultureel park met publieke functies past binnen de structuurvisie Randstad 2040. Ook hier is sprake van een gedifferentieerde aanpak met versterking van de archeologische en cultuurhistorische waarden in combinatie met publieke maatschappelijk functies.

### *Provinciaal en regionaal beleid*

Binnen de provinciale Structuurvisie is Hoge Woerd als onderdeel van het Leidsche Rijn Park een belangrijk landschappelijk element die een verbinding vormt tussen het stadsdeel Leidsche Rijn en het open weidegebied van het groene Hart. De kwaliteit van de directe woonomgeving wordt daarnaast volgens het provinciale beleid mede bepaald door de aanwezigheid van groenvoorzieningen. Gestreefd moet worden naar een gevarieerd aanbod van voorzieningen voor de vrijetijdsbesteding. Op provinciaal niveau dient ook cultuurhistorie een belangrijke plek in de planvorming en besluitvorming in te nemen. De planvorming voor Hoge Woerd past in dit beleidskader.

### *Gemeentelijk beleid*

De ontwikkeling van Hoge Woerd als groen en cultureel park met publieke functies past binnen de doelstellingen van de Structuurvisie Utrecht 2015–2030 om diverse locaties binnen de gemeente tot Podia te ontwikkelen. Voorliggend plan geeft tevens voldoende mogelijkheden voor inrichting conform de functies van het Groenstructuurplan. Om aan deze gestelde ambitie te voldoen dienen de ecologische verbindingen vanuit het plangebied naar de omliggende gebieden en ecologische verbindingzones wel te worden begeleid met droge duikers onder de randweg rond het plangebied.

De ontwikkeling van het Leidsche Rijn Park met toeristisch–recreatieve functies als stadspark, waar Hoge Woerd onderdeel vanuit maakt, past binnen het Masterplan Leidsche Rijn.

#### 2.7.1 Eindconclusie

De ontwikkeling van Hoge Woerd past aldus in het geldende beleid.

# Hoofdstuk 3 Bestaande situatie

## 3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de huidige situatie in het plangebied en analyseert het gebied in ruimtelijk en functioneel opzicht. Voor zover de verschillende onderdelen van dit hoofdstuk daartoe aanleiding geven, wordt aan het einde van de verschillende paragrafen een aantal conclusies en uitgangspunten voor het bestemmingsplan geformuleerd. Dit vormt een basis voor het bestemmingsplanbeleid zoals dat in hoofdstuk 4, de planbeschrijving, is beschreven.

## 3.2 Ruimtelijke structuur

### 3.2.1 Korte kenschets

Hoge Woerd vormt het geografische middelpunt van Leidsche Rijn. Het ligt tussen de nieuwe woonwijken, op het knooppunt van wandel- en fietspaden en wegen, aan de karakteristieke Groenedijk en is onderdeel van het Leidsche Rijn Park, een van de belangrijkste groengebieden van de stad Utrecht. Het plangebied bestaat momenteel hoofdzakelijk uit boomgaarden waartussen een aantal woningen is gelokaliseerd.

### 3.2.2 Historische ontwikkeling

De bewoonde geschiedenis van Leidsche Rijn begint in de brons- en ijzertijd (1.000 v. Christus). Doordat Midden-Nederland in die tijd veelal uit moerassen bestaat, leven de eerste bewoners in dit gebied op de door de Oude Rijn afgezette zandruggen.

Omstreeks het begin van de jaartelling bereiken de Romeinen Nederland en maken van de Oude Rijn de grens – Limes – van het Romeinse Rijk. Om het Rijk te beschermen wordt langs de grens een reeks legerkampen of castella gebouwd: tussen circa 40 en 260 na Christus bewaakten ze de grens van het Romeinse Rijk. Zo ook op Hoge Woerd. Van het castellum dat op Hoge Woerd is gelokaliseerd, wordt verondersteld dat het in zijn laatste, stenen, fase 120 meter lang en circa 85 meter breed was. Uit onderzoek is gebleken dat er, voorafgaand aan de stenen fase, diverse houtbouwfasen van het castellum zijn geweest.

Rondom het castellum lagen één of meerdere verdedigingsgrachten waarin geen water stond. In een castellum waren circa 500 soldaten gelegd. Deze hulptroepen werden gerekruteerd onder stammen in de randzones van het rijk. De soldaten kregen na 25 jaar dienst het Romeinse burgerrecht. Het hoofdgebouw van het castellum was de 'principia'. Hier bevonden zich de stafburelen, het archief, de spaarkas van de soldaten en het vaandelheilgdom. Omdat de personele bezetting van het fort gevoed en gekleed moest worden, groeide de welvaart en het aantal bewoners in de nabije omgeving. Ook hiervan zijn sporen terug gevonden. Zo is op Hoge Woerd naast het castellum een 'vicus' of kampdorp gelokaliseerd. Dit kampdorp lag als een schil rond het castellum. Hier woonden de vrouwen en kinderen van de soldaten, handelaren, ambachtslieden en kroegbazen. Ten noorden van het castellum ligt een badhuis dat op gezette tijden voor verschillende groepen bewoners geopend was. Het badhuis is in de meidagen van 1940 ten dele opgegraven. Aan de noordoostzijde van Hoge Woerd ligt een grafveld waar vanaf het einde van de 1e eeuw crematieresten werden bijgezet.

Rond het jaar 270 trekken de Romeinse troepen weg. Pas in de 5<sup>e</sup> eeuw worden de hoger gelegen delen langs de rivier weer bewoond. Ook op Hoge Woerd vestigen zich dan nieuwe bewoners, zowel binnen de vervallen resten van het voormalige castellum, als eromheen. Tot in de 8<sup>e</sup> eeuw bevond zich hier een uitgestrekte nederzetting.

In de Late Middeleeuwen was Hoge Woerd als landbouwgrond in het bezit van diverse Utrechtse kerkelijke instellingen. Ook weten we dat het strategisch gelegen terrein, dat toen vrij zicht had op de stad Utrecht, enkele malen een rol heeft gespeeld in de conflicten tussen de Utrechtse bisschop en de graaf van Holland. Zo is bisschop Willem Berthout van Mechelen in 1301 op Hoge Woerd gesneuveld in een confrontatie met aanhangers van de Hollandse graaf.

Vooral in de 19<sup>e</sup> eeuw heeft de fruitteelt zich uitgebreid over de stroomrug van de Oude Rijn. Tot voor kort werd ook het beeld van Hoge Woerd gedomineerd door boomgaarden. Een andere ontwikkeling, de opmars van de glastuinbouw vanaf het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw, is grotendeels aan Hoge Woerd voorbij gegaan. In de meeste gevallen ontstond de glastuinbouw op percelen waar in het verleden klei was gewonnen (afgevoerd) ten behoeve van de baksteen- en dakpanindustrie, waarna een zandige ondergrond met hoog grondwaterpeil overbleef. In de rest van het Leidsche Rijn Park is dit overal op grote schaal gebeurd, maar op of rond Hoge Woerd niet of nauwelijks. Mogelijk was de grond hier eenvoudig te verontreinigd met archeologische resten om in aanmerking te komen voor kleiwinning. Hoge Woerd is derhalve de laatste eeuw een vrij open gebied geweest met fruitboomgaarden en lintbebouwing.



Afbeelding 2: Historische indeling castellum



### 3.2.3 Landschap

Zoals de naam al zegt is ter plaatse van Hoge Woerd een duidelijke verhoging in het landschap aanwezig: de maaiveldhoogtes binnen het plangebied variëren van  $\pm 0.70\text{m} + \text{NAP}$  tot en met  $3.90\text{m} + \text{NAP}$ . Deze markante verhoging ligt precies ter hoogte van het castellum. De structuur van het huidige open landschap wordt bepaald door de oude loop van de rivier de Oude Rijn en door de twee oude ontginningsassen Het Zand en de Groenedijk. De rivier de Oude Rijn heeft in het verleden zijn bedding herhaaldelijk verlegd. Daarbij is een min of meer vervlochten stelsel van (hoger en lager gelegen) stroomruggen en komgronden ontstaan. Oude bebouwing en beplanting geven de ontginningswegen een kleinschalige uitstraling. De ontginningswegen maken onderdeel uit van het fietsnetwerk van Leidsche Rijn.

De bodem bestaat uit de kenmerkende rijke oeverwalgronden (zavel en lichte klei): een vruchtbaar gebied dat in de late middeleeuwen is ontgonnen. Op de rijke gronden wordt tot op de dag van vandaag groente en fruit geteeld. De Plattelandswinkel en Fruitteeltbedrijf Goes aan de Groenedijk en de vele boomgaarden laten dit nu nog zien. Door het landbouwkundige grondgebruik is de natuurwaarde niet groot in het gebied. Dit voormalige tuinbouwgebied bestond voornamelijk uit kassen, bebouwing en laagstamboomgaarden. Doordat de kassen zijn verwijderd, is een open grasvlakte ontstaan die in combinatie met de bestaande tuinen en erven en waterlopen mogelijkheden biedt voor natuurontwikkeling. Knelpunt daarbij is echter het doorkruisende verkeerswegennet.

De Groenedijk loopt in oost-westrichting van de Langerakbaan tot aan 't Zand. Van oudsher is de Groenedijk een lint waaraan boerderijen en tuindersbedrijven gelegen waren, georiënteerd in zuidelijke en noordelijke richting op smalle diepe kavels. Door de bouw van Langerak en Parkwijk is het agrarische gebruik grotendeels verloren gegaan en heeft het gebied hoofdzakelijk een woonfunctie gekregen. De open bebouwingsstructuur van vrije kavels bepaalt het groene en ontspannen beeld. Langs de dijk is een diversiteit van bebouwing aanwezig, waarbij de variatie in perceelsomvang, oude en nieuwe bebouwing, voorgevelrooilijn en kapvorm, de Groenedijk een geheel eigen karakter binnen Leidsche Rijn geeft.

### 3.2.4 Structuurbepalende elementen

In het huidige gebied Hoge Woerd is een mix van wonen en agrarische functies aanwezig. Van een duidelijke samenhang in het gebied en hechting aan de omgeving is geen sprake. Het is pas sinds kort weer een open gebied: tot de ontwikkeling van de woonwijk Leidsche Rijn was het een fruitteeltgebied. De kassen zijn nu verdwenen. Slechts een deel van de fruitboomgaarden resteert nog.

Het gebied Hoge Woerd is momenteel versnipperd door wegen en heeft op dit moment geen duidelijke randen. Door de vele infrastructurele ingrepen in dit gebied en de vele functies die dit gebied heeft gekend, is er nog weinig te herkennen van de oorspronkelijke structuren die het landschap hebben bepaald. De lichte opbolling in de Castellumlaan wijst op een bijzonder artefact onder de grond. De bestaande woonbebouwing is de oorspronkelijke oude lintbebouwing.

### 3.2.5 Archeologische waarden, monumenten, beeldbepalende elementen en cultuurhistorie

In het plangebied en de directe omgeving komen diverse archeologische vindplaatsen voor. Hoge Woerd is een wettelijk beschermd archeologisch rijksmonument. Het terrein is beschermd op grond van de Monumentenwet 1988. Reden hiervoor is de aanwezigheid van het Romeinse castellum met bijbehorende sporen van een burgerlijke nederzetting (vicus), badhuis, grafvelden, wegen, kadewerken et cetera. Het is één van de laatste plekken in Nederland waar een complete militaire nederzetting nog vrij in het veld ligt en toegankelijk is voor wetenschappelijk onderzoek en publieke beleving. Weliswaar zijn slechts beperkte onderdelen van de nederzetting opgegraven, maar dankzij non-destructief onderzoek (bodemonweerstandsmetingen, grondradaronderzoek, grondboringen) is de topografie van de oorspronkelijke bebouwing in grote lijnen bekend.



De huidige wegen Castellumlaan, 't Zand en de Groenedijk vallen buiten het beschermde gebied, ook al zijn de archeologische resten hieronder over het algemeen minstens zo goed bewaard als binnen de beschermde terreindelen. Ook de bebouwde kavels aan Woerdlaan, Castellumpark, Groenedijk en 't Zand vallen grotendeels buiten de wettelijke bescherming, maar bevatten naar verwachting eveneens nog belangrijke delen van het bodemarchief van Hoge Woerd. In de noordelijke, oostelijke en zuidelijke periferie van het monument worden bovendien nog talrijke crematiegraven verwacht, waarvan er enkele duizenden op Hoge Woerd aanwezig moeten zijn (geweest).

Tot de cultuurhistorische waarden van Hoge Woerd moet zeker ook het plaatselijke reliëf worden gerekend, waarin nog goed de ligging van het castellum en de voormalige rivierbedding ten westen ervan af te lezen vallen. Ook het tracé van de Groenedijk, die nog iets van zijn oude profiel heeft bewaard, behoort tot de cultuurhistorische waarden van Hoge Woerd: in de middeleeuwen maakte de Groenedijk samen met de Woerdlaan deel uit van de grote weg vanuit Utrecht naar het westen (Gouda).

Tot het erfgoed van Hoge Woerd mag ook het vondstmateriaal uit de diverse opgravingen worden gerekend, waaronder ook die opgravingen op andere Limes-installaties in Leidsche Rijn, waaronder de wachttorens, die ongetwijfeld vanuit het castellum op Hoge Woerd werden bemand, onderhouden en geproviandeerd. Zelfs het schip 'De Meern 1' zou in die zin een relatie met Hoge Woerd kunnen hebben: vermoed wordt dat het tijdens zijn laatste gebruiksfase betrokken was bij onderhoudswerkzaamheden aan de lokale infrastructuur van de Romeinse grens.



Afbeelding 3: Schets Romeins castellum aan de Leidsche Rijn

### 3.3 Functionele structuur

#### 3.3.1 Algemeen

Het plangebied wordt in de huidige situatie gebruikt als boomgaard en grasland en biedt plaats aan de tijdelijke tentoonstelling 'De Hoge Woerd ontwaakt'. Naast deze bijzondere functie wordt in deze paragraaf een beeld geschetst van de overige aanwezige functies zoals wonen en bedrijvigheid.

#### 3.3.2 Wonen

Langs de Groenedijk, Castellumlaan en 't Zand is een aantal woningen gelegen. De meeste woningen zijn oorspronkelijk gebouwd als bedrijfswoningen bij een tuindersbedrijf en maken onderdeel uit van een lint dat kenmerkend is voor Leidsche Rijn. De woningen stammen uit verschillende bouwperiodes.

Een aantal gronden grenzend aan de Groenedijk en 't Zand, zijn bestemd conform, dan wel zoveel mogelijk aangesloten op, voorgaande agrarische bestemmingen, zoals deze golden vóór dit bestemmingsplan. Na overeenstemming met de eigenaar van deze gronden over de invulling van deze gronden, kunnen de gronden in de toekomst eventueel een woonbestemming krijgen. Hierbij wordt op dit moment gedacht aan maximaal 4 woningen, (stedenbouwkundig) passend in de omgeving en zoveel mogelijk in aansluiting op de huidige lintbebouwing langs de Groenedijk en 't Zand. Aangezien nog geen duidelijkheid en overeenstemming is over de woonbestemming, is gekozen om de agrarische bestemming te laten voortbestaan. Met deze werkwijze wordt aangesloten op de door de raad vastgestelde Procesbeschrijving bestemmingsplannen.

#### 3.3.3 Bedrijven

Inmiddels zijn de agrarische bedrijven in het gebied niet meer in functie en zijn de kassen verwijderd. De bedrijven die aanwezig zijn in het plangebied betreffen: Plattelandswinkel en Fruitbedrijf Goes op de Groenedijk 8 en het houtbewerkingsbedrijf van Stichting Bouwloods, als onderdeel van de presentatie 'De Hoge Woerd ontwaakt', bij rotonde 't Zand.

Het houtbewerkingsbedrijf van de Stichting Bouwloods Hoek Alendorperweg-Middelweerdbaan heeft een tijdelijke vergunning. De Stichting organiseert veel publiekgerichte activiteiten. In het houtbewerkingsbedrijf is onder andere een replica van het Romeinse vrachtschip 'De Meern 1' gebouwd.

#### 3.3.4 Detailhandel en horeca

In het plangebied komt geen detailhandel of horeca voor. Enkel is verkoop aanwezig van streek- en ambachtsproducten in de Plattelandswinkel en Fruitbedrijf Goes op de Groenedijk 8. Om de Groenedijk te ontlasten is de Plattelandswinkel en Fruitbedrijf Goes tegenwoordig ontsloten via de Vicuslaan, waar tevens 20 openbare parkeerplaatsen zijn gerealiseerd. Deze parkeerplaatsen zijn ten behoeve van de bezoekers van de tuinen van het Centrum voor Natuur- en Milieueducatie.

#### 3.3.5 Tentoonstelling 'De Hoge Woerd ontwaakt'

Om de ontwikkeling van het gebied alvast een impuls te geven, startte in augustus 2006 het deelproject 'De Hoge Woerd Ontwaakt'. Een presentatie van de betrokken initiatiefnemers die het publiek tot 2011 kan bewonderen. Ervaringen daaruit worden gebruikt voor het ontwerpen van het gehele gebied tot archeologisch park.

De tijdelijke presentatie bestaat uit:

#### *1. Houtwerkplaats Stichting Bouwloods bij rotonde 't Zand*

De loods is tijdelijk beschikbaar gesteld aan de Stichting Bouwloods. De Stichting Bouwloods vormt een werkplaats waar jongeren een opleiding krijgen in houtbewerking. Er is een werkplaats en er zijn professionele leermeesters. Vanuit de bouwloods is onder andere gewerkt aan een replica van het Romeinse schip de 'Meern 1', welke in april 2009 te water is gelaten. Het schip heet nu 'per mare ad lauricum' en vaart nu in Woerden.

#### *2. Archeologie en educatie in een tweetal 'parasites' van kunstproject Beyond*

Het kunstenproject voor Leidsche Rijn, Beyond, heeft twee 'parasites' in het plangebied neergezet. 'Parasite' staat voor flexibele lichte architectuur. Parasites worden geplaatst op locaties waar bouwprojecten uitgevoerd zullen worden, maar waar definitieve bouw nog niet is toegestaan (bijvoorbeeld vanwege hinderwetregelingen). De twee parasites zijn in Hoge Woerd neergezet rondom het thema archeologie en educatie. Deze parasites staan aan de Romeinse weg ter hoogte van het Romeinse badhuis en aan de rotonde, en markeren de fundamente van de Romeinse weg en het badhuis. In de parasites worden het Romeinse schip en de ontwikkelingsambities van het castellum gepresenteerd.

#### *3. Zichtbare fundamente van het Romeinse badhuis*

De fundamente van het Romeinse militaire badhuis zijn voor Nederlandse begrippen vooralsnog uniek. Zij maken de archeologie van de Nederlandse Limes letterlijk tastbaar. De fundamente van het badhuis zijn in het maaiveld gemarkeerd.

### **3.3.6 Verkeer**

Een groot aantal wegen omringt en doorkruist Hoge Woerd. Daardoor is het gebied goed bereikbaar per auto. Inmiddels is met het realiseren van de Vicuslaan, de Parkzichtlaan, het verleggen van de rotonde bij 't Zand en het uit het verkeer trekken van het noordelijk deel van de Castellumlaan, de definitieve verkeersstructuur voor de Hoge Woerd gerealiseerd.

#### **3.3.6.1 Autoverkeer**

In het plangebied liggen de volgende wegen:

- Zuidelijke stadsas (bestaande uit Langerakbaan, Burgemeester Middelweerdbaan)
- Parkzichtlaan
- 't Zand
- Vicuslaan.

Deze wegen maken deel uit van de hoofdverkeersstructuur van Leidsche Rijn en Groenedijk. Op deze wegen geldt een maximum snelheid van 50 km/u.

- Groenedijk
- 't Zand

Deze wegen zijn toegankelijk voor bestemmingsverkeer en nood- en hulpdiensten. Het bestemmingsverkeer komt via 't Zand het plangebied binnen. Op de wegen binnen het park geldt een parkeerverbod op de wegen zelf en wordt maximaal 30 km/u gereden.

Een aantal wegen maakte onderdeel uit van de oorspronkelijke verkeersstructuur van de voormalige kern De Meern, zoals 't Zand en de Castellumlaan. Sinds de nieuwe hoofdinfrastructuur beschikbaar is, worden deze laatste straten nog slechts gebruikt door bestemmingsverkeer.





Afbeelding 4: Huidige verkeerssituatie Hoge Woerd (Google maps, 2009)

### 3.3.6.2 Openbaar vervoer

De ontsluiting van het plangebied met het openbaar vervoer vindt plaats door verschillende stadslijnen. Deze verzorgen de verbinding met onder andere Vleuten, Maarssen en Utrecht CS. De routes lopen via de Noordelijke Stadsas en 't Zand. Op enige afstand ligt de Rijksstraatweg. De hele Rijksstraatweg door de Meern is voorzien van een busbaan. Deze busbaan is onderdeel van de toekomstige HOV-baan tussen Vleuten en het Centraal Station in Utrecht.

### 3.3.6.3 Fietzers en voetgangers

Het plangebied voor fietsverkeer en voetgangers is ontsloten door vrijliggende fietspaden en voetpaden langs de hoofdverkeersstructuur. De Groenedijk is een belangrijke oost-west route door het gebied en maakt onderdeel uit van het stedelijk hoofdfietsnetwerk en regionaal fietskernnet.

## 3.3.7 Recreatie, groen, ecologie en openbare ruimte

### 3.3.7.1 Recreatie

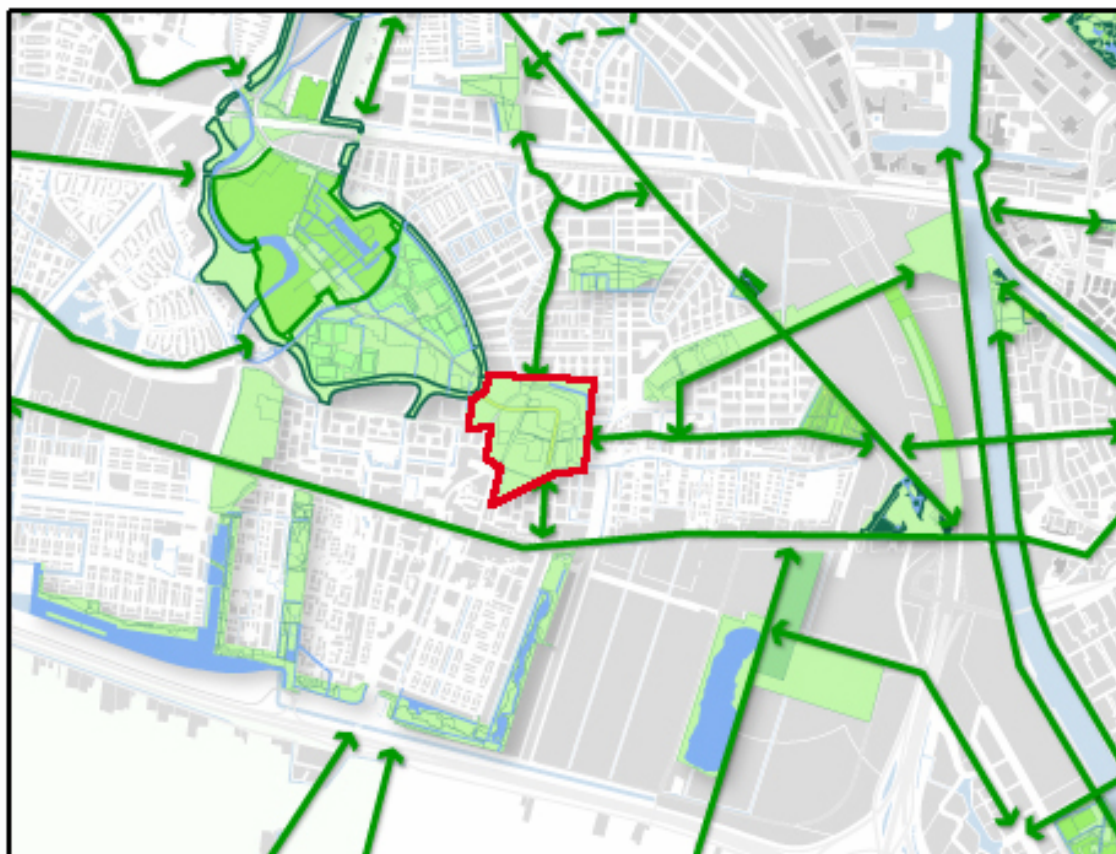
In de verstedelijkte omgeving is groene kwaliteit een essentieel aspect van de openbare ruimte. In het plangebied is nu al veel groen en recreatie mogelijk. Voor de kleinsten is er een speelplek aan de noordoostzijde van het gebied, nabij de woningen aan de Vuurvlindersingel.

### 3.3.7.2 Groen en ecologie

Het aanwezige groen bestaat in hoofdzaak uit bloemrijk grasland, met struweel, mantel- en zoombegroeiing langs de randen. De fruitgaarden worden omzoomd door hagen die het landschap een kleinschalig karakter geven. Opgaande erfbeplanting maakt hier onderdeel van uit. In het gebied is geen netwerk van water aanwezig, wel een brede doorgaande waterverbinding aan de noordoostzijde. Verder ligt in het gebied een aantal sloten.

In het Groenstructuurplan, vastgesteld door de gemeenteraad in mei 2007, maakt Hoge Woerd deel uit van de hoofdgroenstructuur (zie afbeelding 5). Het park is van belang als verbindende ecologische schakel tussen het Leidsche Rijn Park en het zuidelijke groengebied, de Hollandsche IJssel. Het Lint in het Leidsche Rijn Park, dat een vervolg heeft in Hoge Woerd, is onder andere bedoeld als een ecologische verbinding naar de Haarrijnse Plas. De ecologische functie is echter ondergeschikt aan de recreatieve functie.

Door Hoge Woerd loopt een verbinding voor kleine zoogdieren en het gebied zelf is een leefgebied voor dagvlinders. Het groen langs de Groenedijk, Langerakbaan, Parkwijk Noord (richting Ameliapark) en 't Zand vormen een belangrijke rol als verbindende ecologische structuur met de omliggende wijken.



**(gewenste) verbindingen**



**vlakken stedelijk groen**

Afbeelding 5: Uitsnede Stedelijke Groenstructuur Utrecht 2030

### 3.4 Conclusie

Het plangebied bevat veel waardevolle elementen die op grond van hun cultuurhistorische kwaliteit en archeologische waarden het waard zijn behouden te blijven. Het castellum is een rijksmonument en dient volgens de voorwaarden van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed te worden beschermd. De archeologische vindplaatsen zullen grotendeels worden geïntegreerd in de planontwikkeling en zichtbaar worden gemaakt. Het overige is deels opgegraven (woningbouwlocaties) en wordt deels met rust gelaten onder de grond in het bodemarchief (graflocatie).

Gestreefd moet worden naar een betere aanhechting op de bestaande omgeving, zoals op het Leidsche Rijn Park, waarbij de cultuurhistorische kwaliteiten, de openheid en de natuurfunctie kunnen worden aangewend om de recreatieve functies in het gebied te ontwikkelen.

Bij de ontwikkeling van Hoge Woerd tot een park met publieke functies, is een heldere en veilige wegenstructuur gerealiseerd.

Vanuit de aanwezige functionele structuur kan aangegeven worden dat de meeste (nog) aanwezige maatschappelijke functies kunnen bijdragen aan de aantrekkingskracht en podiumfunctie die voor dit gebied wordt geambieerd.

# Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

## 4.1 Algemeen

In de toekomst vormt Hoge Woerd een hoogwaardig trefpunt voor de inwoners van Leidsche Rijn en vele andere bezoekers en zal een groen en cultureel park vormen met een rijke geschiedenis. Met het Romeins archeologisch erfgoed heeft Hoge Woerd een belangrijke troef in handen.

De ontwikkeling van Hoge Woerd is uitgewerkt in het Stedenbouwkundig Plan Castellum Hoge Woerd en vormt de basis voor het bestemmingsplan. Het Stedenbouwkundig Plan bevat, aansluitend aan de Belvédèregedachte 'behoud door ontwikkeling', een voorstel om het Romeinse castellum weer zichtbaar te maken, het gebied tot één geheel te smeden en de aansluiting met de omliggende gebieden duidelijk en verzorgd vorm te geven. Gekozen is voor een programma dat zich in eerste instantie richt op de bewoners van Leidsche Rijn en de rest van de stad Utrecht.

Het Rijk, de provincies Gelderland, Utrecht en Zuid-Holland, de steden Nijmegen en Utrecht en de stadsregio Arnhem-Nijmegen hebben op 3 november 2005 de Romeinse Limes Alliantie opgericht. De door partijen ondertekende Limex Codex is een bestuurlijke intentieverklaring waarin de initiatiefnemers afspraken maken voor het ontwikkelen van een gezamenlijke aanpak van de Limes, de noordelijke grens van het voormalige Romeinse Rijk. Het bestemmingsplan geeft de mogelijkheid tot realisatie van het zogeheten Castellumpaviljoen dat is gesitueerd aan de Limes.

Voor de planbeschrijving van dit bestemmingsplan wordt uitgegaan van de Stedenbouwkundig Plan Hoge Woerd. In afbeelding 6 is de plankaart van het Stedenbouwkundig Plan Hoge Woerd opgenomen.





Legenda:

|  |                                                  |  |                                                             |
|--|--------------------------------------------------|--|-------------------------------------------------------------|
|  | Plangrens                                        |  | Parkeren                                                    |
|  | Bestaande woonbebouwing                          |  | Overloop parkeren                                           |
|  | Te ontwikkelen kavels                            |  | Castellum                                                   |
|  | Water                                            |  | Castellumvallen (indicatief)<br>NMC/Cultuurhuis/Archeologie |
|  | Autowegen                                        |  | Romeins badhuis                                             |
|  | Fietspaden (vrijliggend)                         |  | Romeinse wegen                                              |
|  | Voetpaden                                        |  | Zwerfpaden Castellum                                        |
|  | Lindenbos                                        |  | Schuilstal NMC                                              |
|  | Bloemenwier                                      |  | Maatschappelijke voorziening                                |
|  | Fruchtgaarden; hoog- en laagstam                 |  | Stichting Bouwloods                                         |
|  | Eizenhaag                                        |  | Historische kassen/<br>Plattelandswinkel Goes               |
|  | Speelplek                                        |  |                                                             |
|  | El Heimensluis met ruiterspad                    |  |                                                             |
|  | Parkwegen; fiets- voet- en<br>bestemmingsverkeer |  |                                                             |

Stedenbouwkundig plan  
Castellum Hoge Woerd

Schaal 1:3000  
25 september 2007



Afbeelding 6: Plankaart Stedenbouwkundig Plan Hoge Woerd 25 september 2005

In paragraaf 4.2. wordt ingegaan op de toekomstige ruimtelijke hoofdstructuur en in de daarna volgende paragrafen volgt de nadere uitwerking van de verschillende onderdelen.

## 4.2 Ruimtelijke structuur

Het te realiseren castellumpark krijgt een herkenbaar uiterlijk aan de binnen- en buitenkant. De nu nog versnipperde ruimte verandert in één duidelijke plek die zowel zichtbaar als voelbaar is door het aanbrengen van een duidelijke structuur.

De ruimtelijke hoofdstructuur bestaat uit de volgende onderdelen:

- Het Lint
- Lindenbos
- Castellumpark
- Inpassing bestaande woonlinten
- Woningbouwlocaties Burgemeester Middelweerdlaan en Parkzichtlaan.

Het introduceren van een parkrand, 'Het Lint', creëert eenheid. De begrenzing door middel van Het Lint brengt in beeld wat binnen en buiten het park ligt. Aan de binnenzijde van Het Lint ligt het open Castellumpark. Hier staan archeologie en parkbeleving centraal. Een bladerdak van lindebomen vormt de buitenzijde van Het lint. Daaromheen liggen de woonwijken De Woerd, Parkwijk en Het Zand. Het verschil tussen open en dicht versterkt het gevoel van binnen en buiten.

### 4.2.1 Het Lint

Het Lint bestaat uit een verhoogde wandelroute en vormt de rand om het park. Het Lint is een 4,5 tot 6 meter breed multifunctioneel asfaltpad met aan beide zijden speciaal ontworpen, lichtgrijze banden waarop je kan wandelen, fietsen en skaten. Het Lint loopt precies op de grens van het Lindenbos dat zich aan de buitenzijde tot aan de omliggende woonbebouwing uitstrekt. Lopend, fietsend of met de skate's: op Het Lint heb je vanonder het bladerdak van het Lindebos ruim zicht op de aan de binnenzijde gelegen Romeinse Castellumpark en andere publieksfuncties in het park. Het Lint vormt een omloop van 1,5 kilometer en haakt aan op het grotere lint dat om Leidsche Rijn Park heen loopt.

Vanuit de omliggende woonwijken sluiten verschillende routes aan op Het Lint. Omdat steeds Het kenmerkende Lint gepasseerd moet worden, ontstaan op deze punten vanzelfsprekende entrees tot het Castellumpark. Ondermeer door twee ecoducten is de ecologische verbinding naar Het Lint rond Leidsche Rijn Park zo goed mogelijk ingevuld.

### 4.2.2 Lindenbos

Het Lindenbos is in de zuid- en westzijde van het plangebied gerealiseerd. Het Castellumpark wordt nagenoeg aan alle kanten omringd door doorgaande wegen en water. Om de buitenwereld bij het Castellumpark te betrekken, is in dit gebied een bos aangeplant met linden als hoofdsoort, waarmee wordt aangesloten op Het Lint rondom Hoge Woerd. De bomen zijn in een wild verband geplant en wel zodanig dat er in het bladerdak vele open plekken ontstaan. Er is een structuur van wandelpaden aangelegd die vanuit de omliggende buurten toegang geven tot Het Lint en het Castellumpark. Hierdoor wordt de ruimtelijke structuur aan alle zijden eenduidig vormgegeven. Het lindenbos is de overgangszone tussen het Castellumpark en de omliggende bebouwing. De aanplant van dit lindenbos versterkt het verschil tussen het open Castellumpark en zijn dichte omgeving. Belangrijk is dat de boomwortels de onderliggende archeologische lagen niet vernielen. Om dit te voorkomen wordt het gebied deels opgehoogd. De bestaande speelplek aan de noordzijde, aan de Koolwitjeslaan (Parkwijk Noord), wordt ingepast. De boombeplanting is hier aangevuld met linden, zodat het ruimtelijk aansluit bij de rest van het park.

### 4.2.3 Castellumpark

Binnen Het Lint wordt het huidige beeld op dit gebied bepaald door elzenhagen, laagstamfruitboomgaarden en de bestaande bebouwing aan de Groenedijk. Dit verandert door het toevoegen van nieuwe functies, zoals cultuur, natuur- en milieueducatie, archeologie en geschiedenis, recreatie en horeca, die samen het Castellumpark gaan vormen. Deze nieuwe functies krijgen een plek in de fruitgaard waardoor het kleinschalige karakter behouden blijft. Hierdoor ontstaat een aaneenschakeling van functies, veldjes en beplanting. In samenhang met de initiatiefnemers wordt gezocht naar passend beheer. Het castellum is het hoogtepunt en alle functies daaromheen laten een eigentijdse vertaling van de vicus zien (een vicus is een burgerdorp met 'vertier' voor de soldaten). De oude Romeinse wegenstructuur geeft letterlijk de verbinding weer tussen castellum en vicus. Overgangen tussen publiek en privé eigendommen zullen zorgvuldig worden vormgegeven.

In het Castellumpark wordt een tweetal parkpaden gerealiseerd die voor voetgangers verkorte doorsteken en verbindingen vormen tussen de verschillende voorzieningen en de parkeerplaatsen bij de kinderopvang, het Centrum voor Natuur en milieueducatie en de Plattelandswinkel en Fruitbedrijf Goes.



Afbeelding 7: Illustratie entree Castellumpark

In het toekomstige Castellumpark ligt het perceel Castellumlaan 58 en 58a. Deze percelen zijn particulier eigendom. Om te kunnen beschikken over de gronden waarop het Castellumpark wordt ontwikkeld, zullen de percelen Castellumlaan 58 en 58a uitgekocht moeten worden. Hierover heeft de gemeente met de eigenaren van het perceel inmiddels uitgebreid overleg gevoerd. Hoewel er van uitgegaan wordt dat hierover een minnelijke overeenkomst kan worden bereikt met de eigenaren, kan niet uitgesloten worden dat een onteigeningsprocedure noodzakelijk zal zijn. Het bestemmingsplan zal in dat geval dienen als onteigeningstitel.

#### 4.2.4 Inpassing bestaande linten

De oude bestaande linten Groenedijk en 't Zand hebben ieder hun eigen sfeer. Met de ontwikkeling van Leidsche Rijn hebben beide linten een meer recreatieve functie gekregen. Door het verwijderen van het zuidelijke deel van de Castellumlaan komt uitsluitend nog bestemmingsverkeer in het Castellumpark. Een versmalde weg ondersteunt het recreatieve gebruik. De bestaande lintbebouwing aan de Groenedijk wordt hierbij ingepast.

#### 4.2.5 Woningbouwlocaties Parkzichtlaan en Burgemeester Middelweerdbaan

##### 4.2.5.1 Parkzichtlaan

De woningbouwlocatie aan de Parkzichtlaan is een logisch vervolg op het stedenbouwkundig plan langs de gehele noordzijde van de Parkzichtlaan. De uitgangspunten zijn hieruit overgenomen en verder toegesneden op deze locatie. Het gaat om toevoeging van circa 30 woningen aan het al bestaande woningbouwplan van De Bongerd en Het Zand. Parkeren gebeurt op eigen terrein en het bezoekersparkeren is gesitueerd in de openbare ruimte. De ontsluiting van de woningen is geregeld door middel van een ontsluitingsweg. De belangrijkste drager van de openbare ruimte is de rand langs Het Lint. Hier vormt de dubbele bomenrij en een lage muur de omzoming en begrenzing van Het Lint en maakt daarmee onlosmakelijk deel uit van het ontwerp van Het Lint.

##### 4.2.5.2 Burgemeester Middelweerdbaan

De woningbouwlocatie aan de Burgemeester Middelweerdbaan is een logisch vervolg op het stedenbouwkundig plan langs de gehele zuidzijde van het Leidsche Rijn Park en één van de woningbouwlocaties die het Leidsche Rijn Park omzoomt. Op deze woningbouwlocatie worden 18 woningen gerealiseerd, welke een toevoeging betekenen aan het al bestaande woningbouwplan van de Burgemeester Middelweerdbaan. Ook hier geldt dat parkeren op eigen terrein gebeurt en het bezoekersparkeren is gesitueerd in de openbare ruimte. De ontsluiting van de woningen is geregeld door middel van een ontsluitingsweg die vervolgens aansluit op de Burgemeester Middelweerdbaan. Net als bij de woningbouwlocatie aan de Parkzichtlaan is de rand van Het Lint de belangrijkste drager van de openbare ruimte.

### 4.3 Programma

De aanwezige kwaliteiten van het gebied Hoge Woerd moeten worden vertaald in een eigentijds programma. Het moet worden ontwikkeld tot een groen, cultureel park met een rijke geschiedenis, en met het accent op een bezoekersfunctie voor archeologie, natuur en milieueducatie en cultuur. Met het zichtbaar maken van het castellum ontstaat een groen forum voor het Leidsche Rijn Park, Leidsche Rijn en Utrecht. Deze ambitie komt, naast het fysieke ontwerp, duidelijk naar voren in de hieronder beschreven drie programmaonderdelen die samenkomen in het Castellumpaviljoen Hoge Woerd als onderdeel van het Castellumpark.

#### 4.3.1 Castellumpaviljoen

Het castellumpaviljoen, dat gebouwd wordt binnen de resten van het oorspronkelijke castellum, krijgt een maatschappelijke, culturele en educatieve functie. Het gezamenlijke programma kan uitgroeien tot een levendige plek van en voor de bewoners van Leidsche Rijn. Ook beoogt het een regionale functie te krijgen, waarbij optimaal gebruik gemaakt kan worden van gezamenlijke functies zoals café–restaurant, toiletten, gezamenlijke presentatieruimtes, buitenruimtes et cetera. Het castellumpaviljoen zal onderdak bieden aan drie programmaonderdelen: Archeologiecentrum, Centrum voor Natuur- en Milieueducatie (NMC) en het Cultuurhuis.



#### 4.3.1.1 Archeologiecentrum

Leidraad en blikvanger voor het Archeologiecentrum zullen de spraakmakende vondsten uit de Romeinse tijd vormen. Deze zijn gevonden tijdens opgravingen in 1940, 1957, 1960, 1973 en 1982/1983 ter plaatse van het Romeinse castellum of vlak daarbuiten; vanaf 1997 ook in de periferie van Hoge Woerd en in de rest van Leidsche Rijn. Daaronder bevinden zich bijzondere vondsten zoals het Romeins schip 'De Meern 1' met zijn unieke scheepsinventaris in 2003, de in 2004 gevonden pronkhelm en het in 2008 geborgen wapentuig en scheepshout afkomstig uit de rivier ten westen van het fort. Doelstelling is om deze vondsten weer zichtbaar en beleefbaar te maken in de context van een presentatie over het bijzondere karakter van de Romeinse limes in de Nederlandse rivierdelta.

De Romeinse Limes vormt een kapstok voor thema's als ecologie en landschap, culturele diversiteit, Europese integratie, transport, et cetera. Het centrale vertrek- en vertelpunt van de diverse presentaties zal het in 2003 opgegraven schip 'De Meern 1' vormen. Het Archeologiecentrum zal vooral mensen trekken uit Leidsche Rijn en de rest van Utrecht. Doordeweeks ligt de nadruk op educatieve bezoeken van scholen, net als bij het Centrum voor Natuur- en Milieueducatie. Het Archeologiecentrum zal ook een bovenlokale aantrekkingskracht hebben. In de weekenden zullen ook specifiek cultuurhistorie geïnteresseerde bezoekers het paviljoen weten te vinden.



Afbeelding 8: Romeins schip 'De Meern 1'

#### 4.3.1.2 Centrum voor Natuur- en Milieueducatie (NMC)

Castellum Hoge Woerd is de uitgelezen plek om een verband te leggen tussen heden en verleden. De relatie tussen mensen en de hen omringende natuur van vroeger en nu staat daarbij stevig in de schijnwerpers. Binnen het Centrum voor Natuur- en Milieueducatie is het begrip duurzaamheid erg belangrijk. Dit wordt betrokken op de bewustwording van de effecten van het eigen doen en laten op de woonomgeving. Het Centrum voor Natuur- en Milieueducatie zal vooral overdag publiek trekken in de vorm van inwoners van Leidsche Rijn, dagrecreanten met gezinnen, specifieke doelgroepen zoals gehandicapten en ouderen, leerlingen van het basis- en voortgezet onderwijs en kinderen in de leeftijd van 4 tot 12 jaar die buiten de schooltijd gebruik maken van het aanbod.

#### 4.3.1.3 Cultuurhuis

De centrale ligging maakt Castellum Hoge Woerd de ideale culturele ontmoetingsplek waar van alles te doen en te zien is. In het Cultuurhuis vormen theater, dans, cabaret, muziek en literatuur een aanvulling op het educatieve programma. Omwonenden kunnen in het Cultuurhuis oefenen en presenteren en elkaar ontmoeten bij het uitoefenen van hun culturele activiteiten. Het betreft een specifieke functie voor de omliggende wijken van Leidsche Rijn. De bezoekers zullen vooral bestaan uit bewoners van Leidsche Rijn, en dan vooral in de weekenden en avonden. Ook voor scholen kan het een plek zijn om cultuuruitingen te presenteren.

#### 4.3.2 Castellumpark

Naast de drie genoemde programmaonderdelen van het Castellumpaviljoen, kunnen bezoekers verspreid over het Castellumpark nog andere functies zien en ervaren. Deze sluiten aan bij het centrale thema en de overige programmaonderdelen en betreffen publieksfuncties met een maatschappelijk karakter.

##### *Plattelandswinkel en Fruitbedrijf Goes met (herbouwde) historische kassen*

In het Castellumpark is de Plattelandswinkel en Fruitbedrijf Goes aan de Groenedijk ingepast. Deze plattelandswinkel is populair bij de inwoners van Leidsche Rijn. Initiatiefnemers verruimen de thematiek van het park door de tuindershistorie te laten herleven. Kassen uit de periode 1900 tot nu keren terug, om zo de ontwikkeling in de glastuinbouw goed in beeld te brengen. Uiteraard moeten hierbij de archeologische condities bewaakt worden. Het tuinieren krijgt ook een educatieve functie in de vorm van rondleidingen aan schoolklassen. Geteelde producten, en daaraan verwante producten, worden verkocht in de plattelandswinkel. De (meeste) monumentale kassen uit het gebied blijven. Net als een gedeelte van de boomgaard aan de Groenedijk. De auto-ontsluiting van de plattelandswinkel vindt plaats via de Vicuslaan en niet meer via de Groenedijk.

##### *Houtwerkplaats stichting Bouwloods*

De Utrechtse stichting Bouwloods zat voorheen met een tijdelijke vergunning in een houtwerkplaats bij rotonde 't Zand. Inmiddels heeft de houtberwerkingsbouwplaats een definitieve plaats gekregen in de noordoosthoek van het Castellumpark.

#### 4.3.3 Detailhandel, horeca en dienstverlening

Afgezien van de verkoop van voornamelijk streekeigen producten aan de Groenedijk, is binnen het plangebied geen detailhandel voorzien. De horeca die is voorzien betreft een zelfstandige horecavoorziening in het Castellumpaviljoen met een bruto vloeroppervlakte van maximaal 300 m<sup>2</sup>, in categorie D1 van de Lijst van Horeca-activiteiten.

#### 4.3.4 Maatschappelijke voorzieningen

Naast het Centrum voor Natuur- en Milieueducatie en het Archeologiecentrum, komt in de noordoosthoek van het plangebied een kinderdagverblijf. Tevens ligt in het plangebied de houtwerkplaats van de stichting Bouwloods, met de mogelijkheid voor ambachtelijke leerwerkbedrijven en additionele horeca, die een maatschappelijke functie vervult en heeft het Castellumpark een goeddeels maatschappelijke functie (zie paragraaf 4.3.2).

#### 4.3.5 Bedrijven en kantoren

De 'bedrijven' die aanwezig zijn in het plangebied betreffen de Plattelandswinkel en Fruitbedrijf Goes en het houtbewerkingsbedrijf van Stichting Bouwloods. Deze zijn tevens vermeld in paragraaf 4.3.3 en 4.3.4 als zijnde detailhandel en respectievelijk maatschappelijke voorziening. Met uitzondering van beroep en bedrijf aan huis, is er in het plangebied geen zelfstandige bedrijfs- of kantoorvestiging mogelijk.

#### 4.3.6 Wonen

In dit bestemmingsplan wordt de bouw van circa 50 woningen mogelijk gemaakt. Circa 18 vrijstaande en twee-onder-een-kap woningen in de dure categorie worden toegevoegd aan de woningbouwlocatie Burgermeester Middelweerdbaan, en 30 vrijstaande en twee-onder-een-kap woningen in dezelfde categorie zijn ter afronding van Parkrand Het Zand. Twee vrije kavels worden ingepast op de Groenedijk in de structuur en het beeld van Het Lint. Het bestemmingsplan bevat randvoorwaarden voor de ontwikkeling van de woningen. De woningbouwlocaties zijn tevens aan de orde gekomen in paragraaf 4.2.5. Binnen de woonfunctie zullen beroep- en bedrijven aan huis mogelijk worden gemaakt.

#### 4.3.7 Verkeer

De aanwezige verkeersstructuur in het plangebied zal mede door de voorgestane ontwikkelingen, op belangrijke punten wijzigen. Het betreft de volgende ingrepen:

##### *Verbeteren rotonde 't Zand*

De weg 't Zand is in de huidige situatie een belangrijke verbinding tussen de zuidelijke stadsas en de noordelijke stadsas (Vleutensebaan). In 2009 is de weg in een meer rechte lijn aangesloten op de rotonde, waardoor een logischer en meer herkenbaar verkeersbeeld is ontstaan. De verkeersveiligheid is hierdoor aanmerkelijk verbeterd.

##### *Omliegging Castellumlaan en aansluiting Vicuslaan/Poëzielaan*

Het afsluiten van de Castellumlaan voor autoverkeer ter hoogte van het castellum is één van de belangrijkste ingrepen in de verkeersstructuur van Hoge Woerd. Met het verwijderen van het zuidelijke deel van de Castellumlaan ontstaat de unieke mogelijkheid om het Castellumpark zichtbaar te maken. Met deze ingreep ontstaat een vrije ruimte. Weliswaar wordt hiermee de aanwezige bomenstructuur doorbroken, maar er is hiervoor gekozen om een oudere structuur uit het verleden zichtbaar te maken rond het Castellumpark. Verder wordt het Castellumpark alleen voor bestemmingsverkeer toegankelijk. Hierdoor zal het sluipverkeer door de kern van de Meern naar verwachting afnemen. De route Ouderijneweg naar de rijksweg A12 wordt aantrekkelijker. Om de kern van De Meern wel aan te sluiten op de zuidelijke stadsas, is de Vicuslaan aangelegd. De Vicuslaan vormt een verbinding tussen de Castellumlaan en Langerakbaan. De woonwijk De Woerd krijgt met de Vicuslaan een ontsluiting richting De Meern. Sluipverkeer door het centrum van De Meern wordt ontmoedigd door het verkeer van en naar het centrum van De Meern via de route Vicuslaan te leiden in plaats van de bestaande Castellumlaan.



#### *Zuidelijke stadsas (Burgemeester Middelweerdbaan)*

Deze weg is een oost–westverbinding door het zuidelijke deel van Leidsche Rijn. Het sluit in de toekomst aan op de Stadsweg. Via de aansluiting op de Oudenrijnseweg en Letschertweg bereiken automobilisten de rijkswegen A2 en A12.

#### *Parkzichtlaan en aansluiting zuidelijke stadsas*

In de hoofdstructuur van Leidsche Rijn doorkruist de zuidelijke stadsas (Langerakbaan– Burgemeester Middelweerdbaan) het plangebied van Hoge Woerd. Deze zuidelijke stadsas krijgt via de Parkzichtlaan een verbinding met de noordelijke stadsas. Op Hoge Woerd is in 2009 de aansluiting van de Parkzichtlaan op de zuidelijke stadsas gerealiseerd. Net als de overige kruisingen in het park in de vorm van een rotonde. Rotondes zijn in de regel verkeersveiliger en garanderen betere doorstroming. Ook maken ze oversteken voor langzaam verkeer makkelijker.



## LEGENDA

- Track; fiets- en voetgangersroute**
- Fietsroute; verbinding Track Groenedijk**
- Voetgangersroute**
- Vrijliggend fietspad**
- Groenedijk; fietsroute/ bestemmingsverkeer**
- Inritten naar parkeerplaatsen/NMC/kinderopvang/woonwijken**
- Inritten naar Bouwloods; nader te bepalen**
- Parkeerplaatsen**

Afbeelding 9: Verkeersstructuur Hoge Woerd

#### 4.3.7.1 Bestemmingsverkeer

De Groenedijk en 't Zand zijn toegankelijk voor bestemmingsverkeer en nood- en hulpdiensten. Het bestemmingsverkeer komt via 't Zand het gebied binnen. Op de wegen zelf mag maximaal 30 km/u worden gereden. De wegen behouden hun huidige profiel, met uitzondering van 't Zand die een nieuw versmald profiel zal krijgen. Door deze verkeersmaatregelen ontstaat een landelijk/recreatief aantrekkelijk beeld.

#### 4.3.7.2 Fietzers en voetgangers

Rondom Hoge Woerd liggen hoofdwegen, met uitzondering van de westkant. Het plangebied ligt centraal en kan van alle kanten benaderd worden. Daarom is gekozen voor een langzame verkeersroute die het Castellumpark volledig omsluit. Het fietsverkeer wordt gekoppeld aan de hoofdwegen voor het autoverkeer. Vanaf deze paden kunnen fietsers op verschillende plekken het park in. Vanuit de verschillende programma-onderdelen in het park komen voorzieningen om fietsen te stallen.

De Groenedijk vormt een belangrijke oost-west route door het gebied. Vanaf de Groenedijk wordt een fietsroute gecreëerd naar de Burgemeester Middelweerdbaan. Deze fietsroute wordt samen met een plein aan de voorzijde van het Castellum vormgegeven. Het plan biedt een alternatieve noord-zuidfietsverbinding voor de huidige fietsroute via de Castellumlaan. In het plan zijn aldus verbeteringen voor de fietsverkeer opgenomen, zoals fietsroutes en verbindingen van het park met omliggende wijken.

Recreanten en voorbijgangers beleven het Castellumpark straks op verschillende manieren. Het gebied is te doorsnijden via de karakteristieke Groenedijk en 't Zand. Het Lint biedt wandelaars, fietsers en ander recreanten zicht over het hele park. Via de Romeinse wegen en andere struipaden zijn tot slot toekomstige programma-onderdelen als het Castellumpaviljoen met het Centrum voor Natuur- en Milieueducatie, het Archeologiecentrum en het Cultuurhuis, en ook de historische kassen te voet bereikbaar. Deze worden door de initiatiefnemers aangelegd.

#### 4.3.7.3 Openbaar vervoer

Hoge Woerd is per openbaar vervoer met diverse buslijnen goed bereikbaar. Twee bushaltes liggen binnen loopafstand vanaf Hoge Woerd: bushalte Langerakbaan nabij rotonde Vicuslaan en bushalte 't Zand nabij tweede Westerparklaan.

#### 4.3.7.4 Parkeren

Met het verfraaien van Hoge Woerd en het toevoegen van nieuwe functies groeit de parkeerbehoefte. Een parkeerstudie toont dat een minimum van 80 parkeerplaatsen hierop een passend aantal is om aan de parkeerbehoefte te kunnen voldoen. Om overlast naar omliggende wijken te voorkomen, zal het bestemmingsplan ruimte bieden aan meer parkeerplaatsen.

Voor het parkeren op Castellum Hoge Woerd wordt uitgegaan van parkeernormen zoals die zijn vastgelegd in de gemeentelijke Parkeernota 2004. In mei 2008 is een herijking parkeernormen vastgesteld met nog een aanpassing op 7 juli 2008. Voor zover de gemeentelijke nota daar geen uitspraken over kan doen, worden landelijke kengetallen gehanteerd (bron: ASVV 2004). Hierbij is alleen de parkeervraag berekend voor de gebouwde voorzieningen in het park, waarbij verondersteld is dat de tuinen, de boomgaard en het Castellumpark als 'aanvullend' zijn aangemerkt.

De vraag naar parkeerplaatsen voor het Castellumpark is als volgt bepaald: in het stedenbouwkundige plan zijn voor het castellum drie locaties en een overlooplocatie voor bijzondere feestdagen opgenomen.

Het betreft de volgende drie locaties:

1. Langs de weg 't Zand zal haaks parkeren worden gerealiseerd: 44 parkeerplaatsen;
2. Parkeren aan de Vicuslaan: bij de entree naar de Plattelandswinkel en Fruitbedrijf Goes en de tuinen van het Centrum voor Natuur- en Milieueducatie, worden 20 openbare parkeerplaatsen gerealiseerd;
3. Parkeren bij de rotonde 't Zand: hier worden, afhankelijk van de definitieve behoefte van het Castellumpark, binnen het Castellumpark circa 30 openbare parkeerplaatsen gecreëerd.

Bij het kinderdagverblijf zijn 52 parkeerplaatsen gepland, tevens voor dubbelgebruik met de bouwloods. Bij de Plattelandswinkel en Fruitbedrijf Goes zijn op eigen terrein 12 parkeerplaatsen gerealiseerd. Verder zal bij de Stichting Bouwloods op eigen terrein parkeren worden gerealiseerd.

In het plangebied is in totaal rekening gehouden met de aanleg van 158 parkeerplaatsen. Bij verhoogde behoefte zullen de initiatiefnemers op eigen terrein voor uitbreiding moeten zorgen.

#### 4.3.7.4.1 Parkeren bij woningbouwlocaties

De woningbouw van Burgemeester Middelweerdbaan zal beschikken over 2 parkeerplaatsen op eigen erf en 0,3 parkeerplaatsen voor bezoekers in het openbaar gebied. De woningbouw Parkrand het Zand heeft dezelfde parkeernorm. Voor de twee kavels aan de Groenedijk geldt dat hier moet worden geparkeerd op eigen terrein.

## 4.4 Conclusie Planbeschrijving

De ruimtelijke structuur in het plangebied wordt verbeterd door aanpassingen van het verkeersnetwerken de invulling van het plangebied. De beoogde 'podium'-functie op grond van de Structuurvisie Utrecht, oftewel de publieke functie, wordt verbeterd door de toevoeging van zowel maatschappelijke als culturele functies, zoals het Archeologiepaviljoen, het centrum voor Natuur- en Milieueducatie en het Cultuurhuis. De openheid in het plangebied blijft grotendeels gehouden door de gekozen structuren.

De gemeente Utrecht heeft zichzelf als opgave gesteld om hogere- en middeninkomens voor de stad vast te houden. De woningenbouwcategorie zoals mogelijk wordt gemaakt in het plangebied past in dit beleid.

In het plan is voldoende ruimte voor parkeren opgenomen volgens de parkeernormen van de gemeente Utrecht voor de genoemde functies. Mochten grote publiekstrekkende functies meer ruimte nodig hebben, dan dienen de initiatiefnemers zelf voor een oplossing op eigen terrein te zorgen.

Het bestemmingsplan dient aldus om van Hoge Woerd een park te maken met diverse publieke functies en woningbouw, waarbij tevens wordt ingespeeld op de archeologie en rekening wordt gehouden met het bestaande.

# Hoofdstuk 5      Onderzoek en randvoorwaarden

## 5.1      Algemeen

In het bestemmingsplan moet de uitvoerbaarheid van het plan worden aangetoond. Het milieubeleid heeft zich in de loop van enkele decennia ontwikkeld tot een complexe materie, die er in de praktijk toe leidt dat bij ruimtelijke ontwikkelingen met verschillende milieuaspecten rekening moet worden gehouden. Dit hoofdstuk bevat een overzicht van de relevante milieuaspecten in het plangebied en de diverse onderzoeken die zijn uitgevoerd en van toepassing zijn bij het vaststellen van het bestemmingsplan.

### 5.1.1      Nieuw verkeersmodel

Op 1 juli 2010 is het nieuwe verkeersmodel VRU 2.0, UTR 2.1 in werking getreden. De voor dit bestemmingsplan gehanteerde cijfers zijn daarom gecontroleerd op een mogelijk verschil met het vorige verkeersmodel. De afwijking van de cijfers is beperkt. Er is geen sprake van een (relevante) toename van de milieubelasting als gevolg van de nieuwe cijfers of een dusdanige substantiële verlaging dat een aanpassing van de onderzoeksrapporten nodig is. De conclusie uit de onderzoeksrapportages wijzigt daardoor niet.

Voor een nadere onderbouwing van het geluidsaspect wordt verwezen naar de bijlage 'Vergelijk VRU 2.0 UTR 1.0 met VRU 2.0 UTR 2.1'.

## 5.2      Milieueffectrapportage

Het doel van een milieu effectrapportage (m.e.r.) is om het milieubelang naast andere belangen een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming. Daarom moeten bij grootschalige projecten de milieugevolgen in beeld worden gebracht, voordat besluitvorming plaatsvindt. In de wet Milieubeheer is aangegeven voor welke projecten (grootte) een MER moet worden opgesteld.

### 5.2.1      Conclusie

Dit plan is dermate beperkt in omvang (circa 25 hectare) en in programma (beperkte publieke en maatschappelijke functies en woningbouw) dat het niet onder de m.e.r.-(beoordelings)plicht valt. De diverse milieuaspecten worden voldoende beoordeeld in dit bestemmingsplan.

## 5.3      Geluidhinder

Geluid beïnvloedt vaak de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. De belangrijkste geluidsbronnen die in het kader van de ruimtelijke inrichting en ontwikkeling van belang zijn, zijn wegverkeer, railverkeer en bedrijven. De mate van acceptatie en hinder is onder meer afhankelijk van de functie van het geluidsbelaste object. De regels van de Wet geluidhinder zijn van toepassing bij het vaststellen van een bestemmingsplan. De normen uit die wet zijn van toepassing bij:

- bestemmingen van gronden voor nieuwe geluidsgevoelige objecten als woningen, kinderdagverblijven en scholen;
- bestemmingen van gronden voor aanleg van nieuwe (gezoneerde) wegen (niet bij woonerven of 30 km-wegen);
- reconstructie van wegen;
- geluidsgezoneerde bedrijventerreinen.

Als één van bovenstaande situaties aan de orde is, dient er een akoestisch onderzoek te worden gedaan en als het nodig blijkt te zijn kan er Ontheffingen Hogere grenswaarde worden verleend. De Wet geluidhinder hanteert twee waarden:

1. De voorkeursgrenswaarde. Het streven is de geluidsbelasting onder dit niveau te houden waardoor ontwikkeling vanuit het gestelde in de Wet geluidhinder zonder meer mogelijk is. Alleen als voldaan wordt aan bepaalde voorwaarden, mogen geluidsgevoelige objecten en terreinen aan hogere waarden dan de voorkeursgrenswaarde worden blootgesteld;
2. De maximale ontheffingswaarde. Dit is het maximale geluidsniveau waaraan, onder voorwaarden, geluidsgevoelige objecten en terreinen mogen worden blootgesteld.

### 5.3.1 Wegverkeerslawaaï

In het kader van de Wet geluidhinder bevindt zich langs een aantal wegen geluidzones, waarbinnen in het geval van nieuwe situaties onderzoek moet worden gedaan naar de geluidbelasting. In een aantal gevallen is het echter niet nodig akoestisch onderzoek uit te voeren, namelijk:

- woonerven;
- 30 km/uur gebieden;
- wegen waarvan op grond van een door de gemeenteraad vastgestelde geluidsniveaukaart vaststaat dat de geluidbelasting op 10 meter uit de as van de meest nabij gelegen rijstrook minder dan 48 dB bedraagt.

Bij het realiseren van geluidsgevoelige functies binnen een zone van een weg, zal onderzoek naar de geluidbelasting vanwege het wegverkeerslawaaï moeten worden gedaan. De geluidbelasting op de gevel mag niet meer bedragen dan de voorkeursgrenswaarde (48 dB). Indien dit niet het geval is, kan een hogere waarde procedure worden gevolgd waarbij de geluidbelasting in binnenstedelijke gebieden ten hoogste 58 dB mag bedragen. Een eventuele vrijstelling voor een hogere grenswaarde dient voor de vaststelling van het bestemmingsplan te zijn verleend.

#### 5.3.1.1 Onderzoek en resultaten

In dit bestemmingsplan wordt de realisatie van geluidsgevoelige bestemmingen langs de Burgemeester Middelweerdbaan en de Parkzichtlaan binnen de geluidzones van deze wegen mogelijk gemaakt. De overige geluidsgevoelige bestemmingen zijn reeds aanwezig of planologisch eerder geregeld (Parkrand 't Zand, bouwvergunning 1<sup>e</sup> fase, van 12 mei 2009).

Om de realisatie van nieuwe woningen mogelijk te maken, heeft overeenkomstig de Wet geluidhinder, geluidsonderzoek plaatsgevonden (zie akoestisch rapport in bijlage 1 van deze toelichting). De resultaten van het onderzoek zijn samen met de voorwaarden die de gemeente Utrecht stelt in de Geluidnota Utrecht aan de realisatie van geluidsgevoelige bestemmingen, vertaald in planregels voor het bestemmingsplan en in een besluit Hogere waarde.

#### *Overschrijding voorkeursgrenswaarde*

Wanneer de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde overschrijdt, kan het college van burgemeester en wethouders op grond van de Wet geluidhinder ontheffing verlenen en een ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting vaststellen (de zogenaamde Hogere waarde). De Burgemeester Middelweerdbaan en de Parkzichtlaan veroorzaken geluidsbelastingen boven de voorkeurswaarde. In het gebied waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, dienen de vastgestelde hogere waarden in acht te worden genomen inclusief de daaraan gestelde voorwaarde(n). De voor dit plan relevante voorwaarden uit de Geluidnota Utrecht hebben betrekking op woningen. Zo dient iedere woning te beschikken over een geluidsluwe gevel. Verder dient minimaal 30% van de verblijfsruimten aan deze luwe zijde te zijn gesitueerd. En indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan moet deze aan een gevel zijn gesitueerd waar het geluidsniveau ten hoogste 5 dB boven de voorkeursgrenswaarde is.

#### *Overschrijding maximale ontheffingswaarde*

In het gebied langs de Burgemeester Middelweerdbaan is sprake van een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde. In het plan kunnen in dit gedeelte geen woningen worden gebouwd. Dit is geborgd via de plankaart en de bouwregels (algemene aanduidingsregel: 'Geluidzone – weg').

#### **5.3.1.2 Conclusie**

De ontwikkeling van woningen is zonder voorwaarden mogelijk wanneer de geluidsbelasting lager is dan de voorkeursgrenswaarde. Als de geluidsbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en lager dan de maximale ontheffingswaarde, is realisatie mogelijk onder voorwaarden. Dit stramen is in de bouwregels opgenomen. Er is sprake van een dusdanige ruimtelijk milieuhygiënische kwaliteit dat woningbouw, onder voorwaarden, kan worden toegestaan. Voor de locatie worden, conform de procedure van de Wet geluidhinder, ontheffing hogere grenswaarden verleend voor 18 woningen.

#### **5.3.2 Spoorweglawaaï**

Het spoor ligt op zodanig grote afstand dat dit geen invloed heeft op de geluidskwaliteit binnen het plangebied.

#### **5.3.3 Industrielawaai**

In de directe omgeving van het plangebied liggen geen geluidgezoneerde industrieterreinen.

### **5.4 Milieuhinder bedrijvigheid**

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woningen:

- ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

#### **5.4.1 Onderzoek, resultaten en conclusie**

In het plangebied is een inventarisatie uitgevoerd naar de aanwezige inrichting binnen het plangebied met de vigerende vergunningen en/of meldingen voortvloeiende uit het activiteitenbesluit van de Wet milieubeheer. In het plangebied bevinden zich enkele inrichtingen in milieucategorie 2. Deze vormen voor de geplande bestemmingen geen beperking.

### **5.5 Geur**

Bepaalde bedrijven kunnen geurhinder veroorzaken. Voor specifieke bedrijven is in de Wet milieubeheer een richtwaarde aangegeven voor de hoeveelheid geur (uitgedrukt in geureenheden/m<sup>3</sup>) die acceptabel is in de omgeving van bedrijven. Deze geuruitstoot heeft ruimtelijke consequenties. In de directe omgeving van het bedrijf zijn vanuit de norm van de Wet milieubeheer beperkingen gesteld aan de mogelijkheid voor nieuwe ontwikkeling van gevoelige bebouwing (met name wonen). Dit soort bedrijven bevindt zich niet binnen het plangebied of in de directe omgeving daarvan. Kleinere bedrijven zoals horecavestigingen, of een bakkerij kennen soms ook geurhinder maar daarvoor zijn geen richtlijnen opgesteld. Daarnaast kan de mestopslag bij agrarische bedrijven geurhinder veroorzaken. Door een geschikte locatie van de mestopslag te bepalen, is een deel van de hinder te voorkomen. Echter bij grotere bedrijven is voldoende afstand ten opzichte van woningen van derden noodzakelijk.



### 5.5.1 Onderzoek, resultaten en conclusie

In het plangebied of omgeving zijn geen inrichtingen die geurhinder veroorzaken.

## 5.6 Externe veiligheid

Op plekken waar wordt gebouwd kunnen veiligheidsrisico's optreden voor omwonenden, bedrijven en passanten. Om de veiligheid te vergroten wordt bij bestemmingsplannen aandacht besteed aan de omgeving van bedrijven die veiligheidsrisico's met zich meebrengen. De normen en richtlijnen komen uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Dit besluit schrijft voor dat beschikkingen zoals een bestemmingsplan moeten worden getoetst aan deze normen.

Het Besluit externe veiligheid beschrijft de afstanden tussen risicovolle bedrijven en kwetsbare objecten/bestemmingen. Risicovolle bedrijven zijn bijvoorbeeld LPG stations. Kwetsbare objecten zijn bijvoorbeeld woningen, gebouwen waarin mensen zijn die zichzelf slecht in veiligheid kunnen brengen (scholen en zorginstellingen) en gebouwen waarin vaak grote aantallen personen aanwezig zijn (grote winkelcentra, grote kantoren et cetera). Daarnaast bestaan beperkt kwetsbare objecten, dit zijn alle andere gebouwde objecten.

### 5.6.1 Vervoer gevaarlijke stoffen

Het veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is verwoord in de 'Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' (RNVGS), vervolg en samenvatting van de nota RNVGS. De circulaire geeft antwoord op vragen hoe om te gaan met ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van transportroutes en geeft de normering aan voor Plaatsgebonden Risico en Groepsrisico. De normhoogte voor Plaatsgebonden risico bedraagt 10-6/jaar voor gevoelige bebouwing.

Voor het Groepsrisico is een zogenaamde oriënterende waarde vastgesteld. Voor transport bedraagt deze waarde 10-4/jaar bij 10 doden, 10-6/jaar bij 100 doden enzovoorts. Het is een oriënterende waarde omdat onder voorwaarden van deze waarde mag worden afgeweken.

In de stad ligt een vastgestelde route waarover transport van gevaarlijke stoffen plaats mag vinden. Gevoelige bestemmingen moeten voldoende afstand houden tot deze wegen.

#### 5.6.1.1 Onderzoek, resultaten en conclusie

In het plangebied bevindt zich geen route waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, noch ligt het plangebied in de invloedssfeer van een weg waarover gevaarlijk transport plaats vindt.

### 5.6.2 Vervoer door aardgasleidingen

Door het gebied lopen geen grote gasleidingen

### 5.6.3 Risicobedrijven

Er is onderzocht of zich binnen het plangebied van Hoge Woerd of in de omgeving daarvan, risicobedrijven bevinden die van invloed zijn op de ruimtelijke ordening van het plangebied. Met risicobedrijven worden in dit verband bedoeld bedrijven die onder de werkingssfeer van het Besluit externe veiligheid inrichtingen milieubeheer (Bevi) vallen.

#### 5.6.3.1 Onderzoek, resultaten en conclusie

Vastgesteld is dat er zich in het plangebied geen Bevi-bedrijven bevinden. Ook bevinden er zich geen invloedsgebieden van Bevi-bedrijven in naastgelegen plangebieden.

## 5.7 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Deze wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit uit 2005 en is een implementatie van de Europese kaderrichtlijn luchtkwaliteit en de vier dochterrichtlijnen waarin onder andere grenswaarden ter bescherming van mens en milieu zijn vastgesteld. De nieuwe Wet luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor projecten die 'niet in betekenende mate' (nibm) leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit en niet vallen onder de 'gevoelige bestemmingen' (scholen, kinderdagverblijven et cetera). Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening moet afgewogen worden of het aanvaardbaar is om een bepaald project op een bepaalde plaats te realiseren. Daarbij speelt de mate van blootstelling aan luchtverontreiniging een rol.

### 5.7.1 Onderzoek en resultaten

Ten behoeve van dit bestemmingsplan is een onderzoek uitgevoerd om te berekenen of de luchtkwaliteit na vaststelling van en realisatie van de mogelijk gemaakte ontwikkelingen (woningen, kinderdagverblijf en een bouwloods, alsmede recreatieve voorzieningen) in het plangebied Hoge Woerd voldoet aan de gestelde grenswaarden in de Wet luchtkwaliteit. Bij het bepalen van de luchtkwaliteit in de situatie na realisatie van de genoemde ontwikkelingen is tevens rekening gehouden met aanpassingen van de wegen in het beoordelingsgebied.

Alle berekeningen zijn uitgevoerd op een afstand van 5 meter van de wegrand op maatgevende plaatsen. Binnen een afstand van 5 meter zijn geen te toetsten objecten aanwezig (zoals voortuinen of drukke trottoirs (bijvoorbeeld in een winkelstraat)).

Op basis van de uitgevoerde luchtkwaliteitberekeningen op 5 meter van de wegrand kan worden geconcludeerd dat in de toekomstige situatie na vaststelling van het bestemmingsplan Hoge Woerd in geen van de onderzochte jaren sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarden en aldus aan het gestelde in artikel 5.16 eerste lid 1, onder a, van de Wet milieubeheer wordt voldaan.

### 5.7.2 Conclusie

Conclusie van het onderzoek is dat op basis van de Wet milieubeheer (Titel 5.2 ) de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de vaststelling van het bestemmingsplan Hoge Woerd en de daarmee mogelijk gemaakte ontwikkelingen, omdat nergens de grenswaarden worden overschreden.

## 5.8 Bodemkwaliteit

Op basis van de bodemkwaliteitskaart van 2005 is het plangebied ingedeeld als boomgaardengebied. De bodemkwaliteit is in het algemeen schoon tot licht verontreinigd, maar door het voormalige gebruik is de grond verdacht op het voorkomen van bestrijdingsmiddelen.

De gemeente heeft uitgebreid onderzoek uitgevoerd om inzicht te krijgen in de verontreinigde locaties binnen de gehele gemeente. Op basis van historische gegevens is bekend dat er in het plangebied milieuvergunningen zijn uitgegeven voor enkele fruitkwekerijen en kassen. In het plangebied bevinden zich gesaneerde en ongesaneerde ondergrondse tanks en bovengrondse stookolietanks, met mogelijk een verontreiniging in de bodem. Verspreid over het plangebied zijn veel bodemonderzoeken uitgevoerd voor bestemmingswijzigingen naar woningbouw, grondtransacties, milieuvergunningen en bij verdachte locaties. Plaatselijk zijn of worden ernstige bodemverontreinigingen gesaneerd. Informatie over historische gegevens en uitgevoerde bodemonderzoeken is te raadplegen via de website [www.utrecht.nl/milieu/bodem](http://www.utrecht.nl/milieu/bodem).

Het gemeentelijke bodembeleid gaat uit van de volgende algemene uitgangspunten:

- *Bodembescherming*  
Nieuwe bodemverontreiniging moet worden voorkomen en indien er toch bodemverontreiniging ontstaat, moet de bodem direct worden gesaneerd. Dit speelt met name bij bedrijfsmatige activiteiten en calamiteiten op openbaar terrein;
- *Bodemsanering*  
Gevalen van ernstige bodemverontreiniging dienen te worden gesaneerd indien er tevens sprake is van milieuhygiënische risico's. Bij immobiele verontreiniging in de bovengrond die zich niet kan verspreiden (zoals zware metalen en PAK) wordt uitgegaan van een zogenoemde functiegerichte benadering. Dit houdt in dat de kwaliteitseisen die aan de bodem worden gesteld afhankelijk zijn van de toekomstige bestemming van de locatie. Bij mobiele verontreiniging die zich via het grondwater kan verspreiden, wordt mede afhankelijk van de kosteneffectiviteit, zoveel mogelijk verwijdering van de verontreiniging nagestreefd. Hiermee wordt een zo min mogelijke nazorg bereikt. Een ander uitgangspunt is dat bij nieuw in te richten gebieden of terreinen hogere eisen worden gesteld aan de bodemkwaliteit dan bij milieuhygiënisch onvermijdbare saneringen in gebieden waar geen nieuwe inrichting plaats vindt. Bij nieuwe situaties ligt het criterium voor saneren bij gevallen van ernstige verontreiniging. Voor ontgraving en onttrekking of verplaatsing van ernstig verontreinigde grond en grondwater in gemeente Utrecht is een saneringsplan of een melding volgens het Besluit Uniforme Saneringen (BUS) noodzakelijk, die moeten worden goedgekeurd door gemeente Utrecht. In dit geval (archeologische monument) lijkt het beter om op te hogen ook te accepteren als vorm van sanering. In een situatie van een 'archeologisch monument' kan, afhankelijk van de verontreiniging, in sommige gevallen het aanbrengen van een leeflaag ook een acceptabele vorm van sanering zijn.
- *Bodembeheer*  
Bij hergebruik van (schone of licht verontreinigde) grond wordt uitgegaan van het principe 'wat schoon is moet schoon blijven' en 'wat vies is mag niet viezer worden'. Waar mogelijk wordt een verbetering van de kwaliteit nagestreefd, zodat de bodem duurzaam geschikt wordt voor elk gewenst gebruik. Hergebruik van licht verontreinigde grond bij onverdachte terreinen kan plaats vinden op basis van de bodemkwaliteitskaart (binnen de zone) en conform het bodembeheersplan.

Bij reguliere omgevingsvergunningen bouwen is een bodemonderzoek noodzakelijk. Er zijn in het gebied al veel bodemonderzoeken uitgevoerd, die mogelijk daarbij meegenomen kunnen worden. Dit bodemonderzoek moet aantonen of de locatie geschikt is voor de nieuwe functie en of er gebouwd mag worden. Bouwen op een geval van ernstige bodemverontreiniging wordt zonder saneringsmaatregelen niet toegestaan. Bij grondwateronttrekkingen voor bijvoorbeeld bouwactiviteiten is het verder van belang om te weten of er in de invloedssfeer van de onttrekking een verontreiniging in het grondwater aanwezig is. In een saneringsplan moeten hiervoor voldoende monitoring en tegenmaatregelen worden beschreven. Er zijn ten aanzien van het aspect bodem en water ook andere procedures voor vergunningverlening of melding van toepassing: grondwateronttrekking en infiltratie (Provincie Utrecht), lozing (verontreinigd) water op oppervlaktewater (Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden), lozing (verontreinigd) water op riool (Stadswerken, gemeente Utrecht) et cetera.

### 5.8.1 Conclusie

Bodemkwaliteit is voor dit bestemmingsplan geen beperkende factor. Ten behoeve van af te geven omgevingsvergunning bouwen binnen dit bestemmingsplan zullen mogelijk aanvullende bodemonderzoeken noodzakelijk zijn. Vanwege de aanwezige (bekende en nog onbekende) bodemverontreinigingen, moet bij een omgevingsvergunning bouwen en grondwateronttrekkingen rekening gehouden worden met mogelijk bodemonderzoek en/of saneringsmaatregelen.

## 5.9 Archeologie

### 5.9.1 Wet op de archeologische monumentenzorg

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Hiermee zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet is een raamwet, die regelt hoe rijk, provincie en gemeente bij hun ruimtelijke plannen rekening moeten houden met het erfgoed in de bodem.

De wet beoogt het culturele erfgoed (en vooral het archeologische erfgoed) te beschermen. Onder archeologisch erfgoed wordt verstaan: alle fysieke overblijfselen, zowel in als boven de grond, die bijdragen aan het verkrijgen van inzicht in menselijke samenlevingen uit het verleden.

De uitgangspunten in de wet zijn:

1. Archeologische waarden zoveel mogelijk in de bodem bewaren en alleen opgraven als behoud in de bodem (in situ) niet mogelijk is;
2. Vroeg in de ruimtelijke ordening al rekening houden met archeologie. Initiatiefnemers tot ruimtelijke ontwikkelingen moeten in een vroegtijdig stadium aangeven hoe met eventuele archeologische waarden bij bodemverstorende ingrepen zal worden omgegaan. Dit houdt in een verplichting tot vooronderzoek bij werkzaamheden die de grond gaan verstoren. De invoering hiervan wordt geregeld via bestemmingsplannen en vrijstellingen, de m.e.r.-plichtige activiteiten en ontgrondingen;
3. Bodemverstoorders betalen archeologisch onderzoek en mogelijke opgravingen (principe verstoorder betaalt). De kosten voor noodzakelijke archeologische werkzaamheden komen ten laste van de initiatiefnemer tot de bodemverstorende activiteit.

De Wet op de archeologische monumentenzorg ziet verder dan alleen de wettelijk beschermde monumenten. De wet beoogt een integraal stelsel van zorg voor archeologische waarden, onder meer door gemeenten een grotere rol te geven bij te aanwijzing en planologische bescherming ervan. Op basis van de nieuwe regelgeving heeft de gemeente Utrecht onlangs een Archeologische Waardenkaart en Verordening op de Archeologische Monumentenzorg vastgesteld. Naast de wettelijk beschermde terreinen onderscheiden de waardenkaart en de verordening terreinen van hoge archeologische waarde en gebieden van hoge en lage archeologische verwachting. Binnen het plangebied van bestemmingsplan Hoge Woerd bevinden zich twee terreinen van hoge archeologische waarde.

### 5.9.2 Archeologische Waardenkaart

De Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht geeft inzicht in de ligging van beschermde en te beschermen archeologische terreinen. Daarnaast geeft de kaart inzicht in de gebieden waarvoor een archeologische waarde of verwachting geldt. De gemeentelijke kaart is geënt op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) van de provincie en op de kennis en ervaring opgedaan gedurende tientallen jaren archeologisch onderzoek in de gemeente. Er wordt onderscheid gemaakt tussen beschermde archeologische monumenten, terreinen van hoge archeologische waarde en gebieden van hoge en middelhoge archeologische verwachting.

Terreinen van hoge archeologische waarde zijn gebieden waarvan bekend is dat er archeologische waarden zijn, maar die niet beschermd zijn als archeologisch rijks- of gemeentelijk monument. Voor deze terreinen en voor gebieden van hoge en lage archeologische verwachting geldt vanaf november 2008 beleid dat wordt beschreven in de 'Nota archeologiebeleid Gemeente Utrecht november 2008'. Dit beleid is mede gebaseerd op de recent herziene Monumentenwet (de herziening wordt ook wel de Wet op de Archeologische Monumentenzorg genoemd).

Het gemeentelijk archeologiebeleid heeft tot doel bij te dragen aan de historische beeldvorming over Utrecht en zijn bewoners. Om dit doel optimaal te verwezenlijken vervult de gemeentelijke archeologische dienst een actieve rol. In het gemeentelijk archeologiebeleid wordt afhankelijk van de archeologische waarde, dan wel de archeologische verwachtingswaarde, zowel naar boven als naar beneden afgeweken van de algemene vrijstelling voor het uitvoeren van archeologisch onderzoek.

In de op de gemeentelijke archeologische waardenkaart aangeduide gebieden waar een onderzoeksverplichting geldt, zal van toekomstige initiatiefnemers tot bodemverstorende activiteiten een inspanning gevraagd kunnen worden om resten uit het verleden op te sporen en zo nodig veilig te stellen.

### 5.9.3 Verordening op de Archeologische Monumentenzorg

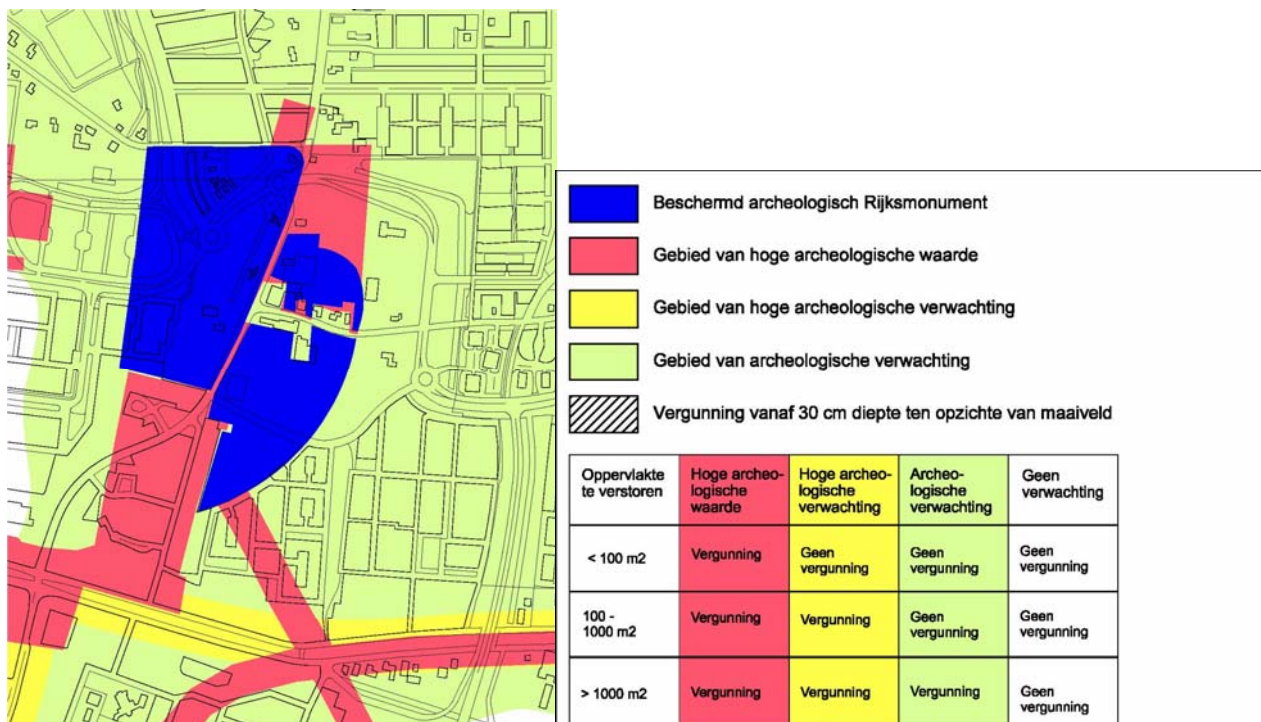
Op grond van het Verdrag van Malta, dat vertaald is in hoofdstuk V van de Monumentenwet 1988, zijn gemeenten verplicht om het archeologisch erfgoed te beschermen. De wet biedt de mogelijkheid om een verordening vast te stellen en om de bescherming via bestemmingsplannen te regelen. Het is mogelijk om beide wegen te bewandelen. Gezien de complicaties die optreden bij het beschermen van het archeologisch erfgoed in bestemmingsplannen, is gekozen voor een verordening, de 'Verordening op de Archeologische Monumentenzorg', en voor een verwijzing daarnaar in bestemmingsplannen.

In de gemeentelijke Verordening op de Archeologische Monumentenzorg is een vergunningstelsel opgenomen ter bescherming van het archeologische erfgoed, waarmee de wettelijk vereiste bescherming kan worden geboden. De Verordening op de Archeologische Monumentenzorg is geënt op de Archeologische Waardenkaart.

In het bestemmingsplan wordt, wanneer sprake is van archeologische waarden of verwachting een arcering opgenomen op de kaart (verbeelding) met de bestemming Waarde- archeologie. In de regels wordt in deze dubbelbestemming opgenomen dat de voor Waarde- archeologie aangewezen gronden mede zijn bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachting. In een specifieke gebruiksregel wordt geregeld dat onder een met het bestemmingsplan strijdig gebruik in ieder geval wordt begrepen het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg. Het bestemmingsplan houdt op deze manier rekening met de archeologische waarden en verwachting, terwijl in strijd handelen met de specifieke gebruiksregel een economisch delict is.

Hoofdstuk V van de Monumentenwet 1988 (artikel 38 en verder) regelt de archeologische monumentenzorg. De wetgever heeft voor de bescherming van het archeologische erfgoed de gemeente de bevoegdheden toegekend waarmee onderzoek afgedwongen kan worden bij verstoring van de grond en waarmee eisen aan dat onderzoek gesteld kunnen worden.

#### 5.9.4 Archeologie in Hoge Woerd



Afbeelding 10: Uitsnede uit de Archeologische waardenkaart

##### *Archeologisch Rijksmonument*

Grote delen van het plangebied zijn sinds de jaren '60 van de vorige eeuw wettelijk beschermd op grond van de Monumentenwetten van 1960 en 1988. In 1995 is het wettelijk beschermde terrein met name aan de oostzijde aanzienlijk uitgebreid op basis van prospectief onderzoek dat enkele jaren daarvoor op initiatief van de provincie Utrecht was uitgevoerd in het kader van de archeologische kartering van de aangewezen VINEX-locatie Leidsche Rijn. Tezamen dekt het wettelijk beschermde monument een groot deel van het Romeinse castellum en de bijbehorende nederzettingselementen (vicus, badhuis, grafvelden, wegen) op Hoge Woerd.

Doel van de wettelijke bescherming is het ongestoorde behoud van de archeologische informatie in de bodem. Verlies van informatie treedt bijvoorbeeld op door het vergraven van tot dan toe ongeroerde grondlagen met de daarin aanwezige sporen en artefacten, of door het verlagen van het grondwaterpeil, waardoor tot dan toe bewaarde organische resten (hout, leer) alsnog zullen vergaan, maar ook door het verplaatsen of afvoeren van de geroerde bovengrond, waarin zich veel vondstmateriaal bevindt waarvan de verspreidingspatronen allerlei dingen kunnen zeggen over vroegere activiteiten ter plaatse. Om die reden zijn de meeste bodemroerende werkzaamheden, anders dan normaal agrarisch gebruik, vergunningplichtig. Namens de minister beoordeelt de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed vergunningaanvragen. Het is niet nodig in een bestemmingsplan een beschermende regeling op te nemen met betrekking tot wettelijk beschermde monumenten, omdat dit al in de Monumentenwet 1988 is geregeld.

### *Terrein van hoge archeologische waarden*

Op grond van de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg zijn enkele resterende terreindelen, te weten de door het monument omsloten delen van openbare wegen, de bebouwde erven rondom de Groenedijk en een terrein dat in de noordoosthoek aansluit op het beschermde monument, aangewezen als terrein van hoge archeologische waarde. Bouw- en omgevingsvergunningplichtige werken zijn hier onderworpen aan de bepalingen van de gemeentelijke verordening. Voor ingrepen op de wettelijk beschermde terreindelen, anders dan normaal agrarisch gebruik, is een monumentenvergunning vereist. Hierin oordeelt de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) namens de minister.

Het Stedenbouwkundig Plan Castellum Hoge Woerd, en hiermee ook het bestemmingsplan, is zodanig ontworpen dat zoveel mogelijk recht wordt gedaan aan het uitgangspunt van ongestoord behoud in situ van de archeologische waarden in de bodem, zowel ter plaatse van het wettelijk beschermde monument als op de terreinen van hoge archeologische waarde. Een ogenschijnlijke uitzondering vormt de noordwesthoek van het wettelijk beschermde monument, waar de woningbouwlocaties Burgemeester Middelweerdbaan en Parklaan zijn geprogrammeerd. Voor deze terreindelen werd al langer vermoed dat zij geen of slechts marginaal onderdeel uitmaakten van het nederzettingsterrein in engere zin. Teneinde de inhoudelijke waarde van deze terreindelen nader te onderzoeken heeft hier in 2003 en 2004 een boor- respectievelijk proefsleuvenonderzoek plaatsgevonden in opdracht van Projectbureau Leidsche Rijn. Hieruit kwam naar voren dat dit deelgebied inderdaad grotendeels buiten het eigenlijke nederzettingsterrein ligt en een geringe dichtheid aan sporen en vondsten kent. Voor de RCE was dit aanleiding om het gebied ten noordwesten van de Burgemeester Middelweerdbaan onder voorwaarden vrij te geven voor woningbouw. De voornaamste was dat voorafgaand aan de bouw een afdoend archeologisch onderzoek zou plaatsvinden op basis van een door de RCE vastgesteld programma van eisen. Dat onderzoek heeft in de zomer van 2008 plaatsgevonden. Daarbij is de oeverzone van de rivier ten noorden van het kampdorp uitgebreid in beeld gekomen, waaronder een reeks opeenvolgende beschoeiingen en natuurlijke oevers van de rivier, die in de 3<sup>e</sup> eeuw is gaan verlanden. Het onderzoek heeft veel nieuwe informatie opgeleverd over de landschappelijke context van het castellum van De Meern.

Voor het beschermde monument is, zoals gezegd, ongestoord behoud van het bodemarchief het uitgangspunt. Dat betekent dat veel inrichtingselementen, zoals paden, Het Lint, boombeplanting en de tuinen van het Natuur- en milieueducatiecentrum, gerealiseerd zullen worden na ophoging van de betreffende terreindelen. Om onaanvaardbare zetting op de archeologische lagen te voorkomen, heeft de RCE voor de te onderscheiden delen van het nederzettingsterrein (castellum, vicus, grafvelden, rivierbedding) normen geformuleerd voor de maximale compactering van het archeologische pakket. Deze zijn dus maatgevend voor de eventueel op te brengen ophogingen of andere belastingen, zoals de terug te brengen omwalling van het castellum. Voor grote delen van het terrein (castellum en de tuinen van het Natuur- en Milieueducatiecentrum) is een integrale ophoging van circa 50 centimeter voorzien, waarbinnen diverse inrichtingswerken (aanbrengen verharding, lichte beplanting) eventueel op basis van een generieke monumentenvergunning kunnen worden gerealiseerd. Hiertoe zal nader overleg met de RCE plaatsvinden.

Voor de realisatie van het Castellumpaviljoen zullen zoveel mogelijk de bestaande bodemverstoringen als gevolg van de bouw van de woning Castellumlaan 58/58a en bijbehorende loods worden gebruikt en het 'oude' wegtracé Castellumlaan. De in 1982 aangelegde en opgegraven bouwput voor het huis meet ongeveer 22 x 18 meter en zou de hoofdmassa van het castellumpaviljoen moeten kunnen dragen.



### 5.9.5 Conclusie

Aangezien het archeologische rijksmonument al is beschermd op grond van de Monumentenwet 1988 is in het bestemmingsplan geen beschermende regeling opgenomen met betrekking tot dit rijksmonument.

De gebieden met archeologische waarden en verwachting in Hoge Woerd worden beschermd via het vergunningstelsel in de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg en de specifieke gebruiksregel in het bestemmingsplan. De voorgestane ontwikkelingen binnen het plangebied Hoge Woerd vinden weliswaar plaats in gebieden waar sprake is van terreinen met hoge archeologische waarden, maar deze terreinen zullen slechts kunnen worden gebruikt met inachtneming van het gestelde in de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg. Op basis hiervan zal sprake zal zijn van ongestoord behoud van het bodemarchief, waardoor deze terreinen niet worden aangetast.

## 5.10 Flora en fauna

De Flora- en faunawet legt een zorgplicht op ten aanzien van natuur, planten en dieren. Indien een initiatief mogelijk de bestaande natuurwaarden kan verminderen, moet de initiatiefnemer aangeven hoe dat beperkt en/of gecompenseerd gaat worden. Bij grote ingrepen of een behoorlijke aantasting waarbij beschermde planten of diersoorten in het geding zijn, dient een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet te worden aangevraagd bij het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV). Wanneer bij planvorming de bestemming in een gebied verandert, moeten middels een flora- en fauna-inventarisatie de huidige natuurwaarden worden onderzocht en moet er inzicht worden gegeven in het voorkomen van aantasting van beschermde plant- en diersoorten.

### 5.10.1 Onderzoek en resultaten

Hoge Woerd vormt een belangrijk onderdeel van de stedelijke groenstructuur van Leidsche Rijn. Het Leidsche Rijn park vormt een groene kern in de gehele wijk. Middels een aantal hoofdverbindingen vormt dit een groene verbinding tussen het groengebied van Rijnenburg (Ijsselbos) ten zuidoosten van Utrecht en het groengebied van Haarzuilens in het noordwesten. Vanuit dit groene hoofdgebied lopen allerlei 'groene lijnen' waarmee de natuurwaarden in de woongebieden van Leidsche Rijn worden vergroot.

Hoge Woerd is een essentieel onderdeel van de hoofdgroenstructuur in Leidsche Rijn – het vormt met de bijbehorende uitlopers via het Meentpark een verbinding tussen het Leidsche Rijn Park en het groengebied van Rijnenburg. Daarom is het van groot belang dat een gedeelte van het plangebied ook een uitdrukkelijke ecologische functie krijgt en dat de barrièrewerking van wegen en andere structuren worden vermeden of verholpen. In het vastgestelde Groenstructuurplan Utrecht (mei 2007) zijn vier groene verbindingen voorgesteld vanuit Hoge Woerd (zie pagina 31 van Groenstructuurplan):

- tussen Hoge Woerd en Leidsche Rijn Park (noordwest)
- tussen Hoge Woerd en Meentpark (zuid)
- tussen Hoge Woerd en 't Zand (noord)
- tussen Hoge Woerd en Groenedijk (oost)

Deze verbindingen worden in het huidige plan gerealiseerd middels een combinatie met recreatieve verbindingen en/of behoud en opwaardering van de bestaande linten. De omliggende hoofdwegen rond Hoge Woerd vormen barrières voor de benodigde ecologische verbindingen. Deze barrières zijn voor planten en vogels en insecten geen onoverkomelijk probleem. Voor kleine zoogdieren vormen deze wegen wel een grote beperking in de migratie. Daarvoor zijn bij een tweetal groene verbindingen (Middelweerdbaan en Vicuslaan) onder de wegen droge duikers aangelegd.

Aan de hand van de Flora- en faunawet wordt hieronder beschreven welke beschermde soorten naar verwachting in het plangebied aanwezig zijn en wat de ecologische gevolgen zijn van de beoogde ingrepen.

#### 5.10.1.1 Beschermde gebieden

Hoge Woerd maakt geen deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur van de provincie Utrecht en kent geen beschermingsstatus in het kader van Natuurbeschermingswet of de Habitat- en Vogelrichtlijn.

#### 5.10.1.2 Beschermde soorten

Het gebied is lokaal van belang als leefgebied van algemene soorten uit het landelijke gebied zoals de mol, haas, fazant, eend en tientallen plantensoorten. Hierin wijkt het gebied nauwelijks af van andere landelijke gebieden en heeft geen bijzondere waarde.

#### 5.10.2 Conclusie

Voor een omgevingsvergunning bouwen binnen dit bestemmingsplan heeft geen ontheffing van de Flora en Faunawet te worden aangevraagd.

### 5.11 Water

Vanaf 1 november 2003 is de watertoets wettelijk van toepassing: een procedure waarbij de initiatiefnemer in een vroeg stadium overleg voert met de waterbeheerder over waterhuishoudkundige aspecten van ruimtelijke plannen. De watertoets heeft als doel waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze te laten meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten.

De resultaten van de watertoets worden weergegeven in deze paragraaf. Deze paragraaf is opgesteld in overleg met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR).

#### 5.11.1 Huidige watersysteem

Binnen het gebied Hoge Woerd is het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) de beheerder van de primaire watergang. De overige watergangen worden beheerd door de gemeente Utrecht. Het watersysteem van Leidsche Rijn kent een 'hoog' gebied waar inzijging plaatsvindt en een laag gebied dat wordt ontwaterd. Hoge Woerd is bevindt zich in het inzijggebied, het grondwater bevindt zich onder het oppervlaktewaterpeil waardoor het in de bodem zijgt.

Het percentage oppervlaktewater is klein. Het gebied heeft in de huidige situatie vier peilgebieden met een vast zomer- en winterpeil. In de geprojecteerde situatie blijft het aantal peilgebieden gelijk. De peilen wijzigen gedeeltelijk, zonder dat dit van invloed is op de bestaande bebouwing. Het peil komt uit het Raampeilbesluit van HDSR. Ten noorden van de Vicuslaan ligt een bestaande watergang met zp/wp 0,00/- 0,30 mNAP. Ook dit peilgebied dient in de geprojecteerde situatie gehandhaafd te blijven.

Aan de noord- en oostzijde van het plangebied loopt een hoofdwatergang (zie ook afbeelding 13). De watergangen vervullen een belangrijke functie in de aan- en afvoer van water en hebben dan ook in de legger van watergangen de status van primaire watergang. Plasbermen worden toegepast waar de watergang grenst aan de openbare ruimte.

#### 5.11.2 Nieuwe situatie watersysteem

##### *Watercompensatie*

Het watersysteem van Leidsche Rijn is voldoende van capaciteit om het verhard oppervlak te kunnen bergen en afvoeren. Binnen Leidsche Rijn is de afspraak dat 90 % van de jaarlijkse neerslag op eigen terrein moet worden verwerkt (Rapport: Nieuwe stad schoon water). In de praktijk betekent dit dat 12 mm gerekend over het verharde oppervlak op eigen terrein moet worden geborgen.

De track, de bouwloods, kinderdagverblijf en parkeerplaatsen wateren direct op de berm af of via een wadi. Wanneer verhard oppervlak niet direct loost op oppervlaktewater maar in de bodem infiltreert, is compensatie niet nodig. Het watersysteem wordt niet extra belast. Watercompensatie is een eis van het waterschap om de versnelde regenwaterafvoer door de toename van het verharde oppervlak te compenseren in extra wateroppervlak of ondergrondse waterberging. De regel is dat 10% van de toename aan verhard oppervlak wordt gecompenseerd in oppervlaktewater.

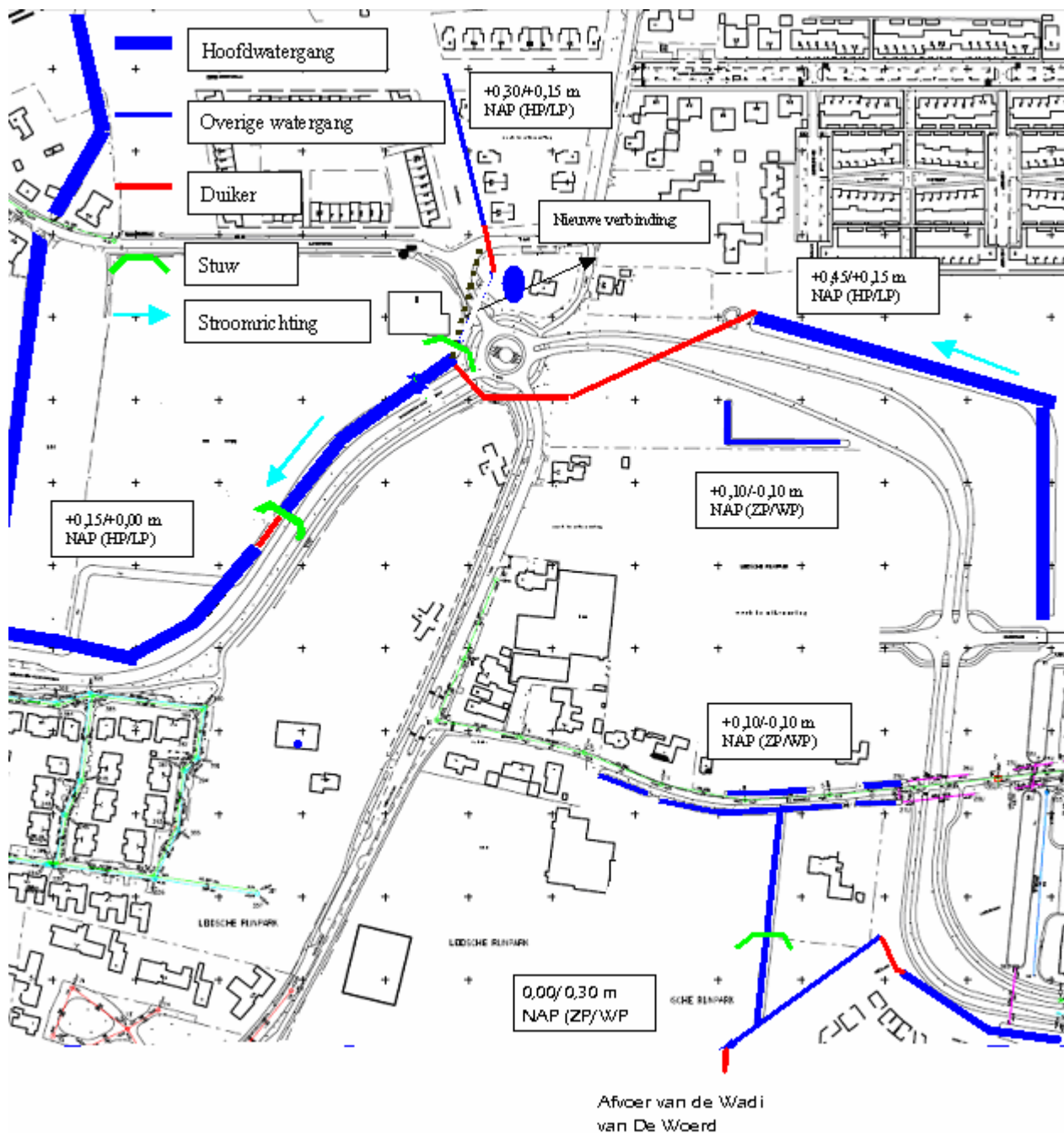
De bij de plattelandswinkel te realiseren kassen leveren circa 3.600 m<sup>2</sup> extra verharding op. Dit oppervlak wordt gecompenseerd in de watergang direct langs de plattelandswinkel, de watergang langs de Langerakbaan en de nieuwe sloot/greppel langs het fietspad langs de bouwloods en het kinderdagverblijf. In totaal komt er in het plan ca. 1200 m<sup>2</sup> te vervallen en wordt er 1700 m<sup>2</sup> water gecreëerd, dit is voldoende voor de compensatie van de plattelandswinkel.

Eerder is ten behoeve van het waterhuishoudkundigplan door het waterschap uitgerekend dat de extra verharding geen kwantiteitsproblemen oplevert.

#### *Drooglegging*

Drooglegging is het verschil tussen het oppervlaktewaterpeil en het maaiveldniveau. De minimale droogleggingeis is standaard 1,00 m ten opzichte van de hoogste waterstand. Dit betekent dat het maaiveld NAP +1,45 m moeten zijn. Het maaiveld in de huidige situatie is lager: Ter plaatse van de Langerakbaan 1,16 m + NAP en ter plaatse van de Groenedijk 1,00 m+ NAP. Gezien het maaiveld in de omgeving en de lage grondwaterstand is het voorgestelde maaiveld ter plaatse van de bouwloods en het kinderdagverblijf 1,35 m + NAP. Voor het vloerpeil wordt wel een minimale drooglegging van 1,00 of meer geëist, dit betekent een vloerpeil van 1,45 m+ NAP.

De peilgebieden zullen gehandhaafd blijven. De bestaande stuw in de watergang langs de plattelandswinkel zal circa 50 meter in noordelijke richting worden verplaatst. In de huidige situatie zijn drie peilgebieden te onderscheiden met een vast zomer- en winterpeil zoals in onderstaande afbeelding is aangegeven.



Afbeelding 11: Waterhuishouding Hoge Woerd

### 5.11.3 Water- en baggerkwaliteit

#### *Waterkwaliteit*

Beheerder van het oppervlaktewater is Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden. Zij beheert en monitort ook de waterkwaliteit. Bij de omvorming naar de nieuwe situatie in Hoge Woerd is het algemene beeld een steeds verder verbeterende waterkwaliteit.

### *Baggerkwaliteit*

De waterbodem van de sloten in het plangebied zijn onderzocht. De vervuilingsgraad wordt weergegeven in zogeheten slibklassen. Afhankelijk van de vervuilingsgraad (slibklasse) wordt de waterbodem op de kant of op het aangrenzende perceel verspreid of ter verwerking naar een erkende verwerkingslocaties afgevoerd. Bij oplevering van de nieuwe situatie zullen er als zodanig geen vervuilde waterbodems in het gebied aanwezig zijn. Het beheer van de primaire watergang valt onder het Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden. Zij zullen periodiek onderhoud uitvoeren (baggeren).

#### 5.11.4 Bodem en grondwater

##### *Bodem*

Bij milieutechnisch onderzoek kwam in de driehoek ten zuiden van de Vicuslaan plaatselijk een verhoogde concentratie bestrijdingsmiddel aan het licht. Concreet betreft het de locatie Zandweg 81. De hoeveelheid is dusdanig laag dat er geen risico's zijn voor de volksgezondheid. Aanvullende maatregelen zijn niet nodig. De archeologie in de ondergrond maakt afgraven onmogelijk. Daarom is gekozen de situatie te laten zoals deze nu is. Daar komt bij dat ook het rooien van bomen niet toegestaan is. Deze moeten worden afgezaagd op maaiveld. Omdat er wel een afwijking is in vergelijking met de grond om het gebied heen, is bepaald dat de grond het gebied niet mag verlaten als er voor eventuele latere plannen een grondverplaatsing nodig blijkt. Grondverplaatsingen zijn in een archeologisch gebied moeilijk. Daarom wordt voorgesteld in dat geval grond op te brengen.

Conclusie is dat bovenstaande regels alleen gelden in het zuidelijke deel onder de Vicuslaan. In de rest van het plangebied zijn alle functies uit dit stedenbouwkundig plan mogelijk, zonder dat daar maatregelen of gebruiksbeperkingen gelden.

##### *Grondwater*

De gemeente heeft voortkomend uit de 'Wet verankering en bekostiging gemeentelijke watertaken' de zorgplicht voor het ondiepe grondwater. Vanuit deze zorgplicht streeft de gemeente naar een grondwaterniveau in openbaar gebied van minimaal 0,70 meter beneden maaiveld. De eigenaar van het particuliere terrein is verantwoordelijk voor voldoende ontwateringsdiepte op zijn eigen terrein.

Het grondwaterpeil in het gebied ligt op ongeveer 0,20 meter – NAP. Het gebied is zoals aangegeven een inzijsgebied omdat het oppervlaktewaterpeil zich boven het grondwaterpeil bevindt. Het laagste maaiveldniveau bevindt zich ter plaatse van de Groenedijk ca. 1,00 meter + NAP. Aan de ontwateringseis in het plangebied wordt ruimschoots voldaan. In het gebied wordt daarom geen overtollig grondwater ingezameld.

Het plangebied is op grond van de provinciale grondwaterbeschermingsgebieden gelegen binnen de boringsvrije zone Leidsche Rijn. Binnen deze zone gelden regels (Besluit Boringen en Funderingen van de Provincie Utrecht) ten aanzien van het maken van boorputten, grond- en funderingswerken. Deze regels zijn bedoeld om de kleilaag in stand te houden die het grondwater beschermd tegen verontreiniging.

#### 5.11.5 Waterkeringen

Er zijn in het plangebied geen waterkeringen aanwezig.

#### 5.11.6 Riolering

##### *Vuil water*

Het gebied is alleen voorzien van een vuilwaterriool in 't Zand en de Groenedijk. Het noordelijke deel van 't Zand, 3 woningen, wateren af met een vuilwaterriool richting Het Zand. Het riool in de Groenedijk watert af in de richting van het gemaal in Parkwijk. Het rioolgemaal bevindt zich ter plaatse van de kruising Groenedijk en de Verlengde Houtrakgracht.

De toekomstige bebouwing kan het vuilwater lozen op de bestaande riolering in de Groenedijk. De plattelandswinkel zal onder vrijverval op het bestaande riool aan sluiten. De bouwloods en het kinderdagverblijf kunnen doordat het gebied iets wordt opgehoogd nog net onder vrijverval worden aangesloten op het bestaande riool in de Groenedijk.

Het vuilwater van de toekomstige woningen ten noordwesten van de Burgemeester Middelweerd zal onder vrijverval afstromen naar het vuilwatergemaal aan de Dudoksingel waarvandaan het naar de zuivering zal worden verpompt.

#### *Regenwater*

In het gebied bevindt zich geen regenwaterriool. Het regenwater stroomt oppervlakkig af via de berm en aanliggende sloten. In het gebied is het niet toegestaan regenwater van wegen en daken op het riool aan te sluiten. Het regenwater afkomstig van de track en de padenstructuur zullen via de berm infiltreren. De parkeerplaatsen zijn niet langgerekt van vorm zoals een padenstructuur. De parkeerplaatsen moeten zijn voorzien van een doorlatende verharding met een grondverbetering tot onder de kleilaag (verticale drainage) zodat het water kan wegzijgen.

De hemelwaterafvoer van de toekomstige woningen ten noordwesten van de Burgemeester Middelweerd zal middels een gescheiden rioolsysteem plaatsvinden. Het hemelwaterriool zal worden uitgevoerd als infiltratieriool. Om het infiltratieriool met voldoende dek te kunnen leggen zal een minimaal maaiveldniveau van 1,75 m + NAP nodig zijn.

#### 5.11.7 Verslaglegging van gevoerd overleg gemeente – waterbeheerder

#### 5.11.8 Conclusie

Bij het opstellen van het advies 'toetst' het waterschap of het plan aan de criteria voor de waterhuishouding voldoet. Als algemeen criterium voor ruimtelijke plannen geldt dat minimaal het stand-still moet worden gehanteerd, wat inhoudt dat de waterhuishouding niet mag verslechteren.

Op 19 mei 2010 heeft het waterschap aangegeven akkoord te zijn met de inhoud van voorliggende waterparagraaf.

### 5.12 Kabels en leidingen

De aansluiting van de woningbouwlocaties op het bestaande netwerk van de nutsbedrijven zal met de betreffende ondernemingen worden bepaald. Binnen de woningbouwlocatie zal een kabel- en leidingtracé in de ontwikkeling van de openbare ruimte worden ontworpen en ter goedkeuring aan de nutsbedrijven worden voorgelegd.

In overleg met de ondernemingen en met oog voor bestaande en nieuwe bebouwing worden bluswatervoorzieningen in het gebied verzorgd.

### 5.13 Conclusie

Uit dit hoofdstuk kan worden geconcludeerd dat er geen milieuknelpunten en/of knelpunten op het gebied van archeologie in het plangebied bestaan.

# Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

## 6.1 Economische uitvoerbaarheid

### 6.1.1 Ontwikkelingen in Hoge Woerd

Binnen dit bestemmingsplan worden verschillende ontwikkelingen mogelijk gemaakt voor de locatie Hoge Woerd. De gemeente Utrecht heeft door middel van een actief grondbeleid de ontwikkeling van Hoge Woerd mogelijk gemaakt. De ontwikkeling valt binnen de grondexploitatie Leidsche Rijn, deelgebied Leidsche Rijn Park.

Op basis van de uitgangspunten van dit bestemmingsplan is een financiële analyse gemaakt. In deze financiële analyse zijn de kosten en opbrengsten van de ontwikkelingen zoals mogelijk gemaakt in dit bestemmingsplan berekend. De kosten worden met name bepaald door de kosten voor het bouwrijp maken van het gebied en de inrichting van de openbare delen. De opbrengsten bestaan uit de uitgifte van bouwgrond voor woningbouw alsmede de grondwaarde voor de te realiseren functies in het Castellum. Om de effecten van rente en inflatie te bepalen zijn de kosten en opbrengsten gefaseerd in de tijd. Belangrijke uitgangspunten hierbij zijn de doorlooptijd van procedures, beschikbaarheid van gronden en de ingeschatte opname door de woningmarkt.

De conclusie van de financiële analyse is dat de kosten en opbrengsten passen binnen de grondexploitatie Leidsche Rijn. Dit bestemmingsplan is daarmee economisch uitvoerbaar.

### 6.1.2 Kostenverhaal

Binnen dit bestemmingsplan zijn de te ontwikkelen gronden grotendeels in eigendom van gemeente Utrecht. De te maken kosten en opbrengsten passen binnen de grondexploitatie Leidsche Rijn. Daar waar de grond niet in eigendom van de gemeente is zijn geen uitvoerbare bouwplannen aangewezen. Ontwikkeling van gronden zonder de gemeente Utrecht is dan ook niet mogelijk. Het kostenverhaal is daarom anderszins verzekerd. Daarom zal voor dit bestemmingsplan geen exploitatieplan worden opgesteld.

### 6.1.3 Planschade

Naast de kosten voor het maken van het bestemmingsplan moet een inschatting worden gemaakt van het risico van planschade. Dit risico lijkt beperkt, maar is op voorhand niet uit te sluiten. De gemeente heeft daarom een planschaderisico-inventarisatie laten opstellen. Eventuele tegemoetkomingen in de planschade zijn meegenomen in de financiële analyse, en worden gedragen door de gemeente.

## 6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

### 6.2.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het plan is aan een aantal instanties toegezonden voor reactie als bedoeld in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening. De resultaten van het overleg zijn opgenomen in de afzonderlijke bijlage 'Nota van inspraak en overleg'.

### 6.2.2 Advies wijkraad

Het voorontwerpbestemmingsplan is voorgelegd aan de wijkraad. De wijkraad heeft geen reactie gegeven.



### 6.2.3 Inspraakresultaten

Het voorontwerpbestemmingsplan Hoge Woerd heeft vanaf 22 april 2010 gedurende een periode van zes weken voor een ieder ter inzage gelegen. Tijdens deze periode zijn 9 inspraakreacties ingediend. Voor de beantwoording van de inspraakreacties wordt verwezen naar de afzonderlijke bijlage 'Nota van inspraak en overleg'.

### 6.2.4 Conclusie

Het bestemmingsplan is naar aanleiding van de ontvangen overleg- en inspraakreacties aangepast op meerdere onderdelen. De wijzigingen zijn (per reactie) vermeld in de bijlage 'Nota van inspraak en overleg'.

# Hoofdstuk 7 Juridische planopzet

## 7.1 Inleiding

### 7.1.1 Wet ruimtelijke ordening

Sinds 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. De nieuwe Wro is van toepassing op dit bestemmingsplan. Tevens is het bestemmingsplan opgesteld volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2008). De SVBP 2008 maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op eenzelfde manier worden verbeeld. Vergelijkbare bestemmingsplannen leiden tot een betere leesbaarheid, raadpleegbaarheid en helderheid voor de gebruiker en draagt zo bij aan een effectiever en efficiëntere dienstverlening.

### 7.1.2 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

Sinds 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Hierdoor vervallen diverse gebruikelijke termen voor vergunningen zoals bouwvergunning, sloopvergunning, aanlegvergunning, ontheffing et cetera.

Hieronder worden de meest voorkomende termen weergegeven:

- De term bouwvergunning wordt omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen; hierna te noemen 'omgevingsvergunning bouwen'.
- De term sloopvergunning wordt 'omgevingsvergunning voor de activiteit slopen' ;hierna te noemen 'omgevingsvergunning slopen'.
- De term aanlegvergunning wordt 'omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden'; hierna te noemen 'omgevingsvergunning aanleggen'.
- De term 'ontheffing' of 'het verlenen van een ontheffing' wordt 'afwijking' of 'afwijken bij omgevingsvergunning'.

## 7.2 Planvorm

Het bestemmingsplan Hoge Woerd kenmerkt zich door een gedetailleerde bestemmingsregeling, zowel op de plankaart als in de regels, voor de in het gebied te ontwikkelen functies en bebouwing. Voor wat betreft de ontwikkeling van het Castellumpark is gekozen voor een mix van globaal en gedetailleerde bestemmingsregeling, te Weten 'Cultuur en Ontspanning – 1'. Aangezien in het plangebied een archeologisch rijksmonument aanwezig is, is het uitgangspunt geweest om deze gronden zo min mogelijk te verstoren. Het castellumpaviljoen zal dan ook zoveel mogelijk worden gelokaliseerd binnen de grenzen van de footprint het nu aanwezige woonhuis.

In het kader van de standaardisering van de bestemmingsplannen is de Utrechtse Leest opgesteld. Daarin zijn de 'standaardregels' voor de bestemmingsplannen binnen de gemeente Utrecht opgenomen. Deze voorschriften zijn gegroepeerd in vier hoofdstukken:

- inleidende bepalingen;
- bestemmingsbepalingen;
- algemene bepalingen;
- overgangs- en slotbepalingen.

## 7.3 Opbouw regels

De opzet van de bestemmingsregels is steeds gelijk:

- bestemmingsomschrijving (met ondergeschikte en nevenschikte doeleinden);
- bouwregels;
- nadere eisen waar de bestemmingsregeling dat nodig maakt;
- in een aantal gevallen afwijkingsregels van de bouwregels;
- specifieke gebruiksregels bijvoorbeeld bij woonbestemmingen een regeling voor aan-huis-verbonden beroepen of bedrijven;
- in een aantal gevallen afwijkingsregels van de gebruiksregels;
- in een aantal gevallen is ook een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden opgenomen ter bescherming van aanwezige cultuurhistorische, archeologische, landschappelijke of natuurwaarden;
- in een aantal gevallen wijzigingsregels.

### 7.3.1 Nadere eisen

#### *Algemeen*

Op basis van artikel 3.6, lid 1 onder d van de Wet ruimtelijke ordening, kan worden bepaald dat burgemeester en wethouders met inachtneming van de bij het plan te geven regels, nadere eisen kunnen stellen ten aanzien van in het plan omschreven onderwerpen of onderdelen. Het stellen van nadere eisen kan betrekking hebben op een heel scala van onderwerpen. Zo kan bij een bestemmingsplan bijvoorbeeld worden bepaald dat de nadere eisen betrekking hebben op de situering of afmetingen van gebouwen en/of bouwwerken, of op het stellen van eisen aan parkeergelegenheid op eigen terrein, maar evenzeer kunnen nadere eisen betrekking hebben op het treffen van bouwkundige voorzieningen en/of aanpassingen die van belang zijn voor een goede ruimtelijke ordening.

In hoofdzaak vindt een goede ruimtelijke ordening plaats door het toekennen van bestemmingen en daarbij bouwmogelijkheden aan percelen. Hoewel daarmee op hoofdlijnen de gewenste ruimtelijk inrichting van een perceel (qua functie en bebouwingsvolume) is vastgelegd, kan er echter op detailniveau aanleiding zijn of behoefte bestaan om specifieke ruimtelijke belangen op een juiste manier af te stemmen. Hiervoor is het instrument van nadere eisen in de wet opgenomen.

Om nadere eisen te kunnen stellen moet in de toelichting een beschrijving staan van bijvoorbeeld de relevante te beschermen karakteristiek van een plangebied, de parkeersituatie, de cultuurhistorische waarden die beschermd kunnen worden door middel van andere eisen enz.. Zonder een dergelijke beschrijving in de toelichting valt immers niet te rechtvaardigen dat er beperkingen kunnen worden gesteld in voorkomende gevallen ten opzichte van de opgenomen bestemmingsregeling.

Nadere eisen dienen er voor om binnen de toegekende bestemming en bouwmogelijkheden maatwerk te kunnen leveren op perceelsniveau. De noodzaak voor dit maatwerk is gelegen in de specifieke ruimtelijke omstandigheden van het betreffende (of het aangrenzende) perceel, die niet op voorhand te regelen zijn in de algemeen geformuleerde bestemmingsregeling.

Deze specifieke ruimtelijke omstandigheden kunnen de volgende aspecten betreffen:

- Stedenbouwkundige aspecten;
- Landschappelijke en of ecologische aspecten;
- Milieukundige aspecten;
- Cultuurhistorische aspecten;
- Verkeersaspecten;
- Sociale veiligheid;
- De gebruiksmogelijkheden van naastgelegen percelen/bouwwerken.

Het gebied geeft aanleiding tot het stellen van nadere eisen. Hieronder worden de verschillende aspecten nader toegelicht.

#### 1. Milieukundige aspecten

Vanuit specifieke milieuomstandigheden kan het noodzakelijk zijn nadere eisen te stellen aan nieuwbouw of verbouw. Bijvoorbeeld aan de locatie van toegangen of vluchtwegen bij gebouwen die op plekken worden gerealiseerd waarbij vanuit het aspect externe veiligheid maatregelen noodzakelijk zijn om de veiligheid van die gebouwen te waarborgen.

#### 2. Verkeersaspecten

De veilige afwikkeling van verkeer en het voorzien in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein, kunnen aanleiding zijn voor het stellen van nadere eisen aan bebouwing. Hierbij zal het vooral gaan om maatregelen en eisen aan bebouwing voor het waarborgen overzichtelijke verkeerssituaties, de doorstroming van het verkeer en de bereikbaarheid van gebouwen. Maar ook kan het stellen van eisen aan de situering of het aantal parkeerplaatsen bij een woning, bedrijf, kantoor of voorziening van belang zijn als bijvoorbeeld extra parkeerplaatsen op de openbare weg niet mogelijk of gewenst zijn.

#### 3. Gebruiksmogelijkheden van naastgelegen percelen

Het is niet de bedoeling dat naastgelegen percelen en/of bouwwerken hinder ondervinden van de ontwikkelingen op hun buurperceel. Vaak is dit met kleine maatregelen goed te voorkomen. Te denken valt aan het stellen van nadere eisen aan de hoogte of aan de situering van (erf)bebouwing in de nabijheid van of bij woningen.

## **7.4 Nadere toelichting begripsomschrijvingen**

Een aantal begripsomschrijvingen vraagt om nadere toelichting.

#### *Aan-huis-verbonden beroep of bedrijf*

Een belangrijk onderdeel van de bestemmingen Wonen – 1, Wonen – 2, Wonen – 3 en Wonen (uit te werken), is de regeling van de aan-huis-verbonden beroepen of -bedrijven als ondergeschikte functie bij het wonen. Zoals de naam al aangeeft, gaat het bij een aan-huis-verbonden beroep of -bedrijf om een beroeps- of bedrijfsuitoefening in combinatie met wonen en dus door één van de bewoners van de woning. De maximale oppervlakte die daarvoor is toegestaan is 1/3 deel van het vloeroppervlak van de woning met een maximum van 60 m<sup>2</sup>. Het beroep of bedrijf mag zowel in de woning als in de bijbehorende bouwwerken worden uitgeoefend. Via een aantal nadere voorwaarden is bepaald dat geen hinder (milieucategorie A of B1 van de LvB als maximum) en geen verkeersaantrekkende werking of parkeerdruk mogen ontstaan voor de omgeving. Ook mag bij een aan-huis-verbonden beroep- of bedrijf geen sprake zijn van detailhandel, horeca, afhaalzaken of beluizen. Daarnaast is een afwijking opgenomen voor het toestaan van milieucategorie B2 voor een aan-huis-verbonden beroep of bedrijf, echter onder de voorwaarde dat de bedrijfsactiviteit in kwestie naar aard en invloed op de omgeving gelijk kan worden gesteld met bedrijfsactiviteiten in milieucategorie A of B1 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten.

## 7.5 Artikelsgewijze toelichting

Voor een aantal bestemmingen is in deze paragraaf een nadere toelichting opgenomen.

### Hoofdstuk 2 Bestemmingsbepalingen

#### Artikel 3 Agrarisch

De bestemming 'Agrarisch' sluit zo goed als mogelijk aan op de bestemmingen van het bestemmingsplan Landelijk gebied Vleuten–De Meern. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 27 mei 1974, goedgekeurd door GS op 17 juli 1975 en Kroonberoep op 26 mei 1981, en is de directe voorganger van het bestemmingsplan Hoge Woerd.

Voor deze agrarische invulling is gekozen aangezien nog geen overeenstemming is bereikt met de eigenaar van deze gronden om deze gronden (op termijn) om te zetten naar een woonbestemming, waardoor vooralsnog nog niet tot realisering kan worden overgegaan. In het raadsbesluit van 1 september 2005, ten aanzien van de Procesbeschrijving bestemmingsplannen, is besloten dat bij te actualiseren bestemmingsplannen waar ontwikkelingen spelen, een conserverende bestemming wordt gegeven, die zoveel mogelijk aansluit bij de geldende bestemming en het bestaande (legale) gebruik, tenzij de ontwikkeling voldoende is uitgekristalliseerd. De hier gehanteerde werkwijze sluit hierop aan.

De uit het bestemmingsplan Landelijk gebied Vleuten–De Meern overgenomen bestemmingen betreffen 'Agrarische doeleinden (productiegebied 2)', 'Agrarische doeleinden (boerderijen en tuinderijen)' en 'Agrarisch technisch hulpbedrijf'. Deze bestemmingen zijn samengevoegd tot de bestemming 'Agrarisch' waarbij binnen deze bestemming een onderscheid is gemaakt tussen de gebieden met de functieaanduidingen 'specifieke vorm van agrarisch – boerderijen tuinderijen' en 'specifieke vorm van agrarisch – agrarisch technisch hulpbedrijf' en de daarbij behorende bouwaanduidingen te weten 'specifieke bouwaanduiding – boerderijen tuinderijen' en 'specifieke bouwaanduiding – agrarisch technisch hulpbedrijf'. Een en ander zoveel mogelijk in overeenstemming met de bestemmingen in het bestemmingsplan 'Landelijk gebied Vleuten – De Meern'.

De voorheen vigerende bestemmingen worden dus zoveel mogelijk overgenomen in het bestemmingsplan Hoge Woerd. Aangezien de plankaart van het bestemmingsplan 'Landelijk gebied Vleuten – De Meern' een (niet digitale) plankaart betreft, met een schaal van 1:10.000, kan er sprake zijn van enige afwijking tussen de bestemmingsgrenzen van het oude plan en de grenzen zoals opgenomen in het bestemmingsplan Hoge Woerd.

Binnen de bestemming 'Agrarisch' is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de gronden te wijzigen op basis waarvan woningen mogelijk worden. De randvoorwaarden die aan deze wijziging ten grondslag liggen zijn de volgende:

- het aantal woningen mag maximaal 6 bedragen;
- de woningen worden op een zorgvuldige en stedenbouwkundig verantwoorde wijze ingepast in de bestaande woon- en leefomgeving, met inachtneming van de regels zoals gesteld in de Monumentenwet 1988 ten aanzien van de gronden die zijn aangewezen als archeologisch rijksmonument;
- geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en/of bouwwerken;
- geen nadelige invloed ontstaat op de normale afwikkeling van het verkeer en wordt voorzien in de parkeerbehoefte.

#### Artikel 4 Cultuur en ontspanning–1

Binnen deze bestemming wordt een belangrijk onderdeel van het Castellumpark ontwikkeld. Binnen dit gebied worden de volgende drie programmaonderdelen ontwikkeld in het zogeheten castellumpaviljoen: het Archeologiecentrum, het Centrum voor Natuur- en Milieueducatie (NMC) en het Cultuurhuis.

Deze onderdelen bevinden zich op de plankaart binnen het bebouwingsvlak. Binnen dit bebouwingsvlak geldt een bebouwingspercentage van 50% en een maximale bebouwingshoogte van 12 meter. In de regels is aangegeven dat binnen dit bebouwingsvlak tevens een poort is toegestaan, al dan niet geïntegreerd met het castellumpaviljoen, met een grondoppervlak van 280 m<sup>2</sup>. Dit is de vierde van de totaal vier poorten. De overige drie poorten maken onderdeel uit van de castellumwal.

In het bestemmingsvlak ter plaatse van het castellumpaviljoen (functieaanduiding sco- cp) is in het castellumpaviljoen horeca (h) mogelijk tot een maximum van 300 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte. Deze horeca is horeca type D1 zoals genoemd in de bij deze regels behorende bijlage 'Lijst van Horeca-activiteiten'. Om aan te geven dat de horeca onlosmakelijk is verbonden met en onderdeel uitmaakt van het castellumpaviljoen, is in de regels opgenomen dat de horeca ondergeschikt is aan en samenhangend met de functies zoals mogelijk zijn gemaakt in lid b. van dit artikel. Deze aanscherping is eveneens opgenomen ten aanzien van de vergadervoorzieningen, aangezien geen sprake kan zijn van een zelfstandige vergadervoorziening binnen het Castellum.

In het bestemmingsvlak ter plaatse van het castellumpaviljoen (functieaanduiding sco- cp) is in het castellumpaviljoen horeca (h) mogelijk tot een maximum van 300 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte. Deze horeca is horeca type D1 zoals genoemd in de bij deze regels behorende bijlage 'Lijst van Horeca-activiteiten'.

In de functieaanduiding 'sco-w' is de castellumwal mogelijk gemaakt, met hierbinnen een viertal poorten met een onderdoorgang, tot een maximum bouwhoogte van 10 meter. De bouwhoogte van de poorten mogen maximaal 10 meter bedragen.

Binnen de bestemming 'Cultuur en ontspanning-1' mag in de noordpunt een wachttoren opgericht worden met een maximale bouwhoogte van 11 meter.

Daarnaast mogen zowel binnen als buiten het bebouwingsvlak gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden opgericht. Dit betreffen dan onder andere schuren ten behoeve van een quarantaine ruimte (een ruimte waarin enkel varkens of runderen worden samengebracht die tenminste dezelfde gezondheidsstatus bezitten), hooi- en stro-opslag, ruimte voor een mestcontainer en (gereedschaps)schuren (allen binnen het bebouwingsvlak) en schuilstallen, kassen, schuren (waaronder bijenstallen, leemovens e.d.) en een tweetal bestaande parasites (flexibele en verplaatsbare bouwwerken, ontworpen door beeldend kunstenaars en architecten) (allen buiten het bebouwingsvlak). Aangezien de definitieve locaties van de laatste categorie nog niet bekend zijn, is ervoor gekozen om deze niet op te nemen in een bebouwingsvlak, maar onder randvoorwaarden, vrij te laten binnen het bestemmingsvlak.

Binnen deze bestemming zal tenslotte ook een fietspad komen te lopen (Groenedijk – Hoge Woerd – Burgemeester Middelweerdbaan) dat deel uitmaakt van het regionaal kernnet fiets en van het hoofdfietsnetwerk. Aangezien de exacte ligging van het fietspad als gevolg van inpassing van het castellum nog kan wijzigen, is deze niet op de plankaart (verbeelding) aangegeven.

#### Artikel 5 Cultuur en ontspanning-2

Binnen de bestemming 'Cultuur en ontspanning-2' zijn de gronden bestemd van de Plattelandswinkel en Fruitbedrijf Goes en de plaatsing van historische kassen. Deze winkel is aangeduid met de functieaanduiding (d), detailhandel. De functie detailhandel mag maximaal 150 m<sup>2</sup> bedragen.

Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van cultuur en ontspanning – schoorsteen' mag een schoorsteen worden opgericht, een stookhuis en een brandstofopslag. Deze locatie heeft, als onderdeel van het castellumpark een culturele/educatieve functie in het plangebied, waar men kan kennismaken met de oude historie van het gebied.

In de huidige situatie is sprake van kleinschalige fruitteelt op het perceel van Goes, Groenedijk 8. Tussen Goes en de gemeente is een realisatie-overeenkomst gesloten op basis waarvan de huidige boomgaard in de toekomst deels zal worden vervangen door cultuurhistorische kassen die de heer Goes in de nabije toekomst zal gaan exploiteren. Binnen de planperiode zal de boomgaard dan ook deels worden beëindigd. Tot die tijd is de uitoefening van kleinschalige fruitteelt uitsluitend toegestaan indien een afstand van minimaal 50 meter wordt aangehouden tussen een boomgaard en een nieuw op te richten gevoelig object zoals een woning, bij het bespuiten van fruitbomen. Deze voorwaarde is ook opgenomen in de regels van deze bestemming.

Binnen de bestemming 'Cultuur en ontspanning-2 is tevens een bedrijfswoning toegestaan die noodzakelijk is ten behoeve van de uitoefening en beheer van de functies die binnen deze bestemming zijn toegelaten.

#### Artikel 6 Groen-1 en Artikel 7 Groen-2

De bestemming Groen-1 is opgenomen voor de nieuw aan te leggen en aanwezige groenstroken. Binnen deze bestemming is tevens parkeren toegestaan.

De bestemming Groen-2 is opgenomen ten behoeve van 'Het Lint'. Het Lint zal worden gerealiseerd na ophoging van de betreffende terreindelen.

#### Artikel 8 Maatschappelijk

De bestemming 'Maatschappelijk' is opgenomen voor een kinderdagverblijf en het houtbewerkingsbedrijf van de stichting Bouwloods die beiden in het plangebied liggen. Op het terrein van de stichting Bouwloods is binnen de regels in aanvulling op de bestemming 'Maatschappelijk' tevens mogelijk gemaakt dat ambachtelijke leerwerkbedrijven, tot maximaal categorie 2, zijn toegestaan. Additioneel aan deze maatschappelijke functie is horeca toegestaan. Bij additionele horeca gaat het er om dat de uitstraling moet passen bij de hoofdfunctie, de gelegenheid ondergeschikt moet zijn aan de hoofdfunctie (maximaal 30% van de bebouwde oppervlakte van de hoofdfunctie), de hoofdfunctie moet ondersteunen, en de horeca niet zelfstandig mag worden uitgeoefend of toegankelijk is los van de hoofdfunctie.

#### Artikel 9 Verkeer en Artikel 10 Verkeer – Verblijfsgebied

De doorgaande wegen met een stroomfunctie hebben de bestemming 'Verkeer' gekregen. De overige wegen hebben de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied' gekregen en betreffen met name de direct omliggende verkeers- en groengebieden van de diverse clusters. Binnen de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied is sprake van een duidelijke mix tussen voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Binnen zowel Verkeer als Verkeer – Verblijfsgebied is parkeren toegestaan.

#### Artikel 11 Water

De hoofdwatgangen zijn in de bestemming 'Water' opgenomen. De regeling uit de keur blijft onverkort naast het bestemmingsplan van kracht. Kruisingen met verkeerswegen zijn toegestaan.

#### Artikel 12 Wonen-1

Deze woonbestemming is toegekend aan de nieuwbouwlocatie van woningen aan Parkrand 't Zand. Voor deze woningen is een vrijstelling ex artikel 19 Wet op de Ruimtelijke Ordening gevoerd. Deze bestemming is een vertaling van deze, met toepassing van de vrijstelling, verleende bouwvergunning (oud).

Voor deze woningbouw is in de omgevingsvergunning bouwen een aantal specifieke geluidsafschermende voorzieningen opgenomen die deel uit maken van het stedenbouwkundig plan. Het betreft tuinmuren die wezenlijk zijn voor de geluidskwaliteit in de woonomgeving.



#### Artikel 13 Wonen-2

Deze bestemming is toegekend aan de van oudsher in het gebied aanwezige woningen en woongebouwen met bijbehorende tuinen. Dit betreft de zogenaamde lintbebouwing langs met name de Groenedijk en 't Zand. Om de diversiteit en specifieke, open, uitstraling van het lint te behouden, zijn in de regels randvoorwaarden opgenomen om dit in stand te houden.

#### Artikel 14 Wonen-3

Deze bestemming is opgenomen om een vrije kavel aan de Groenedijk invulling te geven.

#### Artikel 15 Wonen (uit te werken)

Deze uit te werken woonbestemming is toegekend aan de nieuwbouwlocatie van woningen aan de Burgemeester Middelweerdbaan. Binnen deze uit te werken woonbestemming mag de inhoud van de grondgebonden woning ten hoogste 750 m<sup>3</sup> bedragen en wordt bij één woning meer volume toegestaan (1000 m<sup>3</sup>). Dit groter volume is uitsluitend toegestaan op een markante plek in Hoge Woerd, bij voorkeur in een zichtlijn vanaf Het Lint.

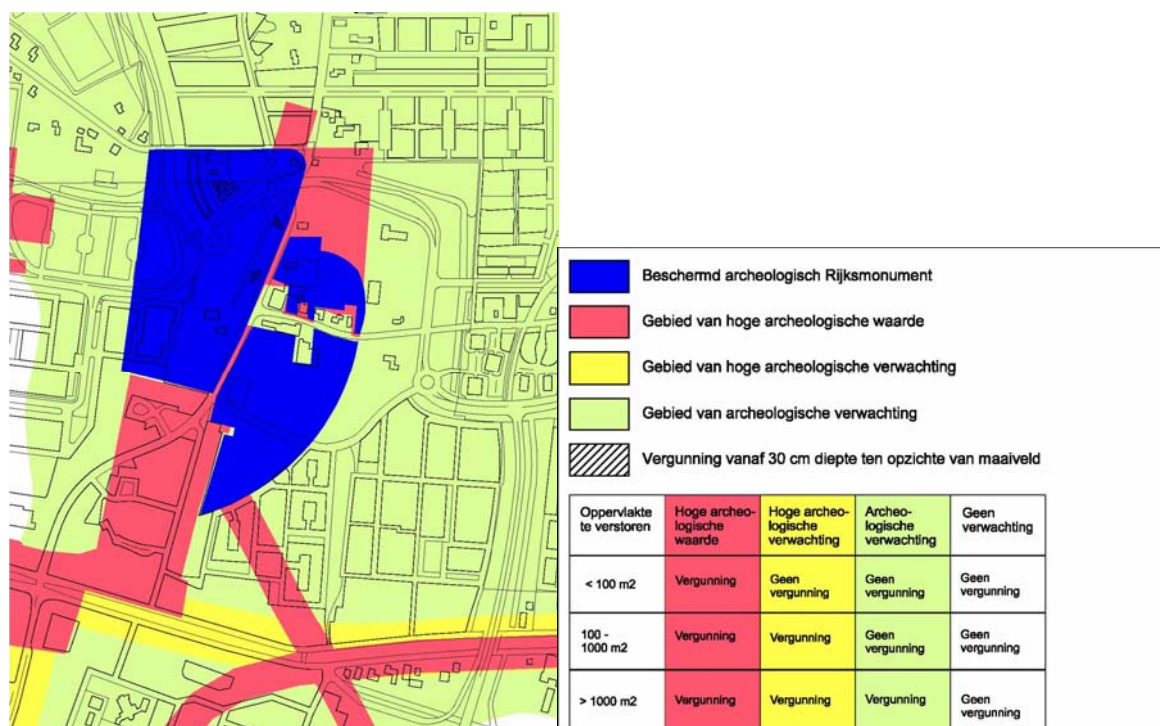
Over een gedeelte van deze uit te werken bestemming is de aanduiding 'geluidzone – weg' opgenomen. Binnen deze zone is sprake van een geluidsbelasting die hoger is dan de maximaal toelaatbare geluidsbelasting. Binnen deze zone zijn om die reden geen nieuwe woningen toegestaan.

Voor de woningen in deze bestemming gelegen buiten deze zone geldt dat slechts gebouwd kan worden indien vaststaat dat op de gevel(s) van de woning de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde ingevolge de Wet geluidhinder of de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (hogere waarde) ingevolge het besluit Hogere waarde, met inachtneming van de in dit besluit gestelde voorwaarde(n), niet overschrijdt.

#### Artikel 16 Waarde – Archeologie

De archeologische waarde en verwachtingen in het plangebied zijn door de dubbelbestemming Waarde – archeologie en de specifieke gebruiksregel die verwijst naar de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg beschermd, terwijl overtreding van het bestemmingsplan een strafbaar feit is. Op deze manier houdt het bestemmingsplan rekening met de archeologische waarde en verwachtingen conform de Monumentenwet.

Een groot gedeelte van het gebied betreft een beschermd archeologisch Rijksmonument. Op de Archeologische Waardenkaart is dit gebied aangegeven met de blauwe kleur (zie afbeelding 12). Dit gebied valt buiten de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg, aangezien rijksmonumenten een eigen procedure kennen op de grond van de Monumentenwet 1988. Het is derhalve niet nodig in een bestemmingsplan een beschermende regeling op te nemen met betrekking tot wettelijk beschermde monumenten. Dit gebied heeft op de verbeelding (plankaart) dan ook geen aparte aanduiding gekregen .



Afbeelding 12: Archeologische Waardenkaart

### Hoofdstuk 3 Algemene bepalingen

In hoofdstuk 3 zijn algemene regels opgenomen die gelden voor het gehele plan.

#### Artikel 17 Antidubbeltelbepaling

Deze antidubbeltelbepaling is opgenomen om te voorkomen dat een stuk grond dat al eens was betrokken bij het verlenen van een omgevingsvergunning bouwen bij de beoordeling van latere bouwplannen nogmaals wordt betrokken.

#### Artikel 18 Algemene bouwregels

Naast de regels in het bestemmingsplan, zijn in de bouwverordening ook voorschriften opgenomen. Het bestemmingsplan gaat in principe vóór deze bepalingen, maar in dit artikel is bepaald welke voorschriften uit de bouwverordening naast het bestemmingsplan van kracht blijven. Het gaat daarbij om voorschriften van stedenbouwkundige aard, zoals de bereikbaarheid van bouwwerken van wegverkeer en brandblusvoorzieningen, bereikbaarheid van gebouwen voor gehandicapten, de ruimte tussen bouwwerken en parkeergelegenheid bij gebouwen. Daarnaast regelt dit artikel de mogelijkheid voor (beperkte) overschrijdingen van bebouwingsgrenzen die op de kaart zijn aangegeven.

#### Artikel 19 Algemene gebruiksregels

De Wro bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Een algemeen gebruiksverbod hoeft derhalve niet meer in de planregels te worden opgenomen. Het is wel mogelijk om in het bestemmingsplan aan te geven wat onder verboden gebruik in ieder geval wordt verstaan. In dit artikel is opgenomen dat onder verboden gebruik wordt verstaan: onbebouwde gronden te gebruiken als staanplaats voor onderkomens als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan of als stortplaats voor puin en afvalstoffen.

## Artikel 20 Algemene aanduidingsregels

Dit artikel heeft betrekking op de algemene aanduidingsregels. In het plan komt de aanduiding 'geluidzone – weg' voor.

### Lid 20.1 'geluidzone – weg'

Op de plankaart is een aanduiding 'geluidzone – weg' opgenomen. Deze zone is opgenomen om zichtbaar te maken waar de geluidsbelasting hoger is dan de maximaal toelaatbare geluidsbelasting. Binnen deze zone zijn om die reden geen nieuwe woningen mogelijk.

## Artikel 21 Algemene afwijkingsregels

Dit artikel regelt afwijkingsmogelijkheden voor het college van burgemeester en wethouders. Dit heeft primair tot doel enige flexibiliteit in de regels aan te brengen. Ze kunnen worden toegepast als er niet op grond van de bestemmingsregelingen in hoofdstuk 2 al een afwijking verleend kan worden. Het gaat dan om een afwijking van maten, afmetingen en percentages, het plaatsen van objecten van beeldende kunst, het realiseren van kleine nutsgebouwtjes, het plaatsen van zend- en/of sirenemasten, of waarschuwingsmasten.

## Artikel 22 Algemene wijzigingsregels

Dit artikel regelt een wijzigingsbevoegdheid voor het college van burgemeester en wethouders om bestemmingsgrenzen aan te kunnen passen indien dat noodzakelijk is voor een betere inpassing van het plan of vanwege terreinomstandigheden.

De overgangs- en slotbepalingen van hoofdstuk 4 bevatten onderstaande bepalingen.

## Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotbepalingen

### Artikel 23 Overgangsrecht

In het nieuwe Besluit ruimtelijke ordening (in werking 1 juli 2008) is overgangsrecht opgenomen dat in elk bestemmingsplan moet worden overgenomen.

Indien de in het plan opgenomen regels, voor wat betreft gebruik of bebouwing, afwijken van een bestaande legale situatie, dan zijn daarop de overgangsbepalingen van toepassing. De overgangsbepaling heeft tot doel bestaande belangen te respecteren totdat realisering van de nieuwe regels plaatsvindt.

Voor bouwwerken die onder het overgangsrecht vallen, is bepaald dat deze gedeeltelijk mogen worden vernieuwd of veranderd, mits de bestaande afwijking niet wordt vergroot. Gehele vernieuwing is in principe uitgesloten, waaronder ook gefaseerde vernieuwing van een bouwwerk wordt verstaan. Het doel van het overgangsrecht is dat het bestaande bouwwerk in de bestaande staat in stand mag worden gehouden. Uitsluitend na het tenietgaan van het bouwwerk door een calamiteit, waarmee onder andere brand of extreme weersomstandigheden wordt bedoeld, is onder voorwaarden gehele vernieuwing toegestaan.

Vergunningplichtige bouwwerken die zonder vergunning zijn opgericht, kunnen door overgangsrecht niet gelegaliseerd worden. Bouwen zonder vergunning is immers een overtreding van de Woningwet die niet door een regeling in een bestemmingsplan ongedaan kan worden gemaakt.

Wel kan met een beroep op het overgangsrecht een aanvraag worden ingediend voor de verbouw van een illegaal bouwwerk. Om te voorkomen dat een dergelijke aanvraag moet worden gehonoreerd, is in de overgangsbepaling van dit plan opgenomen dat deze slechts van toepassing is op legale bouwwerken.

Voor het gebruik dat onder het overgangsrecht valt, is bepaald dat dat gebruik mag worden voortgezet. Het gebruik mag eveneens worden gewijzigd, voor zover de afwijking ten opzichte van het toegestane gebruik niet vergroot wordt.

Hiervoor is reeds aangegeven dat illegale bouwwerken niet gelegaliseerd kunnen worden door overgangsrecht. Voor gebruik is dat in principe wel mogelijk maar vanuit het oogpunt van handhaving ongewenst. Gezien het voorgaande is in de overgangsbepaling opgenomen dat het gebruik, dat reeds in strijd was met het voorheen geldende plan, van het overgangsrecht is uitgesloten.

Ook na het van kracht worden van dit plan kan dus nog met succes handhavend worden opgetreden tegen gebruik dat reeds in strijd was met het voorgaande bestemmingsplan. Dit laatste is uiteraard mede afhankelijk van andere aspecten, waaronder de vraag of het strijdige gebruik reeds zolang plaatsvindt dat de gemeente haar rechten heeft verwerkt.

#### Artikel 24 Slotregel

In dit artikel is de naam van het bestemmingsplan, de citeertitel, omschreven.

#### Prostitutie

In het plangebied van dit bestemmingsplan zijn geen prostitutie bedrijven gevestigd met een vergunning op basis van de APV. Gezien het in Utrecht gehanteerde maximumstelsel zijn nieuwe prostitutiebedrijven niet toegestaan en zijn prostitutiebedrijven uitgesloten in de gebruiksbepaling en in de begripsbepaling 'aan huis verbonden beroep en bedrijf'. Gelet op het binnen de gemeente gehanteerde maximumstelsel betekent de regeling in dit bestemmingsplan geen algeheel verbod, maar wel een verbod op prostitutiebedrijven binnen dit plangebied.

### **7.6 Lijst van Bedrijfsactiviteiten**

Om de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in de vorm van aan huis verbonden beroep of bedrijf in dit bestemmingsplan vast te leggen is gebruikgemaakt van een milieuzonering. Een milieuzonering zorgt ervoor dat milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) waar nodig ruimtelijk voldoende worden gescheiden.

In het plangebied is de Lijst van Bedrijfsactiviteiten 'functiemenging' van toepassing. De daarin opgenomen bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan in combinatie met wonen. In de bijlagen bij de regels is een toelichting opgenomen op de Lijst van Bedrijfsactiviteiten.

### **7.7 Lijst van Horeca-inrichtingen**

Bij dit bestemmingsplan wordt gebruik gemaakt van de Utrechtse standaardlijst voor horeca-inrichtingen. Uit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kan, in verband met de overlast die horecabedrijven voor het woon- en leefklimaat kunnen meebrengen, in een bestemmingsplan bij het toelaten van horecabedrijven aan de hand van ruimtelijk relevante criteria als aard, omvang en parkeerdruk een onderscheid gemaakt worden in categorieën horecabedrijven.

In dit bestemmingsplan is een functionele differentiatie in 'harde' tot 'zachte' typen van horecabedrijven opgenomen. De regeling geeft een kwalitatieve beperking ten aanzien van het type / de categorie horecabedrijf dat zich mag vestigen in de woonomgeving. De regeling beoogt de nadelige invloeden van de vestiging van horecabedrijven op het woon- en leefklimaat in de omgeving te voorkomen.

In de bijlagen bij de regels is een toelichting opgenomen op de Lijst van horeca-inrichtingen.

## 7.8 Handhaving

### 7.8.1 Wat is handhaving?

In Utrecht verstaan we onder handhaven elke gemeentelijke handeling die gericht is op het bevorderen van de naleving van de rechtsregels of het beëindigen van overtredingen. Om te kunnen handhaven is het nodig om toezicht uit te oefenen. Onder toezicht verstaan we het observeren en constateren of er wel of niet voldaan wordt aan de regels.

De handhaving zoals deze plaats vindt binnen de sector Publieke Diensten, richt zich in hoofdzaak op het observeren van gebeurtenissen, het bepalen of deze gebeurtenissen al dan niet in strijd zijn met de daarop van toepassing zijnde wet- en regelgeving en het handelend optreden wanneer sprake is van strijdigheid.

Zo handhaaft de afdeling Toezicht en Handhaving van de sector Publieke Diensten namens het college onder andere de voorschriften van het voorliggende bestemmingsplan.

Dit betekent dat de voorschriften voor wat betreft het gebruik en de bebouwingsbepalingen door het bouwtoezicht gehandhaafd worden. Dit gebeurt veelal door toepassing tijdens het behandelen van de aanvragen om een omgevingsvergunning bouwen, maar kan ook gebeuren als gevolg van toezicht tijdens de uitvoering van de bouw of op grond van een eigen constatering indien een bouwwerk of een perceel in strijd met het bestemmingsplan wordt gebruikt.

### 7.8.2 Doel handhavend optreden

Doel van het bestemmingsplan is om een actueel kader te bieden waarbinnen het bouwen en gebruiken kan worden gereguleerd. Het doel van het handhavend optreden van de gemeente is direct gekoppeld aan de noodzaak van een actueel bestemmingsplan. Voor bewoners van het plangebied is duidelijk waar zij aan toe zijn (qua bouwen, zoals bijvoorbeeld uitbreiding van de woning, en qua gebruik), maar het niet handhaven haalt de effectiviteit van een actueel bestemmingsplan onderuit. De toegevoegde waarde van het verlenen van een omgevingsvergunning bouwen voor een vrijstaand bijbehorend bouwwerk is niet groot indien er op andere plaatsen – zonder vergunning – vrijstaande bijbehorende bouwwerken zijn geplaatst. Dit wordt nog eens problematischer zodra een omgevingsvergunning bouwen geweigerd wordt, terwijl diverse vergelijkbare bouwwerken reeds illegaal zijn geplaatst. In dit laatste geval is de roep om handhavend op te treden dan ook het grootst.

### 7.8.3 Hoe wordt gehandhaafd?

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht heeft het college een tweetal instrumenten tot haar beschikking, te weten bestuursdwang en dwangsom. Bij het toepassen van bestuursdwang wordt de overtreding (het geconstateerde illegale bouwwerk dan wel gebruik) ongedaan gemaakt op kosten van de overtreder. Dit kan betekenen dat een bouwwerk door de gemeente afgebroken wordt en de kosten van bijvoorbeeld de aannemer en de gemeentelijke (voorbereidings)kosten op de overtreder worden verhaald. Maar het is bijvoorbeeld ook mogelijk om (indien er zonder een omgevingsvergunning bouwen gebouwd wordt en de bouw stilgelegd wordt d.m.v. een bouwstop) de bouwmaterialen weg te slepen en elders op te slaan.

Een tweede optie is het opleggen van een last onder dwangsom. Dit betekent bijvoorbeeld dat het illegale gebruik gestaakt moet worden binnen een door het college gestelde termijn. Overschrijdt men de termijn, dan zal de dwangsom in rekening gebracht worden aan de overtreder. Doel van de dwangsom is het onaantrekkelijk maken van het voortzetten van de geconstateerde overtreding. De dwangsom zal dan ook in relatie moeten staan aan (en zal derhalve altijd hoger zijn dan) het voordeel dat een overtreder heeft bij het voortzetten van de illegaliteit.

#### 7.8.4 Wat betekent dit voor Hoge Woerd?

In het plangebied zal er gehandhaafd worden op het illegale gebruik van bouwwerken en percelen. Het beschermen van de archeologische, historische en recreatieve waarden van het gebied speelt hierbij ook een belangrijke rol. Verder zal er qua bouw gecontroleerd worden op de uitvoering van verleende omgevingsvergunningen bouwen. Voort zal de afdeling Toezicht en Handhaving toezien op de – onder de Wet milieubeheer vallende – bedrijven. Dit vloeit indirect voort uit de regels van het bestemmingsplan. Indien er immers ter plaatse een bedrijfsactiviteit plaats mag vinden, zal dit qua gebruik (intensiteit en hinder) gehandhaafd worden door de afdeling Toezicht en Handhaving.





# Bijlagen bij de toelichting

## Inhoudsopgave

Bijlage 1 Luchtkwaliteitsonderzoek Hoge Woerd

Bijlage 2 Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï Hoge Woerd

Bijlage 3 Memo geluid Hoge Woerd

Bijlage 4 Akoestisch onderzoek verkeerslawaaï Hoge Woerd

Bijlage 5 Flora- en faunaonderzoek

Bijlage 6 Planschaderisicoanalyse

Bijlage 7 Nota van inspraak en overleg



# Regels

# Hoofdstuk 1 Inleidende bepalingen

## Artikel 1 Begripsbepalingen

In dit plan wordt verstaan onder:

### 1.1 aan-huis-verbonden beroep of bedrijf:

beroep of bedrijf dat in een woning wordt uitgeoefend waarvan de ruimtelijke uitwerking of uitstraling met de woonfunctie verenigbaar is en waarbij de woning in overwegende mate haar woonfunctie behoudt en degene die het beroep of het bedrijf uitoefent ook bewoner van de woning is;

hieronder wordt in ieder geval niet verstaan: een detailhandelsvestiging, een afhaalzaak, een horecabedrijf, een belhuis en een (raam)prostitutiebedrijf; hieronder wordt wel verstaan: een kleinschalige voorziening ten behoeve van kinderopvang.

### 1.2 aanduiding:

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

### 1.3 aanduidingsgrens:

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

### 1.4 additionele horeca:

het bedrijfsmatig verstrekken van dranken en/of etenswaren voor gebruik ter plaatse als ondergeschikte activiteit bij een hoofdfunctie, niet zijnde horeca, waarbij de additionele horeca-activiteiten passen bij de hoofdfunctie qua uitstraling, dienen ter ondersteuning van de hoofdfunctie en niet zelfstandig worden uitgeoefend en/of toegankelijk zijn los van de hoofdfunctie.

### 1.5 afhaalzaak:

een specifieke vorm van detailhandel waar in hoofdzaak kant en klare maaltijden en kleine etenswaren, alsmede alcoholvrije drank en consumptie-ijs worden verkocht voor directe consumptie anders dan ter plaatse.

### 1.6 aangebouwd bijbehorend bouwwerk

uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar tegen aangebouwd gebouw, of ander bouwwerk, met een dak.

### 1.7 antennedrager:

installatie of andere constructie bedoeld voor bevestiging van een antenne.

#### **1.8 archeologische waarde en verwachting:**

de aan een gebied toegekende waarde of verwachting in verband met de in dat gebied voorkomende overblijfselen uit oude tijden.

#### **1.9 bebouwing:**

één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

#### **1.10 bebouwingspercentage:**

het met een aanduiding of in de regels aangegeven percentage, dat aangeeft hoeveel van het desbetreffende bouwperceel ten hoogste mag worden bebouwd met gebouwen en overkappingen.

#### **1.11 bed & breakfast:**

het tegen betaling verstrekken van logies met ontbijt binnen de (bedrijfs) woning

#### **1.12 bedrijf:**

een onderneming waarbij het accent ligt op het vervaardigen, produceren, bewerken/herstellen, installeren en verhandelen van goederen, waarbij eventueel detailhandel uitsluitend plaatsvindt als ondergeschikt onderdeel van de onderneming in de vorm van verkoop en/of levering van ter plaatse vervaardigde, bewerkte of herstellende goederen, dan wel goederen die in rechtstreeks verband staan met de uitgeoefende handelingen.

#### **1.13 bedrijfswoning:**

een woning in of bij een gebouw of op een terrein, die kennelijk slechts is bedoeld voor (het huishouden van) een persoon wiens huisvesting daar gelet op de bestemming van het gebouw of het terrein noodzakelijk is.

#### **1.14 brutovloeroppervlak:**

de totale vloeroppervlakte van een kantoor, winkel of bedrijf met inbegrip van de daartoe behorende magazijnen en overige dienstruimten en met uitzondering van gebouwde (ondergrondse of halfverdiept gelegen) parkeervoorzieningen.

#### **1.15 bedrijfswoning:**

een woning in of bij een gebouw of op een terrein, die kennelijk slechts is bedoeld voor (het huishouden van) een persoon wiens huisvesting daar gelet op de bestemming van het gebouw of het terrein noodzakelijk is.

#### **1.16 belhuis:**

een bedrijf die in de sfeer van publiekgerichte dienstverlening in hoofdzaak is gericht op het aanbieden van diensten op het gebied van telecommunicatie, zoals telefoon- en internetverbindingen.

#### **1.17 besluit Hogere waarde:**

besluit van het bevoegd gezag waarin de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting op grond van de Wet geluidhinder is vastgesteld.

#### **1.18 bestaand bouwwerk:**

een bouwwerk, dat op het tijdstip van het in werking treden van het bestemmingsplan is of wordt gebouwd met inachtneming van het bepaalde bij of krachtens de Woningwet.

**1.19 bestaand gebruik:**

het op het tijdstip van het in werking treden van het bestemmingsplan aanwezige gebruik.

**1.20 bestemmingsgrens:**

de grens van een bestemmingsvlak.

**1.21 bestemmingsplan**

de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0344.BPHOGEWOERD-0401 met de bijbehorende regels (en eventuele bijlagen).

**1.22 bestemmingsvlak:**

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

**1.23 bijbehorend bouwwerk:**

uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd gebouw, of ander bouwwerk, met een dak.

**1.24 bouwen:**

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats.

**1.25 bouwgrens:**

de grens van een bouwvlak.

**1.26 bouwlaag:**

een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op (nagenoeg) gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, zulks met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van onderbouw, kap en bijzondere bouwlaag.

**1.27 bouwperceel:**

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

**1.28 bouwperceelsgrens:**

een grens van een bouwperceel.

**1.29 bouwvlak:**

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegelaten.

**1.30 bouwwerk:**

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

#### 1.31 castellum:

het gebouwde complex van het castellumpaviljoen, inclusief poorten en wallen, als onderdeel van het castellumpark.

#### 1.32 castellumpark:

een educatief, cultureel en archeologisch park, met bijbehorende voorzieningen en functies.

#### 1.33 castellumpaviljoen:

een gebouwde voorziening ten behoeve van het castellumpark met een maatschappelijke, culturele, recreatieve en/of educatieve functie, onderdeel uitmakend van het castellum.

#### 1.34 castellumpoort:

een gebouwde voorziening ten behoeve van het castellum in de vorm van een poortgebouw, geplaatst in de castellumwal.

#### 1.35 castellumwal:

een gebouwde voorziening ten behoeve van het castellum, in de vorm van een lange muur/wal.

#### 1.36 culturele voorzieningen:

voorzieningen gericht op kunst, ontspanning, vrijetijdsbesteding en vermaak, zoals theaters, bioscopen, musea en muziekcentra.

#### 1.37 dak:

een bovenbeëindiging van een gebouw.

#### 1.38 dakopbouw:

een ondergeschikte opbouw op het dakvlak van een gebouw, ten behoeve van voorzieningen zoals trappenhuizen, luchtbehandelings- en liftinstallaties.

#### 1.39 detailhandel:

het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder de uitstalling ten verkoop, het verkopen, verhuren en/of het leveren van goederen aan personen die die goederen kopen of huren voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit. Hieronder worden niet verstaan afhaalzaken.

#### 1.40 dienstverlening:

dienstverlening door een bedrijf of instelling dat in hoofdzaak baliewerkzaamheden verricht of andere diensten verleent, gericht op het publiek, zoals stomerijen, wasserettes, kappers, pedicures, makelaars, reis- en uitzendbureaus e.d.. Hieronder worden niet verstaan belhuizen.

#### 1.41 evenementen:

grootschalige, periodieke en/of meerdaagse manifestaties, zoals sportmanifestaties, concerten, bijeenkomsten, voorstellingen, shows, tentoonstellingen, thematische markten.



#### 1.42 gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

#### 1.43 hoofdgebouw:

een gebouw dat op een bouwperceel door zijn aard, functie, constructie of afmetingen dan wel gelet op de bestemming als belangrijkste bouwwerk valt aan te merken.

#### 1.44 horeca:

het bedrijfsmatig verstrekken van dranken en/of etenswaren voor gebruik ter plaatse en/of het exploiteren van zaalaccommodatie.

#### 1.45 kantoor:

een gebouw of een gedeelte van een gebouw dat dient voor de bedrijfsmatige uitoefening van administratieve werkzaamheden en voor zakelijke dienstverlening.

#### 1.46 kap:

een gesloten en (gedeeltelijk) hellende bovenbeëindiging van een bouwwerk.

#### 1.47 kassen:

bouwwerken van glas of ander lichtdoorlatend materiaal ten behoeve van de agrarische bedrijfsvoering met een hoogte van 1,5 m of meer, trek-, tunnel-, schaduw-, boog- en gaaskassen daaronder begrepen.

#### 1.48 kelder:

het doorlopende gedeelte van een gebouw, dat door op gelijke of vrijwel gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen wordt begrensd en dat geheel onder het (straat)peil is gelegen.

#### 1.49 kleinschalige dagrecreatieve voorzieningen:

voorzieningen ten behoeve van recreatieve activiteiten zoals wandelen, fietsen, vissen, zwemmen, kanoën en natuurobservatie in de vorm van bijvoorbeeld aanlegsteigers, picknickplaatsen, observatiepunten, informatieborden en banken.

#### 1.50 Lijst van Bedrijfsactiviteiten 'functiemenging':

de Lijst van Bedrijfsactiviteiten 'functiemenging' (LvB) die onderdeel uitmaakt van deze regels, die een onderverdeling van bedrijfsactiviteiten aangeeft, die een gelijke of nagenoeg gelijke invloed hebben op een nabij gelegen of omringende woonomgeving.

#### 1.51 Lijst van Horeca-activiteiten:

de Lijst van Horeca-activiteiten (LvH) die onderdeel uitmaakt van deze regels, die een onderverdeling van horeca-activiteiten aangeeft, die een gelijke of nagenoeg gelijke invloed hebben op een nabij gelegen of omringende woonomgeving.

#### 1.52 maatschappelijke voorzieningen:

voorzieningen inzake welzijn, volksgezondheid, religie, onderwijs, kinderopvang, buitenschoolse opvang, openbare orde en veiligheid en daarmee gelijk te stellen voorzieningen.

#### 1.53 nutsvoorzieningen:

voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreducerstations, schakeluisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling en apparatuur voor telecommunicatie.

#### 1.54 onderbouw:

een kelder of een souterrain.

#### 1.55 parasite:

een flexibel en verplaatsbaar bouwwerk, ontworpen door beeldend kunstenaars en architecten.

#### 1.56 peil:

- a. voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang grenst aan de weg: de hoogte van de kruin van de weg;
- b. voor andere gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld;
- c. voor gebouwen die grenzen aan een dijk: de hoogte van de kruin van de dijk ter plaatse van het bouwwerk.

#### 1.57 plan:

het bestemmingsplan Hoge Woerd van de gemeente Utrecht.

#### 1.58 platte afdekking:

een (min of meer) horizontaal vlak, ter afdekking van een gebouw of bijzondere bouwlaag, dat meer dan tweederde van het grondvlak van het gebouw dan wel de bijzondere bouwlaag beslaat.

#### 1.59 plattelandswinkel:

winkel waarin verkoop plaatsvindt van agrarische producten die ter plekke of in de directe omgeving van de plattelandswinkel vervaardigd of bewerkt worden en vergelijkbare producten van elders om tot een compleet assortiment te komen.

#### 1.60 prostitutie:

het zich beschikbaar stellen voor het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding.

#### 1.61 (raam)prostitutiebedrijf:

de voor het publiek toegankelijke besloten ruimte waarin prostitutie plaatsvindt, bij een raamprostitutiebedrijf voorzien van één of meer vitrines. Hieronder vallen ook erotische massagesalons en prostitutiehotels.

#### **1.62 seksinrichting:**

een inrichting waaronder in ieder geval wordt verstaan een prostitutiebedrijf, seksbioscoop, seksautomatenhal, sekstheater of parenclub al dan niet in combinatie met elkaar.

#### **1.63 Verordening op de Archeologische Monumentenzorg:**

de sedert 22 december 2009 van kracht zijnde Verordening op de Archeologische Monumentenzorg van de gemeente Utrecht.

#### **1.64 voorgevel:**

de gevel van het hoofdgebouw die door zijn aard, functie, constructie dan wel gelet op uitstraling ervan als belangrijkste gevel kan worden aangemerkt.

#### **1.65 vrijstaand bijbehorend bouwwerk:**

een niet aan een hoofdgebouw aangebouwd gebouw of ander bouwwerk, met een dak, dat functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw is verbonden.

### **Artikel 2 Wijze van meten**

#### **2.1 de bouwhoogte van een bouwwerk:**

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

#### **2.2 de dakhelling:**

langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.

#### **2.3 de goothoogte van een bouwwerk:**

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

#### **2.4 de hoogte van een kap:**

vanaf de bovenkant goot, c.q. de druiplijn, boeiboord of daarmee gelijk te stellen constructiedeel tot het hoogste punt van de kap.

#### **2.5 de hoogte van een windturbine:**

vanaf het peil tot aan de (wieken)as van de windturbine.

#### **2.6 de inhoud van een bouwwerk:**

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

#### **2.7 de oppervlakte van een bouwwerk:**

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of hart van de scheidsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

# Hoofdstuk 2 Bestemmingsbepalingen

## Artikel 3 Agrarisch

### 3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Agrarisch aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. weide-, akker- of tuinbouw (al dan niet met glas) en fruitteelt, kassen, ketelhuizen en trekruimten ten behoeve van een tuinbouwbedrijf;
- b. opslag van grond, bodemspecie, afbraak- en bouwmaterialen en puin ten behoeve van het normale onderhoud van gronden en bouwwerken;
- c. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van agrarisch – boerderijen en tuinderijen' voor een agrarisch bedrijf met daarbij behorende bedrijfsgebouwen en bedrijfsterreinen, en bij elk agrarisch bedrijf één voor dat bedrijf noodzakelijke bedrijfswoning met daartoe behorende vrijstaande bijbehorende bouwwerken, en kassen, ketelhuizen, hooiberging en silo;
- d. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van agrarisch – agrarisch technisch hulpbedrijf' voor een agrarisch technisch hulpbedrijf, waarbij bedrijven toelaatbaar zijn waarbinnen uitsluitend of overwegend arbeid wordt verricht ter productie of levering van goederen of diensten die ten behoeve van agrarische bedrijven, zoals loonbedrijven, bedrijven ter vervaardiging voor de reparatie of het onderhoud van landbouwmachines of – werktuigen, en maximaal één bedrijfswoning voor toezicht en beheer;
- e. de bij deze bestemming behorende groenvoorzieningen, water, tuinen, erven en terreinen.

### 3.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

#### 3.2.1 Gebouwen

- a. gebouwen dienen uitsluitend binnen het bouwvlak te worden gebouwd;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding-boerderijen en tuinderijen' mogen kassen en ketelhuizen worden opgericht en in afwijking van het gestelde onder a. mogen kassen, ketelhuizen en trekruimten ten behoeve van een tuinbouwbedrijf worden opgericht buiten het bouwvlak;
- c. het bebouwingspercentage ter plaatse van de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage', mag niet worden overschreden;
- d. de bouwhoogte van bedrijfsgebouwen mag maximaal 8.50 meter bedragen en de goothoogte maximaal 5.50 meter;
- e. de bouwhoogte van kassen, ketelhuizen en trekruimten ten behoeve van een tuinbouwbedrijf mag maximaal 7 meter bedragen en de goothoogte maximaal 6 meter;
- f. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – boerderijen en tuinderijen' is per agrarisch bedrijf maximaal één bedrijfswoning toegestaan waarbij de inhoud van de bedrijfswoning maximaal 400 m<sup>3</sup> mag bedragen, de bouwhoogte van de bedrijfswoning maximaal 8.50 meter mag bedragen en de goothoogte maximaal 5.50 meter;
- g. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – agrarisch technisch hulpbedrijf' is maximaal één bedrijfswoning toegestaan waarbij de inhoud van de bedrijfswoning maximaal 400 m<sup>3</sup> bedragen en de bouwhoogte maximaal 8.50 meter bedragen en de goothoogte maximaal 5.50 meter;
- h. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding- boerderijen en tuinderijen' mag de bouwhoogte van vrijstaande bijbehorende bouwwerken maximaal 3.50 meter bedragen en de goothoogte maximaal 2.50 meter;

- i. de afstand van kassen tot de zijdelingse perceelsgrens dient minimaal 1 meter te bedragen;
- j. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – boerderijen en tuinderijen' en de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – agrarisch technisch hulpbedrijf' dient de afstand van de bebouwing tot de zijdelingse perceelsgrens tenminste 5 meter te bedragen;
- k. de onderlinge afstand tussen kassen/ketelhuizen en de ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding–boerderijen en tuinderijen' aanwezige bedrijfsgebouwen en dienstwoningen, dient minimaal 5 meter te bedragen;
- l. bestaande gebouwen die niet voldoen aan het bepaalde genoemd onder a t/m k mogen worden gehandhaafd en/of vernieuwd, maar de afwijkingen mogen niet worden vergroot.

### 3.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

- a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 3 meter bedragen, met uitzondering van terrein- en erfafscheidingen welke maximaal 2 meter mogen bedragen;
- b. in afwijking van het bepaalde onder a. mag de bouwhoogte van palen en masten maximaal 6 meter bedragen en mag de bouwhoogte van een hooiberging en silo maximaal 20 meter bedragen.

### 3.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in

- a. 3.2.1 lid f en toestaan dat een tweede bedrijfswoning wordt opgericht, mits de bedrijfswoning noodzakelijk is voor een goede bedrijfsvoering en een inhoud heeft van maximaal 400 m<sup>3</sup>, de bouwhoogte van de bedrijfswoning maximaal 8.50 meter bedraagt en de goothoogte maximaal 5.50 meter bedraagt;
- b. 3.2.1 lid g en toestaan dat een tweede bedrijfswoning wordt opgericht, mits de bedrijfswoning noodzakelijk is voor een goede bedrijfsvoering, de inhoud van de bedrijfswoning maximaal 400 m<sup>3</sup> bedraagt, de bouwhoogte van de bedrijfswoning maximaal 8.50 meter bedraagt en de goothoogte maximaal 5.50 meter bedraagt, en het bouwperceel tot maximaal 80% wordt bebouwd;
- c. 3.2.1 lid h indien dit noodzakelijk is voor een goede bedrijfsvoering;
- d. dit artikel in die zin dat mag worden afgeweken van de op de verbeelding aangegeven bestemmingsgrenzen ten behoeve van de vergroting met maximaal 10% van het bouwperceel en wanneer het een bouwperceel betreft van een veeteeltbedrijf tot maximaal 1.50 hectare, indien dit noodzakelijk is voor een goede bedrijfsvoering.

### 3.4 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd ter plaatse van de aanduiding 'Wro-zone wijzigingsgebied' de bestemming 'Agrarisch' te wijziging ten behoeve van woningen.

#### 3.4.1 Wijzigingsregels

Bij de wijziging als bedoeld in artikel 3.4 nemen Burgemeester en wethouders de volgende bepalingen in acht:

- a. het aantal woningen mag maximaal 6 bedragen;
- b. de woningen worden op een zorgvuldige en stedenbouwkundig verantwoorde wijze ingepast in de bestaande woon- en leefomgeving, met inachtneming van de regels zoals gesteld in de Monumentenwet 1988 ten aanzien van de gronden die zijn aangewezen als archeologisch rijksmonument;
- c. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en/of bouwwerken;
- d. geen nadelige invloed ontstaat op de normale afwikkeling van het verkeer en wordt voorzien in de parkeerbehoefte.

## Artikel 4 Cultuur en ontspanning-1

### 4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Cultuur en ontspanning-1 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. een educatief, cultureel en archeologisch park met bijbehorende dierenweiden, dierenverblijven, (moes)tuinen, speeltuinen, tweetal parasites, schuren, kassen, schuilstallen, en daarmee gelijk te stellen functies;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van cultuur en ontspanning – castellumpaviljoen' voor een castellumpaviljoen ten behoeve van kunstzinnige vorming, theater, museum, recreatieve en/of educatieve voorzieningen, of daarmee gelijk te stellen functies, en daarmee ondergeschikte en samenhangende vergadervoorzieningen, en een castellumwal en –poort;
- c. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van cultuur en ontspanning – castellumwal' voor een castellumwal ten behoeve van kunstzinnige vorming, theater, museum, vergader- en/of educatieve voorzieningen, of daarmee gelijk te stellen functies, dierenverblijven en een viertal castellumpoorten;
- d. ter plaatse van de aanduiding 'onderdoorgang' voor een onderdoorgang onder de castellumpoorten;
- e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van cultuur en ontspanning – wachttorens' voor een wachttorens met bijbehorende omheining;
- f. ter plaatse van de aanduiding 'horeca' voor horeca die ondergeschikt is aan en samenhangend is met de functies zoals genoemd in lid b., in de categorie D1 zoals genoemd in de bij deze regels behorende bijlage 'Lijst van Horeca-activiteiten', tot een oppervlakte van maximaal 300 m<sup>2</sup> bvo;
- g. de bij deze bestemming behorende verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, fiets- en wandelpaden, nutsvoorzieningen, water, waterbeheer en waterberging, tuinen, erven en terreinen.

### 4.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

#### 4.2.1 Gebouwen

- a. de gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte van de gebouwen ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte', mag niet worden overschreden;
- c. het bebouwingspercentage ter plaatse van de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage', mag niet worden overschreden; bij het ontbreken van deze aanduiding mag het bouwvlak tot maximaal 100% worden bebouwd;
- d. in afwijking van het bepaalde onder a. mogen gebouwen buiten het bouwvlak worden gebouwd, mits de maximum oppervlakte per gebouw niet meer bedraagt dan 30 m<sup>2</sup> bvo, met uitzondering van een tweetal parasites waarvan de maximum oppervlakte per gebouw maximaal 75 m<sup>2</sup> bvo bedraagt, en de gezamenlijke oppervlakte van de gebouwen maximaal 475 m<sup>2</sup> bvo bedraagt en de bouwhoogte maximaal 4 meter bedraagt.

#### 4.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

- a. de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd;
- b. in afwijking van het bepaalde onder a. mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, buiten het bouwvlak worden gebouwd, mits de maximum oppervlakte per bouwwerk, geen gebouw zijnde, maximaal 10 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte bedraagt, de gezamenlijke oppervlakte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, maximaal 50 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte bedraagt, en de bouwhoogte maximaal 2 meter bedraagt;
- c. in afwijking van het bepaalde onder a. mogen eveneens erf- en terreinafscheidingen buiten het bouwvlak worden gebouwd;
- d. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 2 meter bedragen met uitzondering van terrein- en erfafscheidingen welke maximaal 1.80 meter mogen bedragen;
- e. in afwijking van het bepaalde onder d. mag de bouwhoogte van palen en masten maximaal 6 meter bedragen.

#### 4.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmeting van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. de verkeersveiligheid;
- b. de milieusituatie;
- c. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en/of bouwwerken.

### Artikel 5 Cultuur en ontspanning-2

#### 5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Cultuur en ontspanning-2 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. (moes)tuinen, kleinschalige fruitteelt, speeltuinen, educatieve voorzieningen en daarmee gelijk te stellen functies;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'detailhandel' tevens voor een plattelandswinkel, tot een oppervlakte van maximaal 150 m<sup>2</sup> en aan deze functie gerelateerde additionele horeca, en ter plaatse van de aanduiding 'opslag' tevens voor de bij deze bestemming behorende opslag;
- c. ter plaatse van de aanduiding 'kassen' voor (onder andere cultuurhistorische) kassen;
- d. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van cultuur en ontspanning – schoorsteen' voor een schoorsteen, met bijbehorend stookhuis en brandstofopslag;
- e. ter plaatse van de aanduiding 'bedrijfswoning' maximaal één bedrijfswoning;
- f. de bij deze bestemming behorende verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, tuinen, water, erven en terreinen.

#### 5.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:



### 5.2.1 Gebouwen

#### a (Hoofd)gebouwen

Voor het bouwen van (hoofd)gebouwen, niet zijnde bedrijfswoningen, gelden de volgende bepalingen:

- a. de (hoofd)gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd;
- b. het bouwvlak mag tot 100% worden bebouwd;
- c. de bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte', mag niet worden overschreden;
- d. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van cultuur en ontspanning – schoorsteen' mag de bouwhoogte van een stookhuis maximaal 5 meter bedragen.

#### b Bedrijfswoning: hoofdgebouw

Voor het bouwen van een bedrijfswoning ter plaatse van de aanduiding 'bedrijfswoning' gelden de volgende bepalingen:

- a. de bedrijfswoning mag uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte' mag niet worden overschreden;
- c. de goothoogte ter plaatse van de aanduiding 'maximale goothoogte' mag niet worden overschreden;
- d. het bebouwingspercentage ter plaatse van de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage' mag niet worden overschreden;
- e. de afstand tussen de perceelsgrens grenzend aan de weg of groen en de voorgevel van de bedrijfswoning, dient minimaal 5 meter te bedragen;
- f. de afstand van een bedrijfswoning tot de zijdelingse perceelsafstand en de achterste perceelsgrens dient minimaal 2,5 meter te bedragen;
- g. de inhoud van een bedrijfswoning, exclusief bijbehorende bouwwerken, mag maximaal 600 m<sup>3</sup> bedragen.

#### c Bedrijfswoning: bijbehorende bouwwerken

Voor het bouwen van bijbehorende bouwwerken ter plaatse van de aanduiding 'bedrijfswoning' gelden de volgende bepalingen:

- a. bijbehorende bouwwerken mogen uitsluitend op een afstand van tenminste 1 meter achter (het verlengde van) de voorgevel van het hoofdgebouw worden gebouwd;
- b. de diepte van een aangebouwd bijbehorend bouwwerk aan het hoofdgebouw mag, gemeten vanuit (het verlengde van) de achtergevel maximaal 3 meter bedragen;
- c. de breedte van een aangebouwd bijbehorend bouwwerk aan de zijgevel van het hoofdgebouw mag, gemeten vanuit (het verlengde van) de zijgevel van het hoofdgebouw maximaal 3 meter bedragen;
- d. de (bouw)hoogte van een aangebouwd bijbehorend bouwwerk mag maximaal de hoogte van de eerste bouwlaag van het hoofdgebouw bedragen, vermeerderd met 0.25 meter;
- e. de bouwhoogte van vrijstaande bijbehorende bouwwerken mag maximaal 3.5 meter bedragen, met een goothoogte van maximaal 2.5 meter;
- f. in afwijking van hetgeen is bepaald onder e. mag de bouwhoogte van een vrijstaand bijbehorend bouwwerk dat is afgedekt met een kap, maximaal 4.5 meter bedragen, met een goothoogte van maximaal 3 meter;
- g. de afstand van bijbehorende bouwwerken tot de zijdelingse perceelsgrens moet minimaal 2.5 meter bedragen;
- h. de afstand van een vrijstaand bijbehorend bouwwerk tot het hoofdgebouw mag maximaal 10 meter bedragen;
- i. de gezamenlijke oppervlakte van de bij het hoofdgebouw behorende omgevingsvergunningplichtige vrijstaande bijbehorende bouwwerken mag maximaal 50 m<sup>2</sup> bedragen.

### 5.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

#### a Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gesitueerd buiten de aanduiding 'bedrijfswoning'

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gesitueerd buiten de aanduiding 'bedrijfswoning' gelden de volgende bepalingen:

- a. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd;
- b. in afwijking van het gestelde onder a. mogen terrein- en erfafscheidingen tevens buiten het bouwvlak worden gebouwd;
- a. op de gronden gelegen vóór (het verlengde van) en tot 1 meter achter de voorgevel van het hoofdgebouw, mogen uitsluitend terrein- en erfafscheidingen met een bouwhoogte van maximaal 1 meter worden gebouwd; de bouwhoogte van de overige terrein- en erfafscheidingen mag maximaal 2 meter bedragen;
- b. de bouwhoogte van de overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 3 meter bedragen, met uitzondering voor palen en masten waarvan de bouwhoogte maximaal 6 meter mag bedragen en ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van cultuur en ontspanning – schoorsteen' waar de bouwhoogte maximaal 18 meter mag bedragen ten behoeve van een schoorsteen en 2 meter ten behoeve van een brandstofopslag.

#### b Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter plaatse van de aanduiding 'bedrijfswoning'

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter plaatse van de aanduiding 'bedrijfswoning' gelden de volgende bepalingen:

- a. op de gronden gelegen vóór (het verlengde van) en tot 1 meter achter de voorgevel van het hoofdgebouw, mogen uitsluitend terrein- en erfafscheidingen met een bouwhoogte van maximaal 1 meter worden gebouwd; de bouwhoogte van de overige terrein- en erfafscheidingen mag maximaal 2 meter bedragen;
- b. de bouwhoogte van de overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 3 meter bedragen, met uitzondering voor palen en masten waarvan de bouwhoogte maximaal 6 meter mag bedragen.

### 5.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmeting van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
- b. de milieusituatie;
- c. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en/of bouwwerken.

### 5.4 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 5.2.1 a lid a en toestaan dat een gebouw geheel of gedeeltelijk buiten een bouwvlak wordt gebouwd, mits:

- a. de gezamenlijke oppervlakte van de gebouwen buiten het bouwvlak niet meer dan 10 m<sup>2</sup> bedraagt;
- b. de hoogte van de gebouwen maximaal 3 meter bedraagt;
- c. geen onevenredige aantasting plaats vindt van:
  - 1. de milieusituatie;
  - 2. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en/of bouwwerken.

## 5.5 Specifieke gebruiksregels

### 5.5.1 Kleinschalige fruitteelt

De uitoefening van kleinschalige fruitteelt is uitsluitend toegestaan indien:

- a. bij het bespuiten van fruitbomen een afstand van minimaal 50 meter wordt aangehouden tussen de boomgaard en een bouwperceel waarop een gevoelig object, zoals een woning, mag worden opgericht.

### 5.5.2 Bedrijfswoning

Het is niet toegestaan om het gebruik van de bedrijfswoning te wijzigen in een gebruik die niet in overeenstemming is met een bedrijfswoning.

## Artikel 6 Groen-1

### 6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Groen-1 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen, gazons en beplantingen;
- b. voet- en fietspaden;
- c. ontsluitingswegen;
- d. in- en uitritten;
- e. bermen en bermsloten;
- f. nutsvoorzieningen;
- g. speelvoorzieningen;
- h. parkeren;
- i. water, waterbeheer en waterberging;
- j. recreatief gebruik;
- k. ongebouwde parkeervoorzieningen;
- l. de bij deze bestemming behorende voorzieningen zoals ondergrondse afvalinzamelvoorzieningen, kunstwerken waaronder duikers, bruggen en faunapassages.

### 6.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van deze bestemming worden gebouwd onder de voorwaarde dat de hoogte maximaal 3 meter bedraagt, met uitzondering van terrein- en erfafscheidingen welke maximaal 1.80 meter mogen bedragen.

### 6.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmeting van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. de verkeersveiligheid;
- b. de milieusituatie;
- c. de sociale veiligheid;
- d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en/of bouwwerken.

## Artikel 7 Groen-2

### 7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Groen-2 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen, gazons en beplantingen;
- b. voet- en fietspaden;
- c. bermen en bermsloten;
- d. nutsvoorzieningen;
- e. speelvoorzieningen;
- f. water, waterbeheer en waterberging;
- g. recreatief gebruik;
- h. evenementen;
- i. ontsluitingswegen ten behoeve van kruisend autoverkeer;
- j. de bij deze bestemming behorende voorzieningen zoals ondergrondse afvalinzamelvoorzieningen en kunstwerken waaronder duikers, bruggen en faunapassages.

### 7.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

#### 7.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

- a. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van terrein- en erfafscheidingen welke niet meer dan 1.80 meter hoog mogen zijn.

### 7.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de afmeting en de plaats van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. de verkeersveiligheid;
- b. de milieusituatie;
- c. de sociale veiligheid;
- d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en/of bouwwerken.

## Artikel 8 Maatschappelijk

### 8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Maatschappelijk aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. maatschappelijke voorzieningen;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'ambachtelijke leerwerkbedrijven' tevens voor een aan deze bestemming gerelateerd ambachtelijk leerwerkbedrijf tot maximaal categorie B1 uit de Lijst van Bedrijfsactiviteiten, en aan deze functie gerelateerde additionele horeca;
- c. de daarbij behorende verkeers-, en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, tuinen, water, erven en terreinen en in- en uitritten.

## 8.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

### 8.2.1 Gebouwen

- a. de gebouwen dienen binnen het bouwvlak te worden gebouwd;
- b. het bebouwingspercentage ter plaatse van de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage', mag niet worden overschreden; bij het ontbreken van deze aanduiding mag het bouwvlak tot maximaal 100% worden bebouwd;
- c. de bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte', mag niet worden overschreden.

### 8.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

- a. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 3 meter bedragen, met uitzondering van terrein- en erfafscheidingen welke maximaal 2 meter mogen bedragen;
- b. in afwijking van het bepaalde onder a. mag de bouwhoogte van palen en masten maximaal 6 meter bedragen.

## 8.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmeting van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. de verkeersveiligheid;
- b. de milieusituatie;
- c. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en/of bouwwerken.

### 8.3.1 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in:

- a. lid 8.1 onder b voor bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de LvB, indien en voorzover deze naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm alsmede getoetst aan de aangegeven maatgevende milieuaspecten) geacht kunnen worden gelijk te zijn aan categorie A of B1 van de LvB.

## Artikel 9 Verkeer

### 9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Verkeer aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen;
- b. parkeervoorzieningen;
- c. fiets- en voetpaden;
- d. nutsvoorzieningen;
- e. waterbeheer en waterberging;
- f. water en kruisingen met water;
- g. hoogwaardig openbaar vervoerbanen;
- h. geluidwerende voorzieningen;
- i. de daarbij behorende groenvoorzieningen, ondergrondse afvalinzamelvoorzieningen en kunstwerken waaronder duikers, bruggen en faunapassages.

## 9.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

### 9.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

- a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 3 meter bedragen;
- b. in afwijking van het bepaalde onder a. mag de bouwhoogte van palen en masten maximaal 6 meter bedragen en geldt voor de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van verlichting, geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer geen hoogtebeperking;
- c. bestaande bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die niet voldoen aan het hetgeen hier is bepaald, mogen worden gehandhaafd en vernieuwd, maar de afwijkingen mogen niet worden vergroot.

## Artikel 10 Verkeer – Verblijfsgebied

### 10.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Verkeer – Verblijfsgebied aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. verkeers- en verblijfsgebied voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer;
- b. parkeervoorzieningen;
- c. fiets- en voetpaden;
- d. nutsvoorzieningen;
- e. waterbeheer en waterberging;
- f. water en kruisingen met water;
- g. speelvoorzieningen;
- h. de bij deze bestemming behorende groenvoorzieningen, ondergrondse afvalinzamelvoorzieningen, fietsenstallingen en kunstwerken, waaronder duikers, bruggen en faunapassages.

### 10.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

#### 10.2.1 Gebouwen

- a. de oppervlakte van gebouwen mag maximaal 6 m<sup>2</sup> per gebouw bedragen;
- b. de bouwhoogte van gebouwen mag maximaal 2 meter bedragen.

#### 10.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

- a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 3 meter.
- b. in afwijking van het bepaalde onder a. mag de bouwhoogte van palen en masten maximaal 6 meter bedragen en geldt voor de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van verlichting, geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer geen hoogtebeperking;
- c. bestaande bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die niet voldoen aan het hetgeen hier is bepaald, mogen worden gehandhaafd en vernieuwd, maar de afwijkingen mogen niet worden vergroot.

### 10.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 10.2.1 onder a en b voor:

- a. gebouwen met een oppervlakte van maximaal 20 m<sup>2</sup>;
- b. gebouwen met een bouwhoogte van maximaal 3 meter.

## Artikel 11 Water

### 11.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Water aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. waterlopen met bijbehorende taluds;
- b. waterhuishouding;
- c. waterbeheer en waterberging;
- d. kruisingen met wegverkeer;
- e. groenvoorzieningen;
- f. bermen;
- g. kademuuren, steigers en kunstwerken zoals duikers, bruggen en faunapassages.

### 11.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

#### 11.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

- a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 3 meter bedragen;
- b. bestaande bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die niet voldoen aan het hetgeen hier is bepaald, mogen worden gehandhaafd en vernieuwd, maar de afwijkingen mogen niet worden vergroot.

## Artikel 12 Wonen-1

### 12.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Wonen-1 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen, al dan niet in combinatie met een aan- huis- verbonden beroep- of bedrijf dan wel een bed & breakfast;
- b. de bij deze bestemming behorende tuinen, erven, water en parkeervoorzieningen.

### 12.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

#### 12.2.1 Hoofdgebouwen

- a. hoofdgebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd;
- b. het bouwvlak mag tot 100% worden bebouwd;
- c. per bouwperceel mag slechts één hoofdgebouw worden gebouwd;
- d. de bouwhoogte van het hoofdgebouw mag maximaal 10 meter bedragen;
- e. de inhoud van het hoofdgebouw, exclusief bijbehorende bouwwerken, mag maximaal 600 m<sup>3</sup> bedragen;
- f. bestaande hoofdgebouwen die niet voldoen aan het bepaalde genoemd onder a t/m e mogen worden gehandhaafd en/of vernieuwd, maar de afwijkingen mogen niet worden vergroot.



### 12.2.2 Bijbehorende bouwwerken

- a. bijbehorende bouwwerken mogen uitsluitend op een afstand van minimaal 1 meter achter (het verlengde van) de voorgevel van het hoofdgebouw worden gebouwd;
- b. de diepte van een aangebouwd bijbehorend bouwwerk aan het hoofdgebouw mag, gemeten vanuit (het verlengde van) de achtergevel van het hoofdgebouw, maximaal 3.60 meter bedragen;
- c. de breedte van een aangebouwd bijbehorend bouwwerk aan de zijgevel van het hoofdgebouw mag, gemeten vanuit (het verlengde van) de zijgevel van het hoofdgebouw, maximaal 3.60 meter bedragen;
- d. de (bouw)hoogte van een aangebouwd bijbehorend bouwwerk mag maximaal de hoogte van de eerste bouwlaag van het hoofdgebouw bedragen, vermeerderd met 0.25 meter;
- e. de bouwhoogte van vrijstaande bijbehorende bouwwerken mag maximaal 3.50 meter bedragen en indien het vrijstaande bijbehorende bouwwerk wordt afgedekt met een kap, mag de bouwhoogte maximaal 4.5 meter bedragen;
- f. de maximale oppervlakte aan bijbehorende bouwwerken mag ten hoogste 50% bedragen van het bouwperceel tot een oppervlakte van maximaal 75 m<sup>2</sup>; het perceelsgedeelte waarop het hoofdgebouw is gebouwd wordt bij deze berekening van het bouwperceel buiten beschouwing gelaten.
- g. in afwijking van het bepaalde in lid f. mag, indien de oppervlakte van het bouwperceel meer bedraagt dan 250 m<sup>2</sup>, de totale oppervlakte aan bijbehorende bouwwerken ten hoogste 20% bedragen van het bouwperceel tot een oppervlakte van maximaal 100 m<sup>2</sup>; het perceelsgedeelte waarop het hoofdgebouw is gebouwd wordt bij deze berekening van bouwperceel buiten beschouwing gelaten;
- h. indien het totale bebouwd oppervlakte (inclusief hoofdgebouw) op het bouwperceel minder bedraagt dan 25% van het bouwperceel, mag de totale oppervlakte aan bijbehorende bouwwerken maximaal 150 m<sup>2</sup> bedragen;
- i. bestaande bijbehorende bouwwerken die niet voldoen aan het bepaalde genoemd onder a t/m h mogen worden gehandhaafd en vernieuwd, maar de afwijkingen mogen niet worden vergroot.

### 12.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

- a. op de gronden gelegen vóór (het verlengde van) en tot 1 meter achter de voorgevel van het hoofdgebouw, mogen uitsluitend terrein- en erfafscheidingen met een bouwhoogte van maximaal 1 meter worden gebouwd; de bouwhoogte van de overige terrein- en erfafscheidingen mag maximaal 2 meter bedragen;
- b. in afwijking van het gestelde onder a. mag de bouwhoogte van muren die noodzakelijk zijn in verband met de Wet geluidhinder maximaal 3.20 meter bedragen;
- c. de (bouw)hoogte van de overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 3 meter bedragen, met uitzondering van palen en masten waarvan de bouwhoogte maximaal 6 meter mag bedragen
- d. bestaande bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die niet voldoen aan het bepaalde genoemd onder a t/m c mogen worden gehandhaafd en vernieuwd, maar de afwijkingen mogen niet worden vergroot.

## 12.3 Gebruiksregels

### 12.3.1 Aan-huis-verbonden beroep of bedrijf

De uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of -bedrijf in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan indien:

- het vloeroppervlak ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of -bedrijf niet groter is dan 1/3 deel van het vloeroppervlak van de woning, tot een maximum van 60 m<sup>2</sup>, inclusief aangebouwde bijbehorende bouwwerken;
- het vloeroppervlak ten behoeve van een aan-huis-gebonden beroep of bedrijf, maximaal 60 m<sup>2</sup> bedraagt, indien het beroep of bedrijf aan huis in een vrijstaand bijbehorende bouwwerk wordt uitgeoefend;
- het, in geval van bedrijfsactiviteiten, bedrijfsactiviteiten betreft in maximaal categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten, dan wel bedrijfsactiviteiten waarvoor geen milieuvergunning is vereist;
- geen sprake is van verkeersaantrekkende activiteiten die kunnen leiden tot een nadelige beïnvloeding van de normale afwikkeling van het verkeer dan wel tot een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte;
- geen sprake is van detailhandel, horeca, afhaalzaken en/of beluizen.

### 12.3.2 Bed & breakfast

De uitoefening van een bed & breakfast in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan indien de hoofdbewoner minimaal 50% van de woning in gebruik houdt voor wonen.

## 12.4 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in:

- lid 12.3.1 onder c voor bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten 'functiemening', indien en voorzover deze naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm alsmede getoetst aan de aangegeven maatgevende milieuaspecten) geacht kunnen worden gelijk te zijn aan categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten 'functiemenging'.

## Artikel 13 Wonen-2

### 13.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Wonen-2 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- wonen, al dan niet in combinatie met met een aan- huis- verbonden beroep- of bedrijf dan wel een bed & breakfast;
- de bij deze bestemming behorende tuinen, erven, water en parkeervoorzieningen.

### 13.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

### 13.2.1 Hoofdgebouwen

- a. het bestaande aantal woningen mag niet worden uitgebreid;
- b. woningen mogen uitsluitend twee-aan-een of vrijstaand worden gebouwd;
- c. per bouwperceel mag slechts één hoofdgebouw worden gebouwd;
- d. de maximale oppervlakte van het hoofdgebouw mag niet meer bedragen dan 25% van het bouwperceel, waarbij geldt dat de inhoud van het hoofdgebouw, exclusief bijbehorende bouwwerken, maximaal 600 m<sup>3</sup> mag bedragen;
- e. de bouwhoogte en goothoogte van het hoofdgebouw mag respectievelijk maximaal 10 meter en 6 meter bedragen;
- f. de afstand tussen de perceelsgrens grenzend aan de weg of wegen of groen en de voorgevel van het (nieuw op te richten) hoofdgebouw, bedraagt minimaal 4 meter en maximaal 15 meter;
- g. de afstand van het hoofdgebouw tot de zijdelingse perceelsgrens en de achterste perceelsgrens bedraagt minimaal 5 meter;
- h. in afwijking van het bepaalde onder g. behoeft geen afstand van het hoofdgebouw tot de zijdelingse perceelsgrens te worden aangehouden, indien deze perceelsgrens de grens betreft waar twee-aan-een gebouwde woningen aaneen zijn gebouwd;
- i. bestaande hoofdgebouwen die niet voldoen aan het bepaalde genoemd onder a t/m g mogen worden gehandhaafd en/of vernieuwd, maar de afwijkingen mogen niet worden vergroot.

### 13.2.2 Bijbehorende bouwwerken

- a. bijbehorende bouwwerken mogen uitsluitend op een afstand van ten minste 1 meter achter (het verlengde van) de voorgevel van het hoofdgebouw worden gebouwd;
- b. de diepte van een aangebouwd bijbehorend bouwwerk aan het hoofdgebouw mag, gemeten vanuit (het verlengde van) de achtergevel van het hoofdgebouw, maximaal 3 meter bedragen;
- c. de breedte van een aangebouwd bijbehorend bouwwerk aan de zijgevel van het hoofdgebouw mag, gemeten vanuit (het verlengde van) de zijgevel van het hoofdgebouw, maximaal 3 meter bedragen;
- d. de (bouw)hoogte van een aangebouwd bijbehorend bouwwerk mag maximaal de hoogte van de eerste bouwlaag van het hoofdgebouw bedragen, vermeerderd met 0,3 meter;
- e. de bouwhoogte van vrijstaande bijbehorende bouwwerken mag maximaal 3 meter bedragen; indien het vrijstaand bijbehorende bouwwerk wordt afgedekt met een kap mag de bouwhoogte maximaal 4.5 meter bedragen;
- f. de afstand van bijbehorende bouwwerken tot de zijdelingse perceelsgrens bedraagt minimaal 5 meter;
- g. de afstand van een vrijstaande bijbehorende bouwwerk tot het hoofdgebouw mag maximaal 10 meter bedragen;
- h. de maximale oppervlakte aan bijbehorende bouwwerken mag ten hoogste 50% van het bouwperceel bedragen tot een oppervlakte van maximaal 50 m<sup>2</sup>; het perceelsgedeelte waarop het hoofdgebouw is gebouwd wordt bij deze berekening van het bouwperceel buiten beschouwing gelaten;
- i. in afwijking van het bepaalde onder h. mag, indien de oppervlakte van het bouwperceel meer bedraagt dan 250 m<sup>2</sup> en minder dan 500 m<sup>2</sup>, de maximale oppervlakte aan bijbehorende bouwwerken niet meer bedragen dan 20% van het bouwperceel tot een oppervlakte van maximaal 100 m<sup>2</sup>; het perceelsgedeelte waarop het hoofdgebouw is gebouwd wordt bij deze berekening van het bouwperceel buiten beschouwing gelaten;
- j. in afwijking van het bepaalde onder h. mag, indien de oppervlakte van het bouwperceel meer bedraagt dan 500 m<sup>2</sup>, de maximale oppervlakte aan bijbehorende bouwwerken niet meer bedragen dan 25% van het bouwperceel tot een oppervlakte van maximaal 150 m<sup>2</sup>; het perceelsgedeelte waarop het hoofdgebouw is gebouwd wordt bij deze berekening van het bouwperceel buiten beschouwing gelaten;
- k. bestaande bijbehorende bouwwerken die niet voldoen aan het bepaalde genoemd onder a t/m i mogen worden gehandhaafd en/of vernieuwd, maar de afwijkingen mogen niet worden vergroot.

### 13.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

- a. op de gronden gelegen vóór (het verlengde van) en tot 1 meter achter de voorgevel van het hoofdgebouw, mogen uitsluitend terrein- en erfafscheidingen met een bouwhoogte van maximaal 1 meter worden gebouwd; de bouwhoogte van de overige terrein- en erfafscheidingen mag maximaal 2 meter bedragen;
- b. de (bouw)hoogte van de overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 3 meter bedragen, met uitzondering van palen en masten waarvan de bouwhoogte maximaal 6 meter mag bedragen.

### 13.3 Specifieke gebruiksregels

#### 13.3.1 Aan-huis-verbonden beroep of bedrijf

De uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of -bedrijf in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan indien:

- a. het vloeroppervlak ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of -bedrijf niet groter is dan 1 / 3 deel van het vloeroppervlak van de woning, tot een maximum van 60 m<sup>2</sup>, inclusief aangebouwde bijbehorende bouwwerken;
- b. het vloeroppervlak ten behoeve van een aan-huis-gebonden beroep of bedrijf , maximaal 60 m<sup>2</sup> bedraagt, indien het beroep of bedrijf aan huis in een vrijstaand bijbehorend bouwwerk wordt uitgeoefend;
- c. het, in geval van bedrijfsactiviteiten, bedrijfsactiviteiten betreft in maximaal categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten 'functiemenging' dan wel bedrijfsactiviteiten waarvoor geen milieuvergunning is vereist;
- d. geen sprake is van verkeersaantrekkende activiteiten die kunnen leiden tot een nadelige beïnvloeding van de normale afwikkeling van het verkeer dan wel tot een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte;
- e. geen sprake is van detailhandel, horeca, afhaalzaken en/of belhuizen.

#### 13.3.2 Bed & breakfast

De uitoefening van een bed & breakfast in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan indien de hoofdbewoner minimaal 50% van de woning in gebruik houdt voor wonen.

### 13.4 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in:

- a. lid 13.3.1 onder c voor bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten 'functiemenging', indien en voorzover deze naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm alsmede getoetst aan de aangegeven maatgevende milieuaspecten) geacht kunnen worden gelijk te zijn aan categorie A of B1 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten 'functiemenging'.

## Artikel 14 Wonen-3

### 14.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Wonen-3 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen al dan niet in combinatie met een aan- huis- verbonden beroep- of bedrijf dan wel een bed & breakfast;
- b. de bij deze bestemming behorende tuinen, erven, water en parkeervoorzieningen.

## 14.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

### 14.2.1 Hoofdgebouwen

- a. per bouwperceel is slechts één hoofdgebouw toegestaan;
- b. de bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte' mag niet worden overschreden;
- c. de goothoogte ter plaatse van de aanduiding 'maximale goothoogte' mag niet worden overschreden;
- d. het bebouwingspercentage ter plaatse van de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage' mag niet worden overschreden;
- e. de afstand tussen de perceelsgrens grenzend aan de weg of groen en de voorgevel van het (nieuw op te richten) hoofdgebouw, dient minimaal 5 meter te bedragen;
- f. de afstand van het hoofdgebouw tot de zijdelingse perceelsafstand en de achterste perceelsgrens dient minimaal 2,5 meter te bedragen;
- g. de inhoud van een hoofdgebouw, exclusief bijbehorende bouwwerken, mag maximaal 600 m<sup>3</sup> bedragen.

### 14.2.2 Bijbehorende bouwwerken

- a. bijbehorende bouwwerken mogen uitsluitend op een afstand van tenminste 1 meter achter (het verlengde van) de voorgevel van het hoofdgebouw worden gebouwd;
- b. de diepte van een aangebouwd bijbehorend bouwwerk aan het hoofdgebouw mag, gemeten vanuit (het verlengde van) de achtergevel maximaal 3 meter bedragen;
- c. de breedte van een aangebouwd bijbehorend bouwwerk aan de zijgevel van het hoofdgebouw mag, gemeten vanuit (het verlengde van) de zijgevel van het hoofdgebouw maximaal 3 meter bedragen;
- d. de (bouw)hoogte van een aangebouwd bijbehorend bouwwerk mag maximaal de hoogte van de eerste bouwlaag van het hoofdgebouw bedragen, vermeerderd met 0.25 meter;
- e. de bouwhoogte van vrijstaande bijbehorende bouwwerken mag maximaal 3.5 meter bedragen, met een goothoogte van maximaal 2.5 meter;
- f. in afwijking van hetgeen is bepaald onder e. mag de bouwhoogte van een vrijstaand bijbehorend bouwwerk dat is afgedekt met een kap, maximaal 4.5 meter bedragen, met een goothoogte van maximaal 3 meter;
- g. de afstand van een bijbehorend bouwwerk tot de zijdelingse perceelsgrens moet minimaal 2.5 meter bedragen;
- h. de afstand van een vrijstaand bijbehorend bouwwerk tot het hoofdgebouw mag maximaal 10 meter bedragen;
- i. de gezamenlijke oppervlakte van de bij het hoofdgebouw behorende omgevingsvergunningplichtige vrijstaande bijbehorende bouwwerken mag maximaal 50 m<sup>2</sup> bedragen.

### 14.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

- a. op de gronden gelegen vóór (het verlengde van) en tot 1 meter achter de voorgevel van het hoofdgebouw, mogen uitsluitend terrein- en erfafscheidingen met een bouwhoogte van maximaal 1 meter worden gebouwd; de bouwhoogte van de overige terrein- en erfafscheidingen mag maximaal 2 meter bedragen;
- b. de bouwhoogte van de overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 3 meter bedragen, met uitzondering voor palen en masten waarvan de bouwhoogte maximaal 6 meter mag bedragen.

### 14.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen met betrekking tot de afmetingen en de plaatsing van de bebouwing ten behoeve van:

- a. een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
- b. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en/of bouwwerken.

### 14.4 Gebruiksregels

#### 14.4.1 Aan-huis-verbonden beroep of bedrijf

De uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of -bedrijf in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan indien:

- a. het vloeroppervlak ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of -bedrijf niet groter is dan 1/3 deel van het vloeroppervlak van de woning, tot een maximum van 60 m<sup>2</sup>, inclusief aangebouwde bijbehorende bouwwerken;
- b. het vloeroppervlak ten behoeve van een aan-huis-gebonden beroep of bedrijf, maximaal 60 m<sup>2</sup> bedraagt, indien het beroep of bedrijf aan huis in een vrijstaand bijbehorend bouwwerk wordt uitgeoefend;
- c. het, in geval van bedrijfsactiviteiten, bedrijfsactiviteiten betreft in maximaal categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten 'functiemenging' dan wel bedrijfsactiviteiten waarvoor geen milieuvergunning is vereist;
- d. geen sprake is van verkeersaantrekkende activiteiten die kunnen leiden tot een nadelige beïnvloeding van de normale afwikkeling van het verkeer dan wel tot een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte;
- e. geen sprake is van detailhandel, horeca, afhaalzaken en/of belhuizen.

#### 14.4.2 Bed & breakfast

De uitoefening van een bed & breakfast in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan indien de hoofdbewoner minimaal 50% van de woning in gebruik houdt voor wonen.

### 14.5 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in:

- a. lid 14.4.1 onder c voor bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten 'functiemenging', indien en voorzover deze naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm alsmede getoetst aan de aangegeven maatgevende milieuaspecten) geacht kunnen worden gelijk te zijn aan categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten 'functiemenging'.

## Artikel 15 Wonen (uit te werken)

### 15.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Wonen (uit te werken) aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen;
- b. de daarbij behorende verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, water en kruisingen met water, speelvoorzieningen, nutsvoorzieningen, tuinen, erven en terreinen.

## 15.2 Uitwerkingsregels

Burgemeester en wethouders werken de in lid 15.1 bedoelde bestemming uit met inachtneming van artikel 3.6 Wet ruimtelijke ordening, het gestelde in artikel 20 lid 20.1 'geluidzone – weg', en de volgende uitwerkingsregels:

- a. het aantal woningen mag maximaal 18 bedragen;
- b. de bouwhoogte van de woningen mag maximaal 15 meter bedragen;
- c. de inhoud van de woning mag maximaal 800 m<sup>3</sup> bedragen;
- d. in afwijking van het bepaalde onder c. mag de inhoud van ten hoogste één woning maximaal 1.000 m<sup>3</sup> bedragen;
- e. op de gevel(s) van een woning mag de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde ingevolge de Wet geluidhinder of de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (hogere waarde) ingevolge het besluit Hogere waarde, met inachtneming van de in dit besluit gestelde voorwaarde(n), niet overschrijden;
- f. een bouwperceel mag tot maximaal 35% worden bebouwd, inclusief bijbehorende bouwwerken;
- g. de afstand tussen de perceelsgrens grenzend aan de weg, wegen en/of groen en de voorgevel van het hoofdgebouw, mag niet minder bedragen dan 2 meter;
- h. de gezamenlijke oppervlakte van bijbehorende bouwwerken mag per hoofdgebouw met een inhoud van maximaal 800 m<sup>3</sup> niet meer bedragen dan 50 m<sup>2</sup>, en per hoofdgebouw met een inhoud van maximaal 1.000 m<sup>3</sup> niet meer bedragen dan 75 m<sup>2</sup>;
- i. de bijbehorende bouwwerken dienen gesitueerd te worden minimaal 1 meter achter de voorgevel van het hoofdgebouw, of het verlengde hiervan;
- j. de bouwhoogte van een aangebouwd bijbehorend bouwwerk mag maximaal de hoogte van de eerste bouwlaag van het hoofdgebouw bedragen, vermeerderd met 0.25 meter en met een maximum van 4 meter;
- k. de bouwhoogte van vrijstaande bijbehorende bouwwerken mag maximaal 4.5 meter bedragen en de goothoogte maximaal 3 meter;
- l. op de gronden gelegen vóór (het verlengde van) en tot 1 meter achter de voorgevel van het hoofdgebouw, mogen uitsluitend erfafscheidingen met een hoogte van maximaal 1 meter worden gebouwd; de bouwhoogte van de overige erfafscheidingen mag maximaal 2 meter bedragen;
- m. in afwijking van het gestelde onder k. mag de bouwhoogte van andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, maximaal 3 meter bedragen;
- n. de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of -bedrijf in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan indien:
  1. het vloeroppervlak ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of -bedrijf niet groter is dan 1/3 deel van het vloeroppervlak van de woning, inclusief aangebouwde bijbehorende bouwwerken, tot een maximum van 60 m<sup>2</sup>;
  2. het, in geval van bedrijfsactiviteiten, bedrijfsactiviteiten betreft in maximaal categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten 'functiemenging', dan wel bedrijfsactiviteiten waarvoor geen milieuvergunning is vereist;
  3. er geen sprake is van verkeersaantrekkende activiteiten die kunnen leiden tot een nadelige beïnvloeding van de normale afwikkeling van het verkeer dan wel tot een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte;
  4. geen sprake is van detailhandel, horeca, afhaalzaken en/of belhuizen.

## 15.3 Bouwregels

- a. Binnen deze bestemming mag uitsluitend worden gebouwd in overeenstemming met een uitwerkingsplan dat rechtskracht heeft verkregen en krachtens het in een zodanig plan bepaalde.



#### 15.4 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 15.3 onder a. ten behoeve van het oprichten van bouwwerken voordat de bestemming overeenkomstig lid 15.2 is uitgewerkt en onherroepelijk is geworden mits aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- a. de op te richten bebouwing in overeenstemming is met een reeds vastgestelde uitwerkingsplan of met een daarvoor gemaakt ontwerp, ofwel met een document zoals een concept-uitwerkingsplan, waaruit de inpasbaarheid in de integrale uitwerking redelijkerwijs overzienbaar is;
- b. belanghebbenden in de gelegenheid zijn gesteld hun zienswijzen tegen het ontwerp van het uitwerkingsplan dan wel het bouwplan mondeling en/of schriftelijk kenbaar te maken.

### Artikel 16 Waarde – Archeologie

#### 16.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Waarde – Archeologie aangewezen gronden zijn mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachting.

#### 16.2 Specifieke gebruiksregel

Onder met het bestemmingsplan strijdig gebruik wordt in ieder geval begrepen, het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg.

# Hoofdstuk 3 Algemene bepalingen

## Artikel 17 Antidubbelbepaling

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

## Artikel 18 Algemene bouwregels

- a. Bouwgrenzen, niet zijnde bestemmingsgrenzen, mogen in afwijking van aanduidingsgrenzen, aanduidingen en bestemmingsregels worden overschreden door tot gebouwen behorende stoepen, stoeptreden, trappenhuisen, hellingbanen, entreeportalen, veranda's en afdaken en andere ondergeschikte bouwdelen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1,5 meter;
- b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het bepaalde genoemd onder a. voor het overschrijden van bouw- en/of bestemmingsgrenzen in afwijking van aanduidingsgrenzen, aanduidingen en bestemmingsregels door tot gebouwen behorende balkons, afdaken, erkers e.d., mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1,5 meter en waarbij de vrije hoogte tot aan het peil minimaal 2,2 meter bedraagt.
- c. De regels van de Bouwverordening ten aanzien van onderwerpen van stedenbouwkundige aard blijven overeenkomstig het gestelde in artikel 9 lid 2 van de Woningwet buiten toepassing, behoudens ten aanzien van de volgende bepalingen:
  1. de bereikbaarheid van gebouwen voor wegverkeer;
  2. de bereikbaarheid van gebouwen voor gehandicapten;
  3. het bouwen bij hoogspanningsleidingen en ondergrondse hoofdtransportleidingen;
  4. de parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden;
  5. de ruimte tussen bouwwerken.

## Artikel 19 Algemene gebruiksregels

Onder met het bestemmingsplan strijdig gebruik wordt in ieder geval begrepen het gebruik van of het laten gebruiken van:

- a. onbebouwde gronden als staan- of ligplaats voor onderkomens;
- b. onbebouwde gronden en/of bouwwerken ten behoeve van seksinrichtingen;
- c. stacaravans en recreatiewoningen voor permanente bewoning;
- d. onbebouwde gronden als kampeerterrein;
- e. vrijstaande bijbehorende bouwwerken voor bewoning;
- f. onbebouwde gronden als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan;
- g. onbebouwde gronden als stortplaats voor puin en afvalstoffen, voor zover dit niet betreft het storten of opslaan in bij gebouwen behorende tuinen van geringe hoeveelheden afvalstoffen die afkomstig zijn van het onderhoud van die tuinen.

## **Artikel 20    Algemene aanduidingsregels**

### **20.1    geluidzone – weg**

- a. ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone – weg' mogen geen woningen worden gerealiseerd.

## **Artikel 21    Algemene afwijkingsregels**

Burgemeester en wethouders kunnen, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, afwijken van:

- a. de bij recht in de regels gegeven maten, afmetingen, percentages tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages;
- b. de bestemmingsbepalingen voor het toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of –intensiteit daartoe aanleiding geven;
- c. het plaatsen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van vlucht- en/of noodtrappen;
- d. het overschrijden van de maximale bouwhoogte van gebouwen voor het plaatsen van hekwerken of borstweringen ten behoeve van dakterrassen, met dien verstande dat de maximale bouwhoogte met niet meer dan 1,50 meter mag worden overschreden;
- e. de bestemmingsbepalingen voor het bouwen met een geringe mate van afwijking van de plaats en richting van de bestemmingsgrenzen indien dit noodzakelijk is in verband met afwijkingen of onnauwkeurigheden ten opzichte van de feitelijke situatie of in die gevallen waar een rationele verkaveling van de gronden een geringe afwijking vergt;
- f. de bestemmingsbepalingen ten aanzien van de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de hoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 meter;
- g. de bestemmingsbepalingen ten aanzien van de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van zend-, ontvang- en/of sirenemasten, wordt vergroot tot niet meer dan 55 meter;
- h. het bepaalde ten aanzien van de maximale bouwhoogte van gebouwen en toestaan dat de bouwhoogte van de gebouwen wordt verhoogd ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals luchtkokers, liftkokers, trappenhuisen, lichtkappen en andere ondergeschikte bouwdelen.

## **Artikel 22    Algemene wijzigingsregels**

- a. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de in het plan opgenomen bestemmingen te wijzigen ten behoeve van overschrijding van bestemmingsgrenzen, voor zover zulks van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein; de overschrijdingen mogen niet meer dan 3 m bedragen en het bestemmingsvlak mag met niet meer dan 10% worden vergroot;
- b. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de in het plan opgenomen bestemmingen te wijzigen ten behoeve van het vestigen van een kinderdagverblijf, mits deze geen onevenredige nadelige gevolgen voor de omgeving heeft, in de vorm van geluids-, verkeers- of parkeeroverlast en is aangetoond dat er voor de realisatie van het kinderdagverblijf geen milieutechnische belemmeringen zijn van de milieuaspecten luchtkwaliteit, externe veiligheid, milieuzonering en verkeerslawaaï.

# Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotbepalingen

## Artikel 23 Overgangsrecht

### 23.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
  - a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
  - b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan;
2. Burgemeester en wethouders kunnen eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%;
3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

### 23.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet;
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind;
3. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten;
4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

## Artikel 24 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan Hoge Woerd.

# Bijlagen bij de regels

## Bijlage 1      Lijst van Horeca-activiteiten

| Categorie: | Inrichting:                                                                            | Activiteiten:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|------------|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>A</b>   | discotheek<br>bar-dancing<br>zaalverhuur/party-centra <sup>1</sup>                     | Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het bedrijfsmatig ten gehore brengen van muziek en het geven van gelegenheid tot dansbeoefening, al dan niet met levende muziek en al dan niet met de verstrekking van dranken en kleine etenswaren, alsmede de verstrekking van (alcoholhoudende) dranken ter plaatse, al dan niet met levende muziek en al dan niet met kleine etenswaren.<br><i>Het accent ligt op het ten gehore brengen van <u>muziek</u> en het gelegenheid geven tot <u>dansen</u>.</i>                                                                                                                          |
| <b>B</b>   | café<br>bar<br>brasserie                                                               | Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van (alcoholhoudende) dranken voor consumptie ter plaatse, al dan niet met als nevenactiviteit het verstrekken van kleine etenswaren.<br><i>Het accent ligt op de <u>verstrekking van drank</u>.</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>C</b>   | cafetaria<br>snackbar<br>grill-room<br>fastfood-restaurant<br>automatiek<br>snelbuffet | Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van (al dan niet voor consumptie ter plaatse) bereide etenswaren, met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholvrije dranken. <i>Het accent ligt op de verstrekking van <u>al dan niet</u> voor consumptie ter plaatse bereide, <u>kleine etenswaren</u>.</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>D1</b>  | restaurant<br>bistro<br>crêperie                                                       | Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van maaltijden voor consumptie ter plaatse, met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholhoudende en alcoholvrije dranken.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>D2</b>  | lunchroom,<br>konditorei                                                               | Een daghorecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het al dan niet voor gebruik ter plaatse verstrekken van al dan niet in dezelfde onderneming bereide of bewerkte etenswaren en dranken.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|            | koffie- /theehuis                                                                      | Een daghorecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van alcoholvrije dranken, met als nevenactiviteit het verstrekken van voor consumptie ter plaatse bereide kleine etenswaren. Het accent ligt op de verstrekking van alcoholvrije dranken.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|            | ijssalon                                                                               | Een daghorecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van consumptie-ijs voor gebruik ter plaatse. Daghoreca (D.2) is gebonden aan de openingstijden zoals die gelden voor detailhandel, conform de winkeltijdenwet en de gemeentelijke regelgeving aangaande winkeltijden. Bij deze horeca dient de aard en omvang van de bedrijfsactiviteit te passen binnen een overwegend winkelgebied (centrumgebied) en is zij geheel of overwegend gebonden aan c.q. ondersteunend voor de (winkel)functie van dat gebied, daarbij lettend op de aard en de ligging van de andere gebruiksvormen in en het karakter van het gebied. |

<sup>1</sup>regulier gebruik t.b.v. feesten en muziek- en dansevenementen, in tegenstelling tot zaalverhuur voor congressen en seminars.

## **Bijlage 2 Toelichting Lijst van Horeca-activiteiten**

Uit oogpunt van goede ruimtelijke ordening kan, in verband met de overlast die horecabedrijven voor omwonenden kunnen meebrengen, in het bestemmingsplan bij het toelaten van horecabedrijven aan de hand van ruimtelijk relevante criteria als aard, omvang en parkeerdruk een onderscheid gemaakt worden in categorieën horecabedrijven.

In dit bestemmingsplan is een functionele differentiatie in "harde" tot "zachte" typen van horecabedrijven opgenomen. De regeling geeft een kwalitatieve beperking ten aanzien van het type horecabedrijf dat zich mag vestigen in de woonomgeving. De regeling beoogt de nadelige invloeden van de vestiging van horecabedrijven op het woon- en leefklimaat in de omgeving te voorkomen.

De Lijst van Horeca-inrichtingen kent een indeling in vier categorieën. De categorieën van A tot en met D lopen af in de zwaarte van de overlast die horecabedrijven voor omwonenden kunnen meebrengen. In geval van meerdere soorten activiteiten in één inrichting telt de activiteit in de zwaarste categorie voor de type-indeling van de inrichting. De volgende categorieën van horecabedrijven zullen voortaan worden onderscheiden met als uitgangspunt hun invloed op het woon- en leefklimaat:

- Categorie A. Discotheek, bar-dancing, zaalverhuur/partycentra (regulier gebruik ten behoeve van feesten en muziek-/dansevenementen, in tegenstelling tot zaalverhuur ten behoeve van congressen en seminars)
- Categorie B. Café, bar, brasserie
- Categorie C. Cafetaria, snackbar, grillroom, fastfood-restaurant, automatiek, snelbuffet
- Categorie D1. Restaurant, bistro, crêperie
- Categorie D2. Lunchroom, konditorei, koffie-/theehuis, ijssalon

### **Onderscheid café-disco**

Het verschil tussen een café en een disco zit in het gelegenheid geven tot dansen als wezenlijk onderdeel van de inrichting.

### **Cafetaria/snackbar**

Het verschil tussen een lunchroom en een cafetaria/snackbar zit in het feit dat cafetaria al dan niet voor consumptie ter plaatse bereide etenswaren verstrekt. Het betreft hier laagdrempelige inrichtingen met veel in- en uitgaande bewegingen, die veelal laat open zijn. Deze zaken zijn hoofdzakelijk ingericht voor het meenemen dan wel snel nuttigen ter plaatse van etenswaren. De aantasting van het woon- en leefklimaat wordt vooral veroorzaakt door afval op straat van buiten de inrichting geconsumeerde spijzen en de daarbij behorende stank- en geluidsoverlast.

### **Afhaalcentra**

Een winkel met als nevenfunctie een horecavoorziening valt bestemmingsplan technisch gezien onder de detailhandelsfunctie. Voorwaarde is dat het horeca-aspect een ondergeschikt deel uitmaakt van het geheel. Hiermee wordt voorkomen dat het probleem van brancheervaging leidt tot het vestigen van winkelfuncties die in de loop van de tijd veranderen in horecafuncties. Definitie afhaalcentrum: "detailhandelsvestiging met een horeca-exploitatievergunning op grond van de horeca-exploitatieverordening Utrecht".



### **Additionele horeca**

Bij deze categorie gaat het om horeca-activiteiten die neven- of ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie van de instelling. Deze activiteiten worden juridisch-planologisch gezien niet onder de functie 'horeca' begrepen, maar onder de bestemming van de hoofdfunctie van de instelling sociaal-culturele/maatschappelijke/(sportief-)recreatieve doeleinden) gerekend. Hiermee worden onder meer bedoeld de kantines bij buurthuizen, scholen of sportfaciliteiten, of horecavoorzieningen bij musea en dergelijke.

### **Toepassing Lijst van Horeca-activiteiten**

Voor de toepassing van de Lijst van Horeca-inrichtingen wordt onder een horecabedrijf het volgende begrepen:

een bedrijf of instelling waar

1. bedrijfsmatig dranken en etenswaren voor gebruik ter plaatse worden verstrekt, en/of;
2. bedrijfsmatig zaalaccommodatie wordt geëxploiteerd.

## **Bijlage 3      Lijst van Bedrijven functiemenging**

### **Toelichting regeling toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten**

Om de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in dit bestemmingsplan vast te leggen is gebruikgemaakt van een milieuzonering. Een milieuzonering zorgt ervoor dat milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) waar nodig ruimtelijk voldoende worden gescheiden. De gehanteerde milieuzonering is gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Een Staat van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. Voor de indeling in de categorieën zijn de volgende ruimtelijk relevante milieuaspecten van belang:

- geluid;
- geur;
- stof;
- gevaar (met name brand- en explosiegevaar).

Daarnaast kan de verkeersaantrekkende werking van een bedrijf relevant zijn.

### **Toepassing Lijst van Bedrijven "functiemenging"**

#### *Algemeen*

In de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009) zijn twee Voorbeeldstaten voor milieuzonering opgenomen, namelijk de 'Voorbeeldstaat van Bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen' en de 'Voorbeeldstaat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging'.

De aanpak van milieuzonering en de in dit plan gebruikte Lijst van Bedrijven 'functiemenging' (LvB 'functiemenging') is gebaseerd op de tweede VoorbeeldStaat in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). De LvB 'functiemenging' wordt gehanteerd in gebieden waar bedrijven of andere milieubelastende functies verspreid zijn gesitueerd tussen woningen en/of andere gevoelige functies. Onderstaand wordt hier meer in detail op ingegaan. Het gaat in dergelijke gebieden in het algemeen om relatief kleinschalige bedrijvigheid die op korte afstand van woningen kan worden toegestaan. De toelaatbaarheid van activiteiten wordt voor dergelijke gebieden in de VNG-publicatie (en de LvB 'functiemenging') bepaald met behulp van op deze situaties toegesneden toelatingscriteria.

#### *Functiemengingsgebieden*

In bestaande gebieden waar in enige vorm sprake is van functiemenging, of in gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd (bijvoorbeeld om een grotere levendigheid tot stand te brengen), wordt de LvB 'functiemenging' toegepast. Zoals in de VNG-publicatie reeds is aangegeven kan bij functiemengingsgebieden gedacht worden aan:

- stadscentra, dorpskernen en winkelcentra;
- horecaconcentratiegebieden;
- zones met functiemenging langs stedelijke toegangswegen en in lintbebouwingen;
- (delen van) woongebieden met kleinschalige c.q. ambachtelijke bedrijvigheid.

Daarnaast kan ook in (delen van) woongebieden waar enige vorm van bedrijvigheid aanwezig of gewenst is de LvB 'functiemenging' worden toegepast.

### *Kenmerken van de activiteiten*

De activiteiten in dergelijke gebieden verschillen in het algemeen qua aard en schaal sterk van de activiteiten op een bedrijventerrein. Behalve in historisch gegroeide situaties gaat het in hoofdzaak om:

- kleinschalige, meest ambachtelijke bedrijvigheid;
- bedrijven waarbij de productie en/of laad- en loswerkzaamheden alleen in de dagperiode plaatsvindt;
- activiteiten die hoofdzakelijk in pandig geschieden.

### **De toegepaste Lijst van Bedrijven 'functiemenging'**

De bovengenoemde criteria liggen mede ten grondslag aan de selectie van activiteiten die zijn opgenomen in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging'. In de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' zijn de aspecten geluid, geur, stof en gevaar en de index voor verkeersaantrekkende werking (zoals aangegeven onder het kopje 'Regeling toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten met behulp van milieuzonering') in de categorisering opgenomen. Deze Lijst is samengesteld volgens dezelfde methodiek als de betreffende Voorbeeldstaat uit de VNG-publicatie. Op twee punten is een andere werkwijze toegepast:

1. In dit plan wordt alleen de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten gekoppeld aan de Lijst. In de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' zijn daarom alleen de activiteiten opgenomen die passen binnen de definitie van bedrijf volgens de begripsbepalingen in de regels van dit bestemmingsplan. De toelaatbaarheid van andere functies wordt in dit plan indien nodig op een andere wijze in de regels en op de plankaart van dit bestemmingsplan geregeld (bijvoorbeeld horecabedrijven via een afzonderlijke Lijst van Horeca-activiteiten). Toegevoegd zijn enkele regelmatig voorkomende bedrijfsactiviteiten die in de lijst van de VNG-publicatie niet specifiek zijn opgenomen, maar wel aan de genoemde criteria voldoen zoals een ambachtelijke glas-in-loodzetters en caravanstalling. Voor aannemers, SBI-code 45, heeft een nadere specificatie van de activiteiten plaatsgevonden met bijbehorende categorie-indeling die is afgestemd op de verwachte milieueffecten van deze activiteiten.
2. In de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' is in de categorie-indeling een nader onderscheid gemaakt tussen categorie B1 en B2. Voor de toepassing in dit bestemmingsplan blijkt het onderscheid tussen categorie A en categorie B zoals beschreven in de VNG-publicatie te groot om de toelaatbaarheid van activiteiten voldoende af te kunnen stemmen op de kenmerken van de functiemengingsgebieden en het daarin te volgen beleid.

### *Categorie-indeling*

Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven kan, vanwege de bijzondere kenmerken van gebieden met enige vorm van functiemenging, niet worden gewerkt met een systematiek van richtafstanden en afstandsstappen: vanwege de zeer korte afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies is een dergelijke systematiek niet geschikt voor functiemengingsgebieden. De Lijst van Bedrijven 'functiemenging' hanteert vier categorieën A, B1, B2 en C met specifieke criteria voor de toelaatbaarheid die onderstaand uiteen zijn gezet.

**Categorie A**

Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies zijn toegestaan, desgewenst in daarvoor omschreven zones binnen rustige woongebieden. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

**Categorie B1**

Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies in een daarvoor omschreven gebied met functiemenging zijn toegestaan. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

**Categorie B2**

Bedrijfsactiviteiten die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter bouwkundig afgescheiden van woningen/andere gevoelige functies. Bouwkundig afgescheiden betekent dat de panden los van elkaar dienen te staan. Uitzondering hierop vormen binnenterreinen omringd door voornamelijk woningen: ook al zijn bedrijven bouwkundig afgescheiden van woningen, op deze locaties zijn hooguit categorie B1 bedrijven toegestaan.

**Categorie C**

Activiteiten genoemd onder categorie B2, waarbij vanwege relatief grote verkeersaantrekkende werking een directe ontsluiting op hoofdinfrastructuur gewenst is.

**Flexibiliteit**

De Lijst van Bedrijven 'functiemenging' blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. De inschalingen gaan uit van een gemiddeld bedrijf met een moderne bedrijfsvoering. Het komt in de praktijk voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' is verondersteld. In de regels is daarom bepaald dat het college van burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf toch kan toestaan, indien dit bedrijf niet binnen de algemene toelaatbaarheid past. Bij de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' is deze mogelijkheid beperkt tot maximaal 1 categorie (dus bijvoorbeeld categorie B1 in plaats van A of categorie B2 in plaats van B1). Om te kunnen afwijken moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' niet zijn genoemd, maar die qua aard en invloed overeenkomen met bedrijven die wel zijn toegestaan. Met het oog hierop is in de regels bepaald dat het college van burgemeester en wethouders kan afwijken en vestiging van een dergelijk bedrijf kan toestaan. Om te kunnen afwijken moet op basis van milieutechnisch onderzoek worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met direct toegelaten bedrijven.

## Lijst van afkortingen in de Lijst van Bedrijven "functiemenging"

| – niet van toepassing<br>of niet relevant<br>< kleiner dan<br>> groter<br>= gelijk aan<br>cat. categorie<br>e.d. en dergelijke<br>kl. klasse<br>n.e.g. niet elders<br>genoemd |                  | o.c. opslagcapaciteit<br>p.c. productiecapaciteit<br>p.o. productieoppervlak<br>b.o. bedrijfsoppervlak<br>v.c. verwerkingscapaciteit<br>u uur<br>d dag<br>w week<br>j jaar |                                                                                          |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| SBI-CODE<br>1993                                                                                                                                                              | SBI-CODE<br>2008 |                                                                                                                                                                            | OMSCHRIJVING                                                                             |           |
|                                                                                                                                                                               |                  | nummer                                                                                                                                                                     |                                                                                          | CATEGORIE |
| 01                                                                                                                                                                            | 01               | –                                                                                                                                                                          | LANDBOUW EN DIENSTVERLENING TEN<br>BEHOEVE VAN DE LANDBOUW                               |           |
| 014                                                                                                                                                                           | 016              | 0                                                                                                                                                                          | Dienstverlening ten behoeve van de<br>landbouw:                                          |           |
| 014                                                                                                                                                                           | 016              | 2                                                                                                                                                                          | – algemeen (onder andere<br>loonbedrijven), b.o. < 500 m²                                | B1        |
| 014                                                                                                                                                                           | 016              | 4                                                                                                                                                                          | – plantsoenendiensten en<br>hoveniersbedrijven, b.o. < 500 m²                            | B1        |
|                                                                                                                                                                               |                  |                                                                                                                                                                            |                                                                                          |           |
| 15                                                                                                                                                                            | 10, 11           | –                                                                                                                                                                          | VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN<br>EN DRANKEN                                         |           |
| 151                                                                                                                                                                           | 101, 102         | 0                                                                                                                                                                          | Slachterijen en overige vleesverwerking:                                                 |           |
| 151                                                                                                                                                                           | 101              | 6                                                                                                                                                                          | – vleeswaren- en<br>vleesconservenfabrieken, p.o. < 200 m²                               | B2        |
| 1552                                                                                                                                                                          | 1052             | 2                                                                                                                                                                          | Consumptie-ijsfabrieken, p.o. < 200 m²                                                   | B1        |
| 1581                                                                                                                                                                          | 1071             | 1                                                                                                                                                                          | Broodfabrieken, brood- en<br>banketbakkerijen, v.c. < 7.500 kg<br>meel/week              | B1        |
| 1584                                                                                                                                                                          | 10821            | 0                                                                                                                                                                          | Verwerking cacaobonen en vervaardiging<br>chocolade- en suikerwerk:                      |           |
| 1584                                                                                                                                                                          | 10821            | 3                                                                                                                                                                          | – cacao- en chocoladefabrieken,<br>vervaardigen van chocoladewerken met p.o.<br>< 200 m² | B1        |
| 1584                                                                                                                                                                          | 10821            | 6                                                                                                                                                                          | – suikerwerkfabrieken zonder suiker<br>branden, p.o. < 200 m²                            | B1        |
| 1593 t/m 1595                                                                                                                                                                 | 1102 t/m<br>1104 |                                                                                                                                                                            | Vervaardiging van wijn, cider en dergelijke                                              | B1        |
| 17                                                                                                                                                                            | 13               | –                                                                                                                                                                          | VERVAARDIGING VAN TEXTIEL                                                                |           |
| 174, 175                                                                                                                                                                      | 139              |                                                                                                                                                                            | Vervaardiging van textielwaren                                                           | B2        |
| 176, 177                                                                                                                                                                      | 139, 143         |                                                                                                                                                                            | Vervaardiging van gebreide en gehaakte<br>stoffen en artikelen                           | B2        |
|                                                                                                                                                                               |                  |                                                                                                                                                                            |                                                                                          |           |

|               |            |    |                                                                                             |           |
|---------------|------------|----|---------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 18            | 14         | -  | VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT                                      |           |
| 181           | 141        |    | Vervaardiging kleding van leer                                                              | <b>B2</b> |
| 20            | 16         | -  | HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELN VAN HOUT, RIET, KURK EN DERGELIJKE                  |           |
| 203, 204, 205 | 162        | 1  | Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, p.o. < 200 m <sup>2</sup>    | <b>B2</b> |
| 205           | 162902     |    | Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken                                                    | <b>B1</b> |
| 22            | 58         | -  | UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUCTIE VAN OPGENOMEN MEDIA                                |           |
| 2222.6        | 18129      |    | Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen                                                   | <b>B1</b> |
| 2223          | 1814       | A  | Grafische afwerking                                                                         | <b>A</b>  |
| 2223          | 1814       | B  | Binderijen                                                                                  | <b>B1</b> |
| 2224          | 1813       |    | Grafische reproductie en zetten                                                             | <b>B1</b> |
| 2225          | 1814       |    | Overige grafische activiteiten                                                              | <b>B1</b> |
| 223           | 182        |    | Reproductiebedrijven opgenomen media                                                        | <b>A</b>  |
|               |            |    |                                                                                             |           |
| 24            | 20         | -  | VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUCTEN                                                       |           |
| 2442          | 2120       | 0  | Farmaceutische productenfabrieken:                                                          |           |
| 2442          | 2120       | 2  | - verbandmiddelenfabrieken                                                                  | <b>B1</b> |
| 26            | 23         | -  | VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUCTEN                          |           |
| 2615          | 231        |    | Glasbewerkingsbedrijven                                                                     | <b>B2</b> |
| 262, 263      | 232, 234   | 0  | Aardewerkfabrieken:                                                                         |           |
| 262, 263      | 232, 234   | 1  | - vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW                                                 | <b>B1</b> |
| 267           | 237        | 0  | Natuursteenbewerkingsbedrijven:                                                             |           |
| 267           | 237        | 2  | - zonder breken, zeven en drogen indien p.o. < 2.000 m <sup>2</sup>                         | <b>B2</b> |
| 2681          | 2391       |    | Slijp- en polijstmiddelen fabrieken                                                         | <b>B2</b> |
|               |            |    |                                                                                             |           |
| 28            | 25         | -  | VERVAARDIGING EN REPARATIE VAN PRODUCTEN VAN METAAL (EXCLUSIEF MACHINES/ TRANSPORTMIDDELEN) |           |
| 281           | 251, 331   | 1a | - gesloten gebouw, p.o. < 200 m <sup>2</sup>                                                | <b>B2</b> |
| 284           | 255, 331   | B1 | Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen en dergelijke, p.o. < 200 m <sup>2</sup>        | <b>B2</b> |
| 2852          | 2562, 3311 | 2  | Overige metaalbewerkende industrie, in pandig, p.o. < 200 m <sup>2</sup>                    | <b>B2</b> |
| 287           | 259, 331   | B  | Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.; in pandig, p.o. < 200 m <sup>2</sup>                   | <b>B2</b> |
| 30            | 26, 28, 33 | -  | VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS                                              |           |
| 30            | 26, 28, 33 | A  | Kantoormachines- en computerfabrieken, inclusief reparaties                                 | <b>B1</b> |

|               |               |    |                                                                                                   |           |
|---------------|---------------|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
|               |               |    |                                                                                                   |           |
| 33            | 26, 32, 33    | –  | VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN                                  |           |
| 33            | 26, 32, 33    | A  | Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten en dergelijke, inclusief reparaties | <b>B</b>  |
| 36            | 31            | –  | VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.                                              |           |
| 361           | 9524          | 2  | Meubelstoffeerderijen b.o. < 200 m <sup>2</sup>                                                   | <b>A</b>  |
| 362           | 321           |    | Fabricage van munten, sieraden en dergelijke                                                      | <b>B1</b> |
| 363           | 322           |    | Muziekinstrumentenfabrieken                                                                       | <b>B1</b> |
| 3663.1        | 32991         |    | Sociale werkvoorziening                                                                           | <b>B1</b> |
| 40            | 35            | –  | PRODUCTIE EN DISTRIBUTIE VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER                                 |           |
| 40            | 35            | C0 | Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:                                    |           |
| 40            | 35            | C1 | – < 10 MVA                                                                                        | <b>B1</b> |
| 40            | 35            | D0 | Gasdistributiebedrijven:                                                                          |           |
| 40            | 35            | D3 | – gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinstallaties categorie A                             | <b>A</b>  |
| 40            | 35            | D4 | – gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), categorie B en C                             | <b>B1</b> |
| 40            | 35            | E0 | Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:                                                      |           |
| 40            | 35            | E2 | – blokverwarming                                                                                  | <b>B1</b> |
| 41            | 36            | –  | WINNING EN DISTRIBUTIE VAN WATER                                                                  |           |
| 41            | 36            | B0 | Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:                                                       |           |
| 41            | 36            | B1 | – < 1 MW                                                                                          | <b>B1</b> |
| 45            | 41, 42, 43    | –  | BOUWNIJVERHEID                                                                                    |           |
| 45            | 41, 42, 43    | 3  | Aannemersbedrijf met werkplaats, b.o. < 1.000 m <sup>2</sup>                                      | <b>B1</b> |
| 50            | 45, 47        | –  | HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS                                 |           |
| 501, 502, 504 | 451, 452, 454 |    | Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven                                  | <b>B1</b> |
| 5020.4        | 45204         | B  | Autobekleiderijen                                                                                 | <b>A</b>  |
| 5020.5        | 45205         |    | Autowasserijen                                                                                    | <b>B1</b> |
| 503, 504      | 453           |    | Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires                                           | <b>B1</b> |
|               |               |    |                                                                                                   |           |
| 51            | 46            | –  | GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING                                                                 |           |
| 5134          | 4634          |    | Groothandel in dranken                                                                            | <b>C</b>  |
| 5135          | 4635          |    | Groothandel in tabaksproducten                                                                    | <b>C</b>  |
| 5136          | 4636          |    | Groothandel in suiker, chocolade en suikerwerk                                                    | <b>C</b>  |



|        |            |   |                                                                                     |           |
|--------|------------|---|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 5137   | 4637       |   | Groothandel in koffie, thee, cacao en specerijen                                    | <b>C</b>  |
| 514    | 464, 46733 |   | Groothandel in overige consumentenartikelen                                         | <b>C</b>  |
| 5148.7 | 46499      | 0 | Groothandel in vuurwerk en munitie:                                                 |           |
| 5148.7 | 46499      | 1 | – consumentenvuurwerk, verpakt, opslag < 10 ton                                     | <b>B1</b> |
| 5153   | 4673       | 0 | Groothandel in hout en bouwmaterialen:                                              |           |
| 5153   | 5153       | 1 | – algemeen                                                                          | <b>C</b>  |
| 5153   | 4673       | 2 | – indien b.o. < 2.000 m <sup>2</sup>                                                | <b>B1</b> |
| 5153.4 | 5153.4     | 4 | Zand en grind:                                                                      |           |
| 5153.4 | 46735      | 6 | – indien b.o. < 200 m <sup>2</sup>                                                  | <b>B1</b> |
| 5154   | 4674       | 0 | Groothandel in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur:                      |           |
| 5154   | 5154       | 1 | – algemeen                                                                          | <b>C</b>  |
| 5154   | 4674       | 2 | – indien b.o. < 2.000 m <sup>2</sup>                                                | <b>B1</b> |
| 5156   | 4676       |   | Groothandel in overige intermediaire goederen                                       | <b>C</b>  |
| 52     | 47         | – | DETAILHANDEL EN REPARATIE TEN BEHOEVE VAN PARTICULIEREN                             |           |
| 527    | 952        |   | Reparatie ten behoeve van particulieren (exclusief auto's en motorfietsen)          | <b>A</b>  |
| 60     | 49         | – | VERVOER OVER LAND                                                                   |           |
| 6022   | 493        |   | Taxibedrijven                                                                       | <b>B1</b> |
| 6024   | 494        | 0 | Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks), b.o. < 1.000 m <sup>2</sup> | <b>C</b>  |
| 603    | 495        |   | Pomp- en compressorstations van pijpleidingen                                       | <b>B1</b> |
| 63     | 52         | – | DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN HET VERVOER                                         |           |
| 64     | 53         | – | POST EN TELECOMMUNICATIE                                                            |           |
| 641    | 531, 532   |   | Post- en koeriersdiensten                                                           | <b>C</b>  |
| 71     | 77         | – | VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN                   |           |
| 711    | 7711       |   | Personenautoverhuurbedrijven                                                        | <b>B2</b> |
| 712    | 7712, 7739 |   | Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (exclusief personenauto's)                  | <b>C</b>  |
| 713    | 773        |   | Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen                                        | <b>C</b>  |
| 72     | 62         | – | COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE                                           |           |
| 72     | 62         | A | Computerservice- en informatietechnologiebureaus en dergelijke                      | <b>A</b>  |
| 72     | 58, 63     | B | Datacentra                                                                          | <b>B1</b> |
| 73     | 72         | – | SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK                                                         |           |
| 732    | 722        |   | Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek                                  | <b>A</b>  |

|        |                                                   |          |                                              |           |
|--------|---------------------------------------------------|----------|----------------------------------------------|-----------|
| 74     | 63, 69 t/m<br>71, 73, 74,<br>77, 78, 80<br>t/m 82 | –        | OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING            |           |
| 7481.3 | 74203                                             |          | Foto- en filmontwikkelcentrales              | <b>C</b>  |
| 7484.4 | 82992                                             |          | Veilingen voor huisraad, kunst en dergelijke | <b>A</b>  |
| 90     | 37, 38, 39                                        |          | MILIEUDIENSTVERLENING                        |           |
| 9001   | 3700                                              | <b>B</b> | Rioolgemalen                                 | <b>B1</b> |
| 93     | 96                                                | –        | OVERIGE DIENSTVERLENING                      |           |
| 9301.3 | 96013                                             | <b>A</b> | Wasverzendinginrichtingen                    | <b>B1</b> |

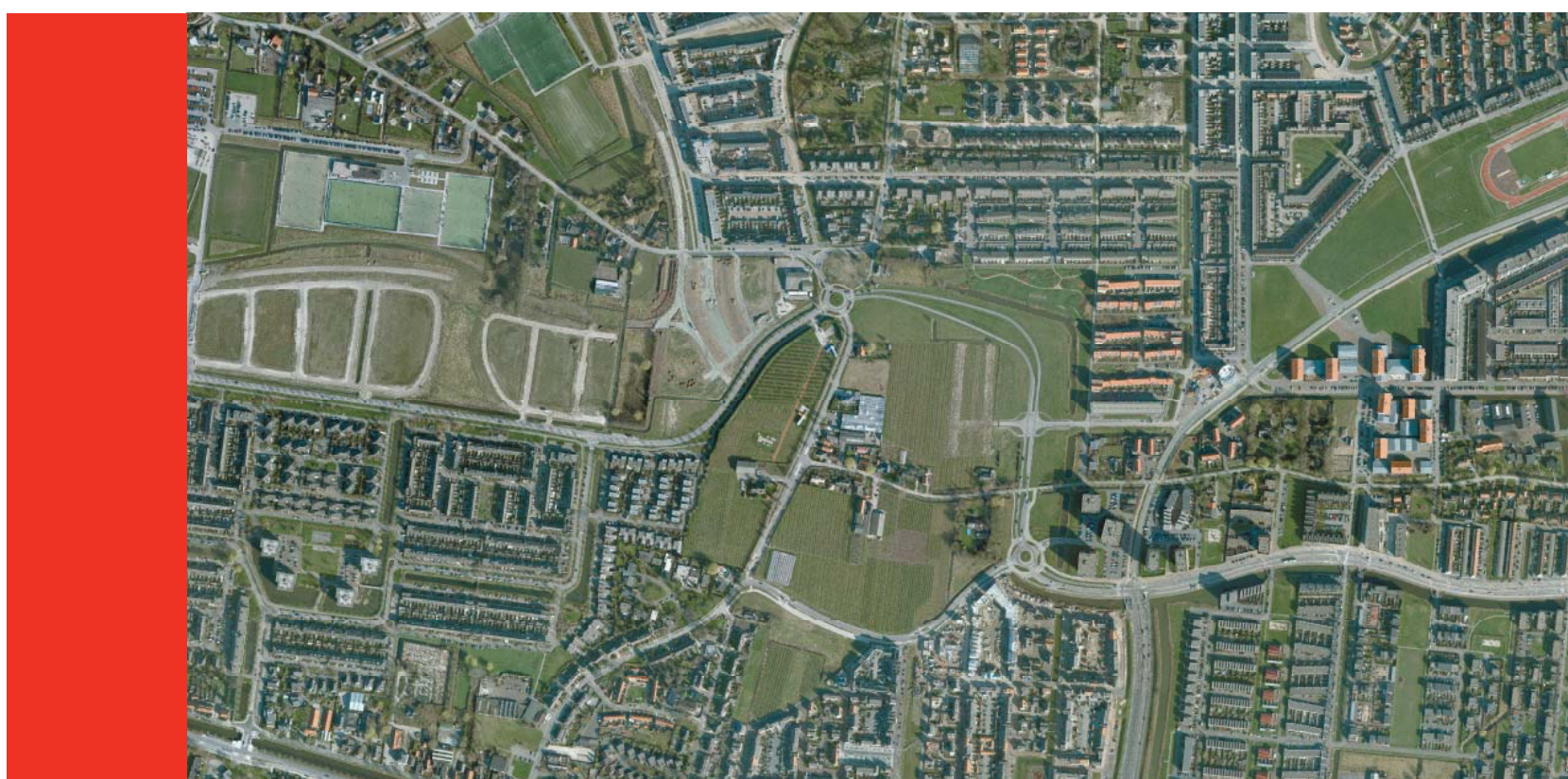
StadsOntwikkeling



[www.utrecht.nl](http://www.utrecht.nl)  
**Uitgave** Gemeente Utrecht  
**Bezoekadres** Ravellaan 1, 3533 JE Utrecht  
**Postadres** Postbus 8406, 3503 RK Utrecht  
**Telefoon** 030 - 286 48 02  
**Mail** stedenbouw@utrecht.nl



# Bijlagen bij bestemmingsplan



## Hoge Woerd

Juni 2011

www.utrecht.nl





✱ = locatie plangebied



## Inhoudsopgave

|           |                                                   |
|-----------|---------------------------------------------------|
| Bijlage 1 | Luchtkwaliteitsonderzoek Hoge Woerd               |
| Bijlage 2 | Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï Hoge Woerd |
| Bijlage 3 | Memo geluid Hoge Woerd                            |
| Bijlage 4 | Akoestisch onderzoek verkeerslawaaï Hoge Woerd    |
| Bijlage 5 | Flora- en faunaonderzoek                          |
| Bijlage 6 | Planschaderisicoanalyse                           |
| Bijlage 7 | Nota van inspraak en overleg                      |





## **Bijlage 1**



# Luchtrapportage Hoge Woerd

Conform: Titel 5.2 Wet milieubeheer  
(Wet luchtkwaliteit)

Kenmerk:  
Datum: 18 februari 2009  
Datum gewijzigd:  
Plannaam: Bestemmingsplan Hoge Woerd  
Auteurs: Wiet Baggen  
Rekenmodel: CARII 7.0

---

## **SO Afdeling Milieu & Duurzaamheid**

Postbus 8406 3503 RK UTRECHT  
Telefoonnummer: 030 - 286 4283  
Bezoekadres: Ravellaan 96

# Inhoud

|       |                                                    |    |
|-------|----------------------------------------------------|----|
| 1.    | Inleiding                                          | 3  |
| 1.1   | Aanleiding                                         | 3  |
| 1.2   | Doel luchtkwaliteitsonderzoek                      | 3  |
| 1.3   | Plangebied en onderzoeksgebied                     | 3  |
| 1.4   | Leeswijzer                                         | 5  |
| 2.    | Wetgeving                                          | 6  |
| 2.1   | Wet luchtkwaliteit                                 | 6  |
| 2.2   | Besluit niet in betekende mate bijdragen           | 7  |
| 2.3   | Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007           | 8  |
| 2.4   | Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007      | 9  |
| 3.    | Onderzoeksopzet en invoergegevens                  | 10 |
| 3.1   | Onderzoeksopzet                                    | 10 |
| 3.1.1 | Toetsjaren                                         | 10 |
| 3.1.2 | Berekeningsmethode                                 | 10 |
| 3.1.3 | Correctie dubbeltelling door invloed van snelwegen | 10 |
| 3.2   | Invoergegevens                                     | 11 |
| 3.2.1 | Verkeersintensiteiten                              | 11 |
| 3.2.2 | Voertuigverdeling                                  | 11 |
| 4.    | Resultaten                                         | 12 |
| 5.    | Samenvatting en Conclusie                          | 13 |

## **Bijlagen**

Bijlage 1: Invoergegevens en legenda

Bijlage 2: Resultaten CARII

Bijlage 3: Wegvaknamen Utrecht

Bijlage 4: Utrechtse achtergrondconcentraties NO<sub>2</sub>

# **1. INLEIDING**

## **1.1 Aanleiding**

In het gebied Leidsche Rijn wordt de komende jaren een groot aantal ontwikkelingen gerealiseerd, onder andere Hoge Woerd. Hoge Woerd ligt ten westen van de woonwijken Parkwijk en Langerak en wordt begrensd door de Langerakbaan aan de oost- en noordzijde, de Vicuslaan aan de zuidzijde en de Burgemeester Middelweerdweg aan de westzijde. In totaal worden er in Hoge Woerd 46 woningen, een bouwloods en kinderdagverblijf gerealiseerd en zijn er tevens diverse recreatieve ontwikkelingen gepland; zie *figuur 1.2*.

Deze ontwikkelingen hebben effect op de luchtkwaliteit. Daarom wordt in het kader van de vaststelling van het Bestemmingsplan Hoge Woerd een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd. De luchtkwaliteit wordt berekend voor de jaren 2010 en 2020.

## **1.2 Doel luchtkwaliteitsonderzoek**

Het doel van dit onderzoek is het om bij het opstellen van het bestemmingsplan aannemelijk te maken of aan een voorwaarde uit artikel 5.16 Wet Milieubeheer wordt voldaan. Het onderzoek richt zich op het effect op de luchtkwaliteit van de realisatie van de geplande kleinschalig woningbouw en de verwachte aantrekkingskracht van de recreatieve ontwikkelingen. Het onderzoek richt zich op het in kaart brengen van feitelijke of dreigende overschrijdingen, zoals gesteld in de Wet luchtkwaliteit. Hiertoe is gekeken naar de situatie, waarbij Hoge Woerd volledig is gerealiseerd (de zogenaamde plansituatie). De ontwikkelingen die in het bestemmingsplangebied Hoge Woerd worden mogelijk gemaakt, zijn al opgenomen in het verkeersmodel van de gemeente Utrecht. Wanneer deze situatie (inclusief de ontwikkelingen in het plangebied) wordt getoetst aan de grenswaarden en voldoet aan de grenswaarden, is het niet nodig om de autonome situatie, zonder de ontwikkelingen in het plangebied, eveneens te toetsen. Voldoet de luchtkwaliteit in de plansituatie aan de grenswaarden, zoals vermeld in de Wet luchtkwaliteit (zie ook hoofdstuk 2), dan zijn er geen belemmeringen voor de te realiseren ontwikkelingsgebied. Mocht er in de plansituatie wel overschrijding van grenswaarden plaatsvinden, dan wordt vervolgens een vergelijking gemaakt met de situatie zonder realisatie van het plan (autonome situatie) en de situatie na realisatie van het plan (plansituatie), teneinde te kunnen bepalen of er - al dan niet per saldo - sprake is van een verslechtering van de luchtkwaliteit als gevolg van realisatie van het plan.

## **1.3 Plangebied en beoordelingsgebied**

Plangebied Hoge Woerd ligt ten westen van de woonwijken Parkwijk en Langerak en wordt begrensd door de Langerakbaan aan de oost- en noordzijden, de Vicuslaan aan de zuidzijde en de Burgemeester Middelweerdweg aan de westzijde. De Vicuslaan wordt verlengd en gaat een verbindingsweg vormen tussen de Langerakbaan en het Castellumlaan; zie *figuur 1.1*.

De ontsluitingswegen in het gebied en de belangrijkste aan- en afvoerroutes naar het te ontwikkelen gebied zijn meegenomen bij de beoordeling van de luchtkwaliteit (het zogenaamde beoordelingsgebied). Voor de volgende wegen is het effect van de plannen op de luchtkwaliteit berekend: de Langerakbaan, Ouderijneweg, Vicuslaan, Burgemeester Middelweerdbaan, Castellumlaan, en 't Zand.

De verkeersintensiteiten voor de verschillende onderzochte wegen zijn opgenomen in bijlage 1.



Figuur 1.1 Plangebied - huidige situatie (2007, google maps)



Figuur 1.2 Overzichtstekening Hoge Woerd

## **1.4 Leeswijzer**

De effecten op de luchtkwaliteit, als gevolg van de realisatie van het plangebied Hoge Woerd zijn onderzocht en beschreven in voorliggend rapport.

In deze rapportage wordt allereerst in hoofdstuk 2 ingegaan op het wettelijke kader, waarna in hoofdstuk 3 de voor dit onderzoek gebruikte onderzoeksopzet en de gebruikte invoergegevens worden toegelicht. Een beschouwing van de resultaten is opgenomen in hoofdstuk 4. Tenslotte wordt in hoofdstuk 5 afgesloten met de conclusies.



## 2. WETGEVING

In dit hoofdstuk wordt de regelgeving rond luchtkwaliteit nader toegelicht.

### 2.1 Wet luchtkwaliteit (Titel 5.2 Wet milieubeheer)

De Nederlandse wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit in de buitenlucht, is opgenomen in de Wet luchtkwaliteit (Wlk) middels de Wet van 11 oktober 2007 tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) (Stb 414, 2007). Deze wet is op 15 november 2007 (Stb. 2007, 434) in werking getreden en vervangt het 'Besluit luchtkwaliteit 2005'. Deze wet is de Nederlandse implementatie van de EU-richtlijnen voor luchtkwaliteit. Onder de Wlk vallen de volgende AMvB's en Ministeriele Regelingen:

- Besluit niet in betekenende mate bijdragen (StB 440, 2007);
- Regeling niet in betekenende mate bijdragen (SC 218, 2007);
- Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (SC 220, 2007);
- Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007 (SC 218, 2007);
- AMvB Gevoelige bestemmingen (is reeds op 16 januari 2009 in werking getreden);
- AMvB Gebiedsafbakening Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (in voorbereiding);
- Smogregeling (in voorbereiding).

De Wlk heeft een limitatieve lijst van te toetsen besluiten. In artikel 5.16 van de gewijzigde Wet milieubeheer is vastgelegd onder welke voorwaarden bestuursorganen de bevoegdheden uit lid 2 mogen uitoefenen.

Als aan één van de volgende voorwaarden is voldaan vormen de luchtkwaliteitseisen geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project leidt - al dan niet per saldo - niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit
- een project draagt "niet in betekenende mate" bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit, hetgeen inhoudt dat door het project de luchtkwaliteit met minder dan 1% verslechtert;
- een project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Op basis van de Wlk zijn plannen die niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit vrijgesteld van toetsing. Plannen die wel in betekenende mate bijdragen moeten individueel getoetst worden aan de Wlk. Vanaf het moment van inwerkingtreding van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) kan er ook op programmaniveau getoetst worden. De verwachting is dat het NSL vanaf medio 2009 in werking gaat treden.

In de Wet luchtkwaliteit (Titel 5.2 Wet milieubeheer) en Bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn regels en grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes (fijn stof), lood, koolmonoxide en benzeen. De concentraties van deze stoffen in de buitenlucht moeten in principe aan de grenswaarden voldoen, tenzij het plan of de inrichting niet in betekende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Voor stikstofdioxide gelden er tot 2010 plandrempels. De plandrempels zakken jaarlijks en zijn op termijn gelijk aan de grenswaarden. Hogere concentraties dan de grenswaarde van deze stoffen in de buitenlucht is tijdelijk toegestaan. Bij overschrijding van de plandrempeel dient er een plan opgesteld te worden ter verbetering van de luchtkwaliteit tenzij de bijdrage van het plan niet in betekende mate is. Het plan ter verbetering van de luchtkwaliteit is erop gericht om op termijn aan de grenswaarden te voldoen. Voor stikstofdioxide is in 2010 de plandrempeel gelijk geworden aan de grenswaarde.

In onderstaande tabellen is een overzicht gegeven van de grenswaarden en plandrempels.

**Tabel 2.1: Normen uit de Wet luchtkwaliteit t.a.v. de luchtcomponent stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>)**

| Toetsingseenheid                    | Maximale Concentratie | Opmerking                                                                                   |
|-------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Jaargemiddelde concentratie:</b> |                       |                                                                                             |
| Grenswaarde per 01-01-2010          | 40 µg/m <sup>3</sup>  |                                                                                             |
| Plandrempeel 2009                   | 42 µg/m <sup>3</sup>  | Tot 2010 neemt de plandrempeel jaarlijks met 2 µg/m <sup>3</sup> af                         |
| <b>Uurgemiddelde concentratie:</b>  |                       |                                                                                             |
| Grenswaarde vanaf 01-01-2005 *      | 200 µg/m <sup>3</sup> | Overschrijding maximaal 18 uur per kalenderjaar toegestaan                                  |
| Alarmdrempeel                       | 400 µg/m <sup>3</sup> | Overschrijding maximaal 18 x per kalenderjaar toegestaan bij gebieden > 100 km <sup>2</sup> |

\* Voor zeer drukke verkeerssituaties op wegen waarbij de intensiteit groter is dan 40.000 motorvoertuigen per etmaal geldt deze grenswaarde pas vanaf 1 januari 2010.

**Tabel 2.2: Normen uit de Wet luchtkwaliteit t.a.v. de luchtcomponent fijn stof (PM<sub>10</sub>)**

| Toetsingseenheid                      | Maximale Concentratie | Opmerking                                                    |
|---------------------------------------|-----------------------|--------------------------------------------------------------|
| <b>Jaargemiddelde concentratie:</b>   |                       |                                                              |
| grenswaarde per 01-01-2005            | 40 µg/m <sup>3</sup>  |                                                              |
| <b>24-uurgemiddelde concentratie:</b> |                       |                                                              |
| grenswaarde vanaf 01-01-2005          | 50 µg/m <sup>3</sup>  | overschrijding maximaal 35 dagen per kalenderjaar toegestaan |

## 2.2 Besluit niet in betekende mate bijdragen (NIBM)

Plannen die niet in betekende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit hoeven niet getoetst te worden aan de grenswaarden zoals opgenomen in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Wanneer een ontwikkeling minder dan 3% van de grenswaarde bijdraagt (1% tot vaststelling NSL) ten opzichte van de autonome situatie, dan is deze ontwikkeling per definitie NIBM en hoeft er geen toetsing aan de grenswaarden (zie tabel 2.1) plaats te vinden. Deze 3% komt overeen met een maximale toename van 1,2 µg/m<sup>3</sup> (0,4 µg/m<sup>3</sup> tot vaststelling NSL) voor de concentraties fijn stof en stikstofdioxide.

In de Regeling niet in betekende mate bijdragen zijn kengetallen opgenomen voor plannen die bij voorbaat niet in betekende mate zijn en derhalve geen toetsing aan de grenswaarden behoeven. Ruimtelijke plannen als woningbouw- en kantoorlocaties (die aan de gestelde criteria qua grootte en aantal ontsluitingswegen voldoen) hoeven om deze reden dan ook niet meer aan de 1% of 3% grens en de grenswaarden getoetst te worden, zie tabel 2.3. Opgemerkt moet echter wel worden dat plannen waarin meerdere functies zijn opgenomen wél beoordeeld dienen te worden. In het centrumgebied Hoge Woerd worden niet alléén woningen gerealiseerd, maar worden ook bijbehorende voorzieningen, zoals een kinderdagverblijf en een bouwloods, gerealiseerd, waardoor er toetsing aan de grenswaarden dient plaats te vinden. Dientengevolge heeft er een luchtkwaliteitonderzoek plaatsgevonden.

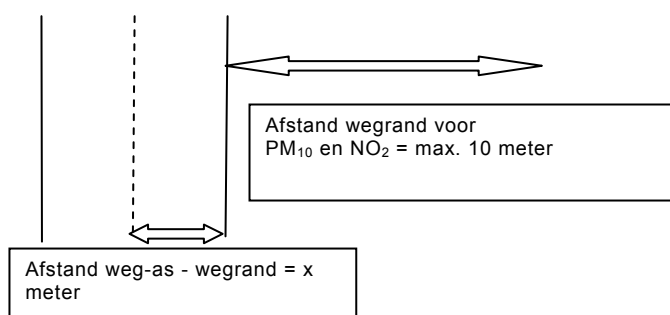
**Tabel 2.3 Maximale omvang NIBM**

|                               | NIBM 3% grenswaarde      |         | NIBM 1% grenswaarde      |        |
|-------------------------------|--------------------------|---------|--------------------------|--------|
|                               | Aantal ontsluitingswegen |         | Aantal ontsluitingswegen |        |
|                               | 1                        | 2       | 1                        | 2      |
| Woningen (aantal)             | 1.500                    | 3.000   | 500                      | 1.000  |
| Kantoren (m <sup>2</sup> bvo) | 100.000                  | 200.000 | 33.333                   | 66.666 |

## 2.3 Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 zijn regels vastgelegd voor de wijze van uitvoering van luchtkwaliteitonderzoeken. In de regeling zijn het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit, de Meetregeling luchtkwaliteit 2005 en de regeling Ozon geïntegreerd. De regeling bevat bepalingen over de plaats waar bij wegen of inrichtingen gerekend dient te worden. Eén van de belangrijkste punten in de regeling zijn de vastgelegde meetafstanden voor  $\text{NO}_2$  en  $\text{PM}_{10}$ . Bij het berekenen van de luchtkwaliteit langs wegen worden de concentraties stikstofdioxide en fijn stof maximaal bepaald op 10 meter van de wegrand (zie figuur 2.1). Omdat het hier gaat om een maximale afstand wordt, mogen de concentraties altijd dichtbij de wegrand worden berekend. Voor de onderhavige berekeningen (geldt voor alle berekende stoffen) is gekozen om de berekening uit te voeren op een afstand van 5 meter van af de wegrand, het gaat hier om een worst-case benadering. Als de rooilijn van bebouwing dicht bij de weg staat dan de hierboven gestelde afstanden dient de afstand vanaf de wegrand tot de rooilijn aangehouden te worden.

Figuur 2.1 Te hanteren afstanden voor  $\text{NO}_2$  en  $\text{PM}_{10}$



Tevens is in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 vastgelegd met welke rekenmethode gerekend dient te worden. Voor dit luchtkwaliteitonderzoek is gebruik gemaakt van standaardrekenmethode 1. Bij toepassing van deze methode voldoet de beschouwde situatie aan de volgende voorwaarden:

- de weg ligt in een stedelijke omgeving;
- de maximale rekenafstand is de afstand tot de bebouwing, met een maximum van 30 meter ten opzichte van de weg-as;
- er is niet of nauwelijks sprake van een hoogteverschil tussen de wegen en de omgeving;
- langs de weg bevinden zich geen afschermende constructies;

Concentraties van zwevende deeltjes ( $\text{PM}_{10}$ ) die zich van nature in de lucht bevinden en niet schadelijk zijn voor de gezondheid van de mens kunnen in het onderzoek buiten beschouwing worden gelaten. Per gemeente is een aftrek (i.v.m. zeezout) voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof gegeven. Voor de gemeente Utrecht bedraagt deze correctie  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Voor het aantal overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde grenswaarde fijn stof is bepaald dat deze in heel Nederland met 6 dagen verminderd mag worden.

## 2.4 Wijzing Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

Op 19 december 2008 is de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 gewijzigd. Met deze wijziging wordt een aantal nieuwe elementen geïntroduceerd. Het gaat dan om het toepasbaarheidbeginsel (op sommige plaatsen hoeft geen beoordeling van de luchtkwaliteit plaats te vinden) en het blootstellingcriterium (relatie tussen de duur van de blootstelling en de te toetsen norm).

Het toepasbaarheidsbeginsel is vastgelegd in artikel 2 (nieuw) van de Regeling en beschrijft de gebieden/locaties waar geen vaststelling van de luchtkwaliteit of berekening van de effecten van een ontwikkeling op de luchtkwaliteit hoeft plaats te vinden.

Het gaat daarbij om:

- a) locaties die zich bevinden in gebieden waartoe leden van het publiek geen toegang hebben en waar geen vaste bewoning is;
- b) terreinen waarop een of meer inrichtingen zijn gelegen, "waarop de arbo-wetgeving van toepassing is";
- c) de rijbaan van wegen en de middenberm van wegen, tenzij voetgangers normaliter toegang tot de middenberm hebben.

Het bepaalde in artikel 25, waarin is vastgelegd dat beoordeling voor zowel fijn stof als stikstofdioxide plaats vindt op maximaal 10 meter uit de rand van de weg, is reeds op 19 juli 2008 in werking getreden.

Het blootstellingcriterium is vastgelegd in artikel 22, lid 1 onder a: "waaraan de bevolking kan worden blootgesteld gedurende een periode die in vergelijking met de middelingstijd van de betreffende luchtkwaliteits significant is". In begrijpelijk Nederlands: jaargemiddelde grenswaarde toetsen bij langdurige blootstelling, uurgemiddelde grenswaarde toetsen bij kortstondige blootstelling.

Dit onderzoek is uitgevoerd met inachtneming van de wijzigingen in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.

## **2.5 Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007**

Op basis van artikel 5.16 lid 1 onder b van de Wet milieubeheer is het mogelijk om saldering van de luchtkwaliteit toe te passen bij de realisering van projecten. Deze projectsaldering is nader uitgewerkt in de Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007. Bij saldering gaat het erom dat een plan bij overschrijding van de grenswaarden mogelijk wordt mits dit gecompenseerd wordt met een verbetering van de luchtkwaliteit voor dezelfde stof. De verbetering moet gelijk zijn aan of groter zijn dan de verslechtering zodat per saldo de luchtkwaliteit verbetert.

### **3. ONDERZOEKSOPZET EN INVOERGEGEVENS**

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten voor het luchtonderzoek uitgewerkt.

#### **3.1 Onderzoeksopzet**

Dit luchtonderzoek heeft betrekking op de gevolgen van de in het Bestemmingsplan Hoge Woerd mogelijk gemaakte ontwikkelingen in het plangebied Hoge Woerd op de luchtkwaliteit. Op basis van het verkeersmodel VRU 2.0 UTR 1.0 is onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit na de realisatie van de ontwikkelingen van Hoge Woerd. In dit verkeersmodel zijn alle redelijkerwijze te verwachten relevante ruimtelijke ontwikkelingen in Utrecht opgenomen. Ook de ontwikkelingen in het bestemmingsplangebied Hoge Woerd zijn in het verkeersmodel opgenomen, waardoor de situatie inclusief de ontwikkelingen getoets wordt aan de grenswaarden. Indien er overschrijdingen van de grenswaarden plaatsvinden langs de onderzochte wegen, zal daarna nog eens gekeken of het plan in betekenende mate bijdraagt aan een verslechtering van de concentraties stoffen in de lucht,

##### **3.1.1 Toetsjaren**

Om een goed beeld te krijgen van de effecten op de luchtkwaliteit zijn berekeningen van de luchtkwaliteit uitgevoerd voor het jaar 2010 en het jaar 2020. Er is gekozen om de luchtkwaliteit in 2010 te berekenen, omdat er vanaf dit jaar ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt binnen het bestemmingsplan Hoge Woerd. Eveneens geldt vanaf het jaar 2010 voor alle stoffen een grenswaarde. Het jaar 2020 is berekend om een doorkijk te geven naar de toekomst (+10 jaar).

##### **3.1.2 Berekeningsmethode**

De berekeningen ten behoeve van de bepaling van de luchtkwaliteit zijn uitgevoerd met CARII, versie 7.0 (SRM 1). Met dit model worden de concentraties schadelijke stoffen berekend uitgaande van drie componenten: de achtergrondconcentratie, de lokale bijdragen en de bijdrage van het onderhavige plan.

##### **3.1.3 Correctie dubbeltelling door invloed van snelwegen**

Bij het uitvoeren van berekeningen aan zeer drukke wegen (zoals snelwegen) kan het effect optreden dat de bijdrage van de weg dubbel wordt meegeteld. Dit gebeurt als de bijdrage van de weg apart wordt vastgesteld zoals gebruikelijk is maar daarnaast ook nog een wezenlijke invloed heeft op de achtergrondconcentratie waarmee het CAR-model rekent. De berekende waarden zijn dan een overschatting van de werkelijke waarden. Daar Utrecht ingesloten ligt door een drietal snelwegen (A2, A12 en A27) en ook aan de noordkant door een zeer drukke weg (Noordelijke Ring Utrecht) is er regelmatig sprake van overschatting van de concentraties in de directe omgeving van deze snelwegen. De gemeente Utrecht heeft daarom een herberekening van de achtergrondconcentraties laten uitvoeren, waarbij is gecorrigeerd voor deze overschatting (dubbeltelling).

De achtergrondconcentraties die door het MNP (het Milieu- en Natuurplanbureau) worden geleverd, zijn gebaseerd op een grofmazige invoer van bronnen (5 bij 5 kilometer) en bevatten de invloed van snelwegen. Voor PM<sub>10</sub> blijkt deze dubbeltelling klein, maar voor NO<sub>2</sub> is dit aanzienlijk. TNO heeft daarom in opdracht van de gemeente Utrecht een dubbeltellingcorrectie uitgevoerd voor NO<sub>2</sub>. Dit is uitgevoerd met de kwadratische dubbeltellingcorrectie (TNO 2007-A-R0787/B). De resultaten zijn verwerkt in nieuwe achtergrondconcentraties (100 bij 100 meter). Hierdoor is een gedetailleerdere (afstandsafhankelijke) concentratieberekening verkregen, waarbij de bijdrage van het snelwegverkeer toch slechts één keer is meegenomen.

De correctie voor dubbeltelling is door TNO uitgevoerd voor 2006, 2010 en 2020.

In bijlage 4 zijn voor de verschillende wegvakken de herberekende achtergrondconcentraties van stikstofdioxide voor de jaren 2010, 2015 en 2020 opgenomen.

## **3.2 Invoergegevens**

In deze paragraaf worden de belangrijkste invoergegevens besproken. De complete invoergegevens zijn opgenomen in bijlage 1.

### **3.2.1 Verkeersintensiteiten**

Voor de berekening van de luchtkwaliteit is de invoer van verkeersgegevens een belangrijk onderdeel. Voor de berekening van de verkeersintensiteiten heeft de gemeente gebruik gemaakt van het verkeersmodel VRU 2.0 UTR 1.0, zoals dat door het college van B&W van de gemeente Utrecht op 15 januari 2008 is vastgesteld. Het Bestuur Regio Utrecht heeft op 31 mei 2007 een nieuw verkeersmodel VRU 2.0 2002-2020 vastgesteld. Dit model is gebruikt als basis voor het model VRU 2.0 UTR 1.0. In dit model is de Utrechtse situatie qua ruimtelijke ontwikkelingen (woningen, kantoren, bedrijven en voorzieningen) meer gedetailleerd en geactualiseerd opgenomen. Het basisjaar voor het autoverkeer is in de Utrechtse versie geactualiseerd naar het jaar 2006 en het vrachtverkeer is nader gedifferentieerd naar middelzware en zware voertuigen. Ten behoeve van milieuberekeningen zijn ook tussengelegen prognosejaren 2010 en 2015 gemodelleerd, op basis van de uitgangsjaren 2006 en 2020.

Het verkeersmodel heeft vervolgens uit de inwonersaantallen en arbeidsplaatsen (aan de hand van reismotief, zoals woon-werk, studie, zakelijk, recreatief) het aantal autoritten berekent.

De met het VRU 2.0 UTR 1.0 berekende verkeersintensiteiten gelden voor de situatie na realisatie van het volledige plan (plansituatie).

De intensiteiten voor de relevante wegen zijn opgenomen in bijlage 1.

### **3.2.2 Voertuigverdeling**

Afhankelijk van de weg en het wegvak varieert de fractie middelzwaar verkeer binnen het beoordelingsgebied tussen de 1 en 3 procent. De fractie zwaar verkeer varieert tussen de 0,8 en 4,5 procent. In bijlage 1 zijn de verschillende fractie verdelingen opgenomen voor de verschillende wegen en wegvakken. Voor een nadere specificatie van de fracties wordt verwezen naar bijlage 1.

Ook de overige voor de luchtkwaliteitsberekening relevante wegkarakteristieken zijn opgenomen in bijlage 1.

## 4. RESULTATEN

In Nederland zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>).

Voor Nederland en dus ook voor het beoordelingsgebied geldt dat in geen van de onderzochte jaren geen overschrijding van de normen voor de stoffen benzeen (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>), zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>), koolmonoxide (CO) en benz(a)pyreen (BaP) is geconstateerd. Evenmin is er sprake van overschrijdingen van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO<sub>2</sub>.

Er zijn in dit onderzoek berekeningen uitgevoerd voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>), fijn stof (PM<sub>10</sub>). Voor het onderzoeksgebied geldt dat in geen van de onderzochte jaren (2010 en 2020) overschrijdingen plaatsvinden van de grenswaarden voor de berekende stoffen. Voor een overzicht van de uitgebreide rekenresultaten wordt verwezen naar bijlage 2.

Alle berekeningen zijn uitgevoerd op een afstand van 5 meter van de wegrand op maatgevende plaatsen. Binnen een afstand van 5 meter zijn geen te toetsten objecten aanwezig (zoals voortuinen of drukke trottoirs (bijv winkelstraat)). Op 5 meter afstand zijn in geen enkel jaar overschrijdingen van de grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> geconstateerd.



## 5. SAMENVATTING EN CONCLUSIE

Het doel van dit onderzoek is te onderzoeken of de luchtkwaliteit na vaststelling van en realisatie van de mogelijk gemaakte ontwikkelingen (woningen, kinderdagverblijf en een bouwloods, alsmede recreatieve voorzieningen) in het Bestemmingsplangebied Hoge Woerd voldoet aan de gestelde grenswaarden in de Wet luchtkwaliteit. Bij het bepalen van de luchtkwaliteit in de situatie na realisatie van de genoemde ontwikkelingen is tevens rekening gehouden met aanpassingen van de wegen in het beoordelingsgebied.

Alle berekeningen zijn uitgevoerd op een afstand van 5 meter van de wegrand op maatgevende plaatsen. Binnen een afstand van 5 meter zijn geen te toetsten objecten aanwezig (zoals voortuinen of drukke trottoirs (bijv winkelstraat)).

Op basis van de uitgevoerde luchtkwaliteitberekeningen op 5 meter van de wegrand kan worden geconcludeerd dat in de toekomstige situatie na vaststelling van het Bestemmingsplan Hoge Woerd er in geen van de onderzochte jaren sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarden en aldus aan het gestelde in artikel 5.16 eerste lid 1, onder a, van de Wet milieubeheer wordt voldaan.

### Eindconclusie

Op basis van de Wet milieubeheer (Titel 5.2 ) vormt de luchtkwaliteit geen belemmering voor de vaststelling van Bestemmingsplan Hoge Woerd en de daarmee mogelijk gemaakte ontwikkelingen, omdat nergens de grenswaarden worden overschreden.

## **Bijlage 1: Toelichting invoergegevens CARII**

- 1A Uitleg invoergegevens**
- 1B Invoergegevens 2010**
- 1C Invoergegevens 2020**
- 1D Overige invoergegevens**

## Bijlage 1A Uitleg invoergegevens

### Verkeersintensiteiten

Er is voor de verkeersintensiteiten een onderverdeling gemaakt in lichte, middelzware en zware motorvoertuigen en tevens is het aantal bussen geïnventariseerd. De gehanteerde verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeersmodel VRU 2.0 UTR 1.0. In bijlagen 1B tot en met 1D zijn de berekende verkeersintensiteiten opgenomen.

### Meteocondities

Er is voor alle jaren gekozen voor een meerjarige meteo. Voor de jaren 2010, 2015 en 2020 is dit de gemiddelde meteoconditie over een periode van 10 jaar.

### Coördinaten

De in bijlage 3 opgenomen X- en Y-coördinaten betreffen de rijksdriehoekscoördinaten.

### Snelheidstypering

|   |                                   |                                                                                                                                          |
|---|-----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| A | snelweg algemeen                  | gemiddelde rijsnelheid is 65 km/uur, gemiddeld ca. 0,2 stops per afgelegde kilometer                                                     |
| B | buitenweg algemeen                | weg met snelheid van maximaal 60 km/uur, gemiddeld ca. 0,2 stops per afgelegde kilometer                                                 |
| C | normaal stadsverkeer              | redelijke mate van congestie, gemiddelde snelheid 15-30 km/uur, gemiddeld ca. 2 stops per afgelegde kilometer                            |
| D | stagnerend verkeer                | stadsverkeer met grote mate van congestie (gemiddeld lager dan 15 km/uur), gemiddeld ca. 10 stops per afgelegde kilometer                |
| E | stadsverkeer met minder congestie | stadsverkeer met relatief groter aandeel 'free-flow' rijgedrag (gemiddeld 30-45 km/uur), gemiddeld ca. 1,5 stops per afgelegde kilometer |

### Wegtype

|    |                                                                                                                                                                |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1  | Open terrein                                                                                                                                                   |
| 2  | Basistype, alle wegen anders dan type 1, 3a, 3b of 4                                                                                                           |
| 3a | Beide zijden van de weg bebouwing, afstand wegas - gevel is kleiner dan 3 maal de hoogte van de bebouwing, maar groter dan 1,5 maal de hoogte van de bebouwing |
| 3b | Beide zijden van de weg bebouwing, afstand wegas - gevel is kleiner dan 1,5 maal de hoogte van de bebouwing                                                    |
| 4  | Eenzijdige bebouwing, weg met één zijde min of meer aaneengesloten bebouwing op een afstand van minder dan 3 maal de hoogte van de bebouwing                   |

### Bomenfactor

|      |                                                                                        |
|------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| 1,00 | hier en daar bomen of in het geheel niet                                               |
| 1,25 | één of meer bomen met een onderlinge afstand van minder dan 15 meter                   |
| 1,50 | de kronen raken elkaar en overspannen minstens een derde gedeelte van de straatbreedte |

### Toelichting Verkeersmodel VRU 2.0 UTR 1.0

Voor de berekening van toekomstige verkeersintensiteiten is gebruik gemaakt van het Verkeersmodel Regio Utrecht (VRU) 2.0 UTR 1.0. Een uitgebreide verantwoording van het verkeersmodel is opgenomen in "VRU 2.0 UTR 1.0; Toelichting en achtergronden" (januari 2008) van StadsOntwikkeling gemeente Utrecht.

### Algemeen

Het Bestuur Regio Utrecht heeft op 31 mei 2007 een nieuw verkeersmodel VRU 2.0 2002-2020 vastgesteld. Dit regionale model is afgeleid van het landelijke Nieuw Regionaal Model (NRM) Randstad van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Het regionale model is gebruikt als basis voor het model VRU 2.0 UTR 1.0. In dit model is de Utrechtse situatie qua ruimtelijke ontwikkelingen (woningen, kantoren, bedrijven en voorzieningen) meer gedetailleerd en geactualiseerd opgenomen. Het basisjaar voor het autoverkeer is in de Utrechtse versie geactualiseerd naar het jaar 2006 en het vrachtverkeer is nader gedifferentieerd naar middelzware en zware voertuigen.

Het VRU 2.0 UTR 1.0 is een multimodaal model, dat alleen gekalibreerd is voor het autoverkeer. Dit betekent dat effecten van maatregelen op de vervoerswijzekeuze doorwerken in het model.

Het VRU 2.0 UTR 1.0 bevat twee modules:

- Het *verkeersmodel* simuleert een "normale" spitsperiode zoals deze voorkomt in het voorjaar en najaar. Het model bevat de jaren 2006 en 2020. Dit model wordt gebruikt voor het uitwerken van verkeerskundige vraagstukken en beleidsmaatregelen.
- Het *verkeers(milieu)model* wordt gebruikt voor het berekenen van intensiteiten ten behoeve van de onderzoeken naar de lucht- en geluidskwaliteit. Dit model bevat de jaren 2006, 2010, 2015 en 2020 en beschrijft een etmaalperiode van een jaargemiddelde werkdag.

Eén keer in de 4 á 6 jaar wordt het regionale model geactualiseerd. Het stedelijk model VRU 2.0 UTR 1.0 zal in principe jaarlijks worden geactualiseerd, maar moet wel in de pas blijven lopen met het regionale model. Het nieuwe basisjaar dient daarnaast te zijn gebaseerd op een zo stabiel mogelijke situatie op straat, waarbij de effecten van tijdelijke maatregelen zoveel mogelijk uitgesloten moeten kunnen worden.

Bij een eventuele update van de prognoses voor de toekomst wordt rekening gehouden met alle redelijkerwijze te verwachten relevante ruimtelijke ontwikkelingen die na het basisjaar worden gerealiseerd.

Het is ondoenlijk om alle ritten van iedere persoon apart te modelleren. Daarom zijn modelgebieden onderscheiden, waarbij de ritten worden geaggregeerd per modelgebied en reismotief. Het model bestaat uit circa 4400 gebieden en beslaat geheel Nederland en aangrenzende gebieden in het buitenland. De stad Utrecht is in beeld gebracht met circa 750 gebieden. Bij het ontwerpen van het model wordt bij de vaststelling van de gebiedsgrenzen rekening gehouden met de maaswijdte van het netwerk, geografische grenzen en de functie van het gebied. De gebieden zijn voor zowel het basisjaar en de prognosejaren gelijk. Voor ontwikkelingsgebieden waarvoor nog niet exact bekend is wat er komt wordt een globalere werkwijze gevolgd.

In het model worden drie vervoerswijzen gehanteerd te weten: personenauto's, vrachtverkeer (inclusief touringcars) en lijnbussen. De lijnbussen staan in een apart netwerk en zijn dus exogeen opgenomen in het model.

#### Invoergegevens verkeersmodel

Een verkeersmodel rekent op basis van invoergegevens het verkeer over de verschillende wegen voor een bepaald gebied uit. Voor een goed model is het van belang dat het basisjaar goed ingesteld is. Als het basisjaar goed is ingesteld dan kunnen prognosejaren berekend worden. De volgende uitgangspunten zijn voor het VRU 2.0 UTR 1.0 gehanteerd:

- de peildatum voor het basisjaar is 1 januari 2006;
- de peildatum voor de verkeersonderzoeksresultaten zijn voor Utrecht-West het najaar van 2006 en voor Utrecht-Oost het voorjaar van 2007;
- de peildatum voor sociaal-economische invoergegevens is het voorjaar 2006 (uitgave BI);
- de peildatum voor de invoer van de relevante ruimtelijke plannen ten behoeve van de prognosemodellen is 1 november 2007.

Voor het basisjaar van het model is gebruik gemaakt van de volgende invoergegevens:

- inwoners Utrecht-stad;
- inwoners overig;
- arbeidsplaatsen Utrecht-stad;
- arbeidsplaatsen overig;
- autonetwerk conform de situatie op straat. Hierbij heeft een schematisering plaatsgevonden op basis van bestanden van de afdeling Vastgoed (RijksDriehoekNet-coördinaten). Aan de lijnstukken zijn gebruikskenners gekoppeld. Aan de coördinaten van de kruispunten zijn kruispuntkenners gekoppeld (zoals afslagen).

Voor de kalibratie van het model zijn op een aantal, door het modelbureau geadviseerde, punten via verkeersonderzoeken de verkeersintensiteiten bepaald. Voor de rijkswegen en de provinciale wegen is gebruik gemaakt van telgegevens van respectievelijk Rijkswaterstaat en de provincie Utrecht. De kalibratie leidt tot het vaststellen van een

correctiecoëfficiënt per modelgebied. Het is te verwachten dat deze correctiecoëfficiënten ook van toepassing zijn op de prognosejaren. Voor modelgebieden die alleen voor de prognosejaren gevuld zijn wordt geen correctie uitgevoerd.

Voor de prognosejaren zijn de redelijkerwijze te verwachten relevante ontwikkelingen in het model opgenomen. Daarbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- voor de korte termijn: concrete ruimtelijke besluiten met betrekking tot woningbouw en/of de realisatie van nieuwe kantoren, bedrijfspanden en/of winkels zijn opgenomen in het model;
- voor de middellange termijn: algemene ruimtelijke besluiten met betrekking tot woningbouw en/of de realisatie van nieuwe kantoren, bedrijfspanden en/of winkels zijn opgenomen in het model;
- voor de lange termijn: ruimtelijke beleidsambities zoals vastgelegd in ruimtelijke visies, master plannen, regionale structuurplannen, provinciale nota's en rijks nota's zijn opgenomen in het model;
- prognoses met betrekking tot de ontwikkeling van de demografie, gemiddelde woningbezetting, huishoudgrootte, leegstand als gevolg van economische neergang, etc. zijn verwerkt in het model;
- voor toekomstige wijzigingen in het wegennet is onder andere gekeken naar het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport, afspraken op (boven) lokaal niveau, het provinciaal programma, regionale programmeringgegevens en het bereikbaarheidsprogramma van de gemeente.

Daarnaast wordt voor het bepalen van de verplaatsingen in de prognosejaren ook rekening gehouden met:

- landelijk groeiscenario en brandstofprijzen;
- groei van inwoners;
- groei van arbeidsplaatsen;
- aanleg van infrastructuur;
- aanleg van openbaar vervoer verbindingen;
- reiskosten openbaar vervoer;
- parkeertarieven en -gebieden.

#### Toedeling verkeer

Per modelgebied worden alle personen die naar een ander modelgebied reizen bepaald aan de hand van verschillende reismotieven te weten woon-werk, woon-winkel, woon-school, zakelijk en overig. Met behulp van het Mobiliteitsonderzoek Nederland worden de ritproducties voor het autoverkeer berekend. Verplaatsingen met de auto binnen de gebieden zelf worden dus niet meegenomen. Het aantal korte verplaatsingen is echter zeer beperkt voor Utrecht en dus niet van significante invloed.

De autoritten tussen modelgebieden worden toegekend aan de wegvakken van het model. Deze wegvakken behoren tot één van de volgende netwerken:

- Het *analyse netwerk* betreft de wegvakken waarvan de intensiteiten in het basisjaar goed gekalibreerd konden worden en zijn dus direct afleesbaar uit het model;
- Het *rekennetwerk* dat wordt beïnvloed door modelaannamen en schematiseringen. Daarom is het niet zomaar mogelijk intensiteiten uit het model af te lezen en is veelal een nadere uitwerking gewenst.

Voor de verdeling van het verkeer van één modelgebied over de andere modelgebieden wordt gebruik gemaakt van het zwaartekrachtmodel, dat rekening houdt met de gegeneraliseerde reistijden en kosten.

De toedeling van het verkeer wordt berekend voor enerzijds de twee spitsperioden (ochtend- en avondspits) en anderzijds de rest van de dag.

Het verkeer tijdens de spits wordt door middel van Volume Averaging aan het netwerk toegedeeld. Bij de routekeuze wordt rekening gehouden met toenemende verkeersdrukke waardoor het netwerk optimaal aangesproken wordt en alle ritten eenzelfde mate van vertraging ondervinden.

Het verkeer tijdens de rest van de dag wordt toegekend op basis van All Or Nothing. Bij deze All Or Nothing toedeling worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- er is geen sprake van congestie;

- elke herkomst en bestemmingscombinatie heeft één route die het snelst is;
- de modelsnelheid (bepaald uit de gemiddelde haalbare rijsnelheid, de wettelijke maximumsnelheid en de gemiddelde afwikkelingskwaliteit) en afstand bepalen hoofdzakelijk de snelste routes;
- de routekeuze is tevens afgestemd op invloeden zoals de allure van de route en andere niet-meetbare waarden;
- de All Or Nothing toedeling geldt voor alle perioden in de restdag (avond, middag en nacht);
- tijdelijke vertragingen als gevolg van de overschrijding van de wegvakcapaciteit en of kruispuntoververzadiging in congestieperioden buiten de beide spitsperioden worden niet meegewogen in de routekeuze en dus ook niet gesimuleerd.

Omdat het model voornamelijk gericht is op het berekenen van autoritten kunnen ketenverplaatsingen (autoritten, gecombineerd met vervoer per trein of fiets) niet rechtstreeks met het model worden berekend. De effecten van een transferium worden ingebracht na een handmatige berekening met een logit keuzemodel. Ook wordt voor bijzondere attracties, zoals een casino, een handmatige aanpak gevolgd.

#### Betrouwbaarheid

Modelberekeningen hebben per definitie een bandbreedte van betrouwbaarheid die van situatie tot situatie kan verschillen. Van belang is dat voortdurend getracht wordt de betrouwbaarheid van prognoses te vergroten, door herijking en periodieke kalibratie.

## BIJLAGE 1A: LEGENDA

Uitleg legenda bijlagen 1b, 1c en 1d

### **Bijlage 1b en 1c:**

Kolom 1 Wegvak: het wegvak waarvoor de verkeersintensiteiten zijn berekend. De codering is als volgt:

WdV/v1/sL/rR betekent: Weg der Verenigde Naties/wegVak 1/stoep Links/rijrichting Rechts

WdV/v1/sI/rL betekent: Weg der Verenigde Naties/wegVak 1/stoep Links/rijrichting Links

Rijrichting rechts: gaande vanuit vak 1 naar vak 2 is de rechterkant van de weg stoep rechts en is dit ook rijrichting rechts.

GrRo/v4/sr/rR/T3A = Graadt van Roggenweg, vak4, stoep rechts, rijrichting rechts en doorgerekend met wegtype 3A

GrRo/v4/sRgem4/3A = voor dit wegvak is voor stoep rechts zowel het wegtype 4 als wegtype 3A doorgerekend en bij deze codering zijn de gemiddelde berekende resultaten opgenomen.

Oude/v2/alt/3B = Oudenoord, vak 2 met alternatief wegtype 3B

Kolom 2 ambitie: de geprognoseerde verkeersintensiteit volgens het VRU 2,0 UTR 1,0-verkeersmodel op dit wegvak indien het project Muziekpaleis is uitgevoerd (de situatie na projectrealisatie)

Kolom 3 Bussen: het aantal lijnbussen per etmaal op het betreffende wegvak in de genoemde rijrichting

Kolom 4 gemiddelde snelheid: De gemiddelde doorstromingsnelheid van het verkeer op het betreffende wegvak in de genoemde rijrichting onderverdeeld per categorie.

Categorie a = snelweg met een gemiddelde snelheid van 100 km/h

Categorie b = buitenweg met een snelheidslimiet van maximaal 70 km/h

Categorie c = normaal stadsverkeer met een gemiddelde snelheid van 19 km/h

Categorie d = stagnerend stadsverkeer met een gemiddelde snelheid van 13 km/h

Categorie e = doorstromend stadsverkeer met een gemiddelde snelheid van 26 km/h

Kolom 5 en 6 % zwaar en mzw verkeer: Het percentage vrachtverkeer (zwaar en middel zwaar verkeer) als onderdeel van het totale verkeersvolume is berekend aan de hand van de verkeerstellingen uit 2005. Voor de wegvakken waar niet is geteld, wordt uitgegaan van vergelijkbare wegvakken waar wel is geteld, hierbij is rekening gehouden met type weg en afslagen.

### **Bijlage 1d:**

Kolom 1 Wegvak: het wegvak waarvoor de verkeersintensiteiten zijn berekend. De codering is als volgt:

WdV/v1/sL/rR betekent: Weg der Verenigde Naties/wegVak 1/stoep Links/rijrichting Rechts

WdV/v1/sI/rL betekent: Weg der Verenigde Naties/wegVak 1/stoep Links/rijrichting Links

Kolom 2 en 3: x- en y- coördinaat: De X- en Y-coördinaten betreffen de rijksdriehoekscoördinaten.

Kolom 4 wegtype:

Wegtype 1 = Open terrein

Wegtype 2 = Basistype, alle wegen anders dan type 1, 3a, 3b of 4

Wegtype 3a = Beide zijden van de weg bebouwing, afstand wegas - gevel is kleiner dan 3 maal de hoogte van de bebouwing, maar groter dan 1,5 maal de hoogte van de bebouwing

Wegtype 3b = Beide zijden van de weg bebouwing, afstand wegas - gevel is kleiner dan 1,5 maal de hoogte van de bebouwing

Wegtype 4 = Eenzijdige bebouwing, weg met één zijde min of meer aaneengesloten bebouwing op een afstand van minder dan 3 maal de hoogte van de bebouwing

Kolom 5: afstand tot wegas in m

Kolom 6: bomenfactor:

Bomenfactor 1,00 = hier en daar bomen of in het geheel niet

Bomenfactor 1,25 = één of meer bomen met een onderlinge afstand van minder dan 15 meter

Bomenfactor 1,50 = de kronen raken elkaar en overspannen minstens een derde gedeelte van de straatbreedte

Kolom 7: parkeerbewegingen: het aantal parkeerbewegingen per dag over het betreffende wegvak.



## BIJLAGE 1B: Invoergegevens 2010

| 1               | 2       | 3      | 4                      | 5     | 6     |
|-----------------|---------|--------|------------------------|-------|-------|
|                 | 2010    | Bussen | gemiddelde<br>snelheid | % zw  | % mzw |
|                 | Ambitie | 2010   | 2010                   |       |       |
| Ouden/v1/sL/rR  | 5880    | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v1/sL/rL  | 6980    | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v1/sR/rL  | 6980    | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v1/sR/rR  | 5880    | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v2/sL/rR  | 5370    | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v2/sL/rL  | 6360    | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v2/sR/rL  | 6360    | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v2/sR/rL  | 6360    | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v3/sL     | 11730   | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v3/sR     | 11730   | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v4/sL     | 11730   | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v4/sR     | 11730   | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v5/sL     | 11730   | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v5/sR     | 11730   | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v6/sL     | 11280   | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v6/sR     | 11280   | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v7/sL     | 11280   | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v7/sR     | 11280   | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v8/sL     | 11280   | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v8/sR     | 11280   | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v9/sL     | 11280   | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v9/sR     | 11280   | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v10/sL/rR | 5170    | 0      | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v10/sL/rL | 6120    | 0      | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v10/sR/rL | 6120    | 0      | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v10/sR/rR | 5170    | 0      | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v11/sL/rR | 5170    | 155    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v11/sL/rL | 6120    | 155    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v11/sR/rL | 6120    | 155    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v11/sR/rR | 5170    | 155    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v12/sL/rR | 5170    | 155    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v12/sL/rL | 6120    | 155    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v12/sR/rL | 6120    | 155    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v12/sR/rR | 5170    | 155    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v13/sL/rR | 5180    | 155    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v13/sL/rL | 6130    | 155    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v13/sR/rL | 6130    | 155    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v13/sR/rR | 5180    | 155    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v14/sL/rR | 5260    | 155    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v14/sL/rL | 6210    | 155    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v14/sR/rL | 6210    | 155    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v14/sR/rR | 5260    | 155    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Cast/v1/sL      | 7100    | 0      | c                      | 0,50% | 1,50% |
| Cast/v1/sR      | 7100    | 0      | c                      | 0,50% | 1,50% |
| Cast/v2/sL      | 7100    | 0      | c                      | 0,50% | 1,50% |
| Cast/v2/sR      | 7100    | 0      | c                      | 0,50% | 1,50% |

| 1                | 2       | 3      | 4                      | 5     | 6     |
|------------------|---------|--------|------------------------|-------|-------|
|                  | 2010    | Bussen | gemiddelde<br>snelheid | % zw  | % mzw |
|                  | Ambitie | 2010   | 2010                   |       |       |
| Cast/v3/sL       | 5660    | 0      | c                      | 0,50% | 1,50% |
| Cast/v3/sR       | 5660    | 0      | c                      | 0,50% | 1,50% |
| Cast/v4/sL       | 5210    | 0      | c                      | 0,50% | 1,50% |
| Cast/v4/sR       | 5210    | 0      | c                      | 0,50% | 1,50% |
| Cast/v5/sL       | 270     | 0      | c                      | 0,50% | 1,50% |
| Cast/v5/sR       | 270     | 0      | c                      | 0,50% | 1,50% |
| LaRaBn/v1/sL/rR  | 5160    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v1/sL/rL  | 4240    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v1/sR/rL  | 4240    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v1/sR/rR  | 5160    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v2/sL/rR  | 5160    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v2/sL/rL  | 4240    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v2/sR/rL  | 4240    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v2/sR/rR  | 5160    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v3/sL/rR  | 5160    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v3/sL/rL  | 4230    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v3/sR/rL  | 4230    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v3/sR/rR  | 5160    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v4/sL/rR  | 4570    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v4/sL/rL  | 3590    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v4/sR/rL  | 3590    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v4/sR/rR  | 4570    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v5/sL/rR  | 4610    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v5/sL/rL  | 4610    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v5/sR/rL  | 3640    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v5/sR/rR  | 3640    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v6/sL/rR  | 4610    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v6/sL/rL  | 3640    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v6/sR/rL  | 3640    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v6/sR/rR  | 4610    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v7/sL/rR  | 3860    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v7/sL/rL  | 2910    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v7/sR/rL  | 2910    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v7/sR/rR  | 3860    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v8/sL/rR  | 3860    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v8/sL/rL  | 2910    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v8/sR/rL  | 2910    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v8/sR/rR  | 3860    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v9/sL/rR  | 3860    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v9/sL/rL  | 2910    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v9/sR/rL  | 2910    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v9/sR/rR  | 3860    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v10/sLrR  | 5300    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v10/sL/rL | 4160    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v10/sR/rL | 4160    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v10/sR/rR | 5300    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v11/sL/rR | 5400    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v11/sL/rL | 4270    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v11/sR/rL | 4270    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v11/sR/rR | 5400    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v12/sL/rR | 5400    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |

| 1                 | 2       | 3      | 4                      | 5     | 6     |
|-------------------|---------|--------|------------------------|-------|-------|
|                   | 2010    | Bussen | gemiddelde<br>snelheid | % zw  | % mzw |
|                   | Ambitie | 2010   | 2010                   |       |       |
| LaRaBn/v12/sL/rL  | 4270    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v12/sR/rL  | 4270    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v12/sR/rR  | 5400    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v13/sL/rR  | 6530    | 110    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| LaRaBn/v13/sL/rL  | 6340    | 110    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| LaRaBn/v13/sR/rL  | 6340    | 110    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| LaRaBn/v13/sR/rR  | 6530    | 110    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| LaRaBn/v14A/sL/rR | 6480    | 110    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| LaRaBn/v14A/sL/rL | 6290    | 110    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| LaRaBn/v14A/sR/rL | 6290    | 110    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| LaRaBn/v14A/sR/rR | 6480    | 110    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| LaRaBn/v14B/sL/rR | 6480    | 110    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| LaRaBn/v14B/sL/rL | 6290    | 110    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| LaRaBn/v14B/sR/rL | 6290    | 110    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| LaRaBn/v14B/sR/rR | 6480    | 110    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| LaRaBn/v15/sL/rR  | 7130    | 110    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| LaRaBn/v15/sL/rL  | 7400    | 110    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| LaRaBn/v15/sR/rL  | 7400    | 110    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| LaRaBn/v15/sR/rR  | 7130    | 110    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Zand/v1/sL        | 30      | 0      | c                      | 0,50% | 1,50% |
| Zand/v1/sR        | 30      | 0      | c                      | 0,50% | 1,50% |
| Zand/v2/sL        | 30      | 0      | c                      | 0,50% | 1,50% |
| Zand/v2/sR        | 30      | 0      | c                      | 0,50% | 1,50% |
| Zand/v3/sL        | 9060    | 190    | c                      | 0,50% | 1,50% |
| Zand/v3/sR        | 9060    | 190    | c                      | 0,50% | 1,50% |
| Zand/v4/sL        | 9050    | 190    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| Zand/v4/sR        | 9050    | 190    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| Zand/v5/sL        | 8450    | 190    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| Zand/v5/sR        | 8450    | 190    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| Zand/v6/sL        | 8260    | 190    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| Zand/v6/sR        | 8260    | 190    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| Zand/v7/sL        | 8260    | 190    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| Zand/v7/sR        | 8260    | 190    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| Zand/v8/sL        | 8180    | 190    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| Zand/v8/sR        | 8180    | 190    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| Zand/v9/sL        | 8100    | 190    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| Zand/v9/sR        | 8100    | 190    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| Bmid/v1/sL        | 7900    | 40     | b                      | 2,50% | 1,50% |
| Bmid/v1/sR        | 7900    | 40     | b                      | 2,50% | 1,50% |
| Bmid/v2/sL        | 7900    | 40     | b                      | 2,50% | 1,50% |
| Bmid/v2/sR        | 7900    | 40     | b                      | 2,50% | 1,50% |
| Bmid/v3/sR        | 4900    | 40     | b                      | 2,50% | 1,50% |
| Bmid/v3/sL        | 4900    | 40     | b                      | 2,50% | 1,50% |
| Bmid/v4/sL        | 4700    | 40     | b                      | 2,50% | 1,50% |
| Bmid/v4/sR        | 4700    | 40     | b                      | 2,50% | 1,50% |
| Bmid/v5/sL        | 4700    | 40     | b                      | 2,50% | 1,50% |
| Bmid/v5/sR        | 4700    | 40     | b                      | 2,50% | 1,50% |
| Bmid/v6/sL        | 6600    | 40     | b                      | 2,50% | 1,50% |
| Bmid/v6/sR        | 6600    | 40     | b                      | 2,50% | 1,50% |
| Bmid/v7/sL        | 6600    | 40     | b                      | 2,50% | 1,50% |

| 1          | 2       | 3      | 4                      | 5       | 6     |
|------------|---------|--------|------------------------|---------|-------|
|            | 2010    | Bussen | gemiddelde<br>snelheid | % zw    | % mzw |
|            | Ambitie | 2010   | 2010                   |         |       |
| Bmid/v7/sR | 6600    | 40     |                        | b 2,50% | 1,50% |
| Bmid/v8/sL | 6800    | 40     |                        | b 2,50% | 1,50% |
| Bmid/v8/sL | 6800    | 40     |                        | b 2,50% | 1,50% |
| Vicusv1/sL | 5070    | 0      |                        | c 0,50% | 1,50% |
| Vicusv1/sR | 5070    | 0      |                        | c 0,50% | 1,50% |

## BIJLAGE 1C: Invoergegevens 2020

| 1               | 2       | 3      | 4                      | 5     | 6     |
|-----------------|---------|--------|------------------------|-------|-------|
|                 | 2020    | Bussen | gemiddelde<br>snelheid | % zw  | % mzw |
|                 | Ambitie | 2020   | 2020                   |       |       |
| Ouden/v1/sL/rR  | 7280    | 335    | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v1/sL/rL  | 7820    | 335    | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v1/sR/rL  | 7820    | 335    | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v1/sR/rR  | 7280    | 335    | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v2/sL/rR  | 6660    | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v2/sL/rL  | 7180    | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v2/sR/rL  | 7180    | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v2/sR/rL  | 7180    | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v3/sL     | 13840   | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v3/sR     | 13840   | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v4/sL     | 13840   | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v4/sR     | 13840   | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v5sL      | 13840   | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v5/sR     | 13840   | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v6/sL     | 13270   | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v6/sR     | 13270   | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v7/sL     | 13270   | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v7sR      | 13270   | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v8/sL     | 13270   | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v8/sR     | 13270   | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v9/sL     | 13270   | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v9/sR     | 13270   | 0      | c                      | 7,00% | 3,00% |
| Ouden/v10/sL/rR | 6370    | 0      | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v10/sL/rL | 6850    | 0      | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v10/sR/rL | 6850    | 0      | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v10/sR/rR | 6370    | 0      | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v11/sL/rR | 6370    | 165    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v11/sL/rL | 6850    | 165    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v11/sR/rL | 6850    | 165    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v11/sR/rR | 6370    | 165    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v12/sL/rR | 6370    | 165    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v12/sL/rL | 6850    | 165    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v12/sR/rL | 6850    | 165    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v12/sR/rR | 6370    | 165    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v13/sL/rR | 6380    | 165    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v13/sL/rL | 6860    | 165    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v13/sR/rL | 6860    | 165    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v13/sR/rR | 6380    | 165    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v14/sL/rR | 6460    | 165    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v14/sL/rL | 6940    | 165    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v14/sR/rL | 6940    | 165    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Ouden/v14/sR/rR | 6460    | 165    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| Cast/v1/sL      | 7220    | 0      | c                      | 0,50% | 1,50% |
| Cast/v1/sR      | 7220    | 0      | c                      | 0,50% | 1,50% |

| 1                | 2       | 3      | 4                      | 5     | 6     |
|------------------|---------|--------|------------------------|-------|-------|
|                  | 2020    | Bussen | gemiddelde<br>snelheid | % zw  | % mzw |
|                  | Ambitie | 2020   | 2020                   |       |       |
| Cast/v2/sL       | 7220    | 0      | c                      | 0,50% | 1,50% |
| Cast/v2/sR       | 7220    | 0      | c                      | 0,50% | 1,50% |
| Cast/v3/sL       | 5680    | 0      | c                      | 0,50% | 1,50% |
| Cast/v3/sR       | 5680    | 0      | c                      | 0,50% | 1,50% |
| Cast/v4/sL       | 5230    | 0      | c                      | 0,50% | 1,50% |
| Cast/v4/sR       | 5230    | 0      | c                      | 0,50% | 1,50% |
| Cast/v5/sL       | 280     | 0      | c                      | 0,50% | 1,50% |
| Cast/v5/sR       | 280     | 0      | c                      | 0,50% | 1,50% |
| LaRaBn/v1/sL/rR  | 5520    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v1/sL/rL  | 4860    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v1/sR/rL  | 4860    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v1/sR/rR  | 5520    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v2/sL/rR  | 5520    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v2/sL/rL  | 4860    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v2/sR/rL  | 4860    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v2/sR/rR  | 5520    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v3/sL/rR  | 5520    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v3/sL/rL  | 4860    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v3/sR/rL  | 4860    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v3/sR/rR  | 5520    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v4/sL/rR  | 4960    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v4/sL/rL  | 4270    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v4/sR/rL  | 4270    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v4/sR/rR  | 4960    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v5/sL/rR  | 4990    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v5/sL/rL  | 4990    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v5/sR/rL  | 4290    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v5/sR/rL  | 4290    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v6/sL/rR  | 4990    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v6/sL/rL  | 4290    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v6/sR/rL  | 4290    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v6/sR/rR  | 4990    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v7/sL/rR  | 4010    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v7/sL/rL  | 3390    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v7/sR/rL  | 3390    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v7/sR/rR  | 4010    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v8/sL/rR  | 4010    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v8/sL/rL  | 3390    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v8/sR/rL  | 3390    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v8/sR/rR  | 4010    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v9/sL/rR  | 4010    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v9/sL/rL  | 3390    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v9/sR/rL  | 3390    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v9/sR/rR  | 4010    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v10/sLrR  | 5530    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v10/sL/rL | 4730    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v10/sR/rL | 4730    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v10/sR/rR | 5530    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v11/sL/rR | 5630    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v11/sL/rL | 4830    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v11/sR/rL | 4830    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |

| 1                 | 2       | 3      | 4                      | 5     | 6     |
|-------------------|---------|--------|------------------------|-------|-------|
|                   | 2020    | Bussen | gemiddelde<br>snelheid | % zw  | % mzw |
|                   | Ambitie | 2020   | 2020                   |       |       |
| LaRaBn/v11/sR/rR  | 5630    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v12/sL/rR  | 5630    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v12/sL/rL  | 4830    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v12/sR/rL  | 4830    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v12/sR/rR  | 5630    | 95     | c                      | 1,00% | 2,00% |
| LaRaBn/v13/sL/rR  | 7390    | 120    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| LaRaBn/v13/sL/rL  | 7060    | 120    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| LaRaBn/v13/sR/rL  | 7060    | 120    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| LaRaBn/v13/sR/rR  | 7390    | 120    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| LaRaBn/v14A/sL/rR | 6830    | 120    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| LaRaBn/v14A/sL/rL | 7030    | 120    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| LaRaBn/v14A/sR/rL | 7030    | 120    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| LaRaBn/v14A/sR/rR | 6830    | 120    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| LaRaBn/v14B/sL/rR | 6480    | 120    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| LaRaBn/v14B/sL/rL | 6290    | 120    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| LaRaBn/v14B/sR/rL | 6290    | 120    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| LaRaBn/v14B/sR/rR | 6480    | 120    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| LaRaBn/v15/sL/rR  | 7940    | 120    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| LaRaBn/v15/sL/rL  | 8080    | 120    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| LaRaBn/v15/sR/rL  | 8080    | 120    | c                      | 2,50% | 1,50% |
| LaRaBn/v15/sR/rR  | 7940    | 120    | c                      | 2,50% | 1,50% |
|                   |         |        |                        |       |       |
| Zand/v1/sL        | 30      | 0      | c                      | 0,50% | 1,50% |
| Zand/v1/sR        | 30      | 0      | c                      | 0,50% | 1,50% |
| Zand/v2/sL        | 30      | 0      | c                      | 0,50% | 1,50% |
| Zand/v2/sR        | 30      | 0      | c                      | 0,50% | 1,50% |
| Zand/v3/sL        | 12070   | 190    | c                      | 0,50% | 1,50% |
| Zand/v3/sR        | 12070   | 190    | c                      | 0,50% | 1,50% |
| Zand/v4/sL        | 12060   | 190    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| Zand/v4/sR        | 12060   | 190    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| Zand/v5/sL        | 11550   | 190    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| Zand/v5/sR        | 11550   | 190    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| Zand/v6/sL        | 11370   | 190    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| Zand/v6/sR        | 11370   | 190    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| Zand/v7/sL        | 11370   | 190    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| Zand/v7/sR        | 11370   | 190    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| Zand/v8/sL        | 11300   | 190    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| Zand/v8/sR        | 11300   | 190    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| Zand/v9/sL        | 11240   | 190    | c                      | 2,50% | 2,50% |
| Zand/v9/sR        | 11240   | 190    | c                      | 2,50% | 2,50% |
|                   |         |        |                        |       |       |
| Bmid/v1/sL        | 7900    | 40     | b                      | 2,50% | 1,50% |
| Bmid/v1/sR        | 7900    | 40     | b                      | 2,50% | 1,50% |
| Bmid/v2/sL        | 7900    | 40     | b                      | 2,50% | 1,50% |
| Bmid/v2/sR        | 7900    | 40     | b                      | 2,50% | 1,50% |
| Bmid/v3/sR        | 4900    | 40     | b                      | 2,50% | 1,50% |
| Bmid/v3/sL        | 4900    | 40     | b                      | 2,50% | 1,50% |
| Bmid/v4/sL        | 4700    | 40     | b                      | 2,50% | 1,50% |
| Bmid/v4/sR        | 4700    | 40     | b                      | 2,50% | 1,50% |
| Bmid/v5/sL        | 4700    | 40     | b                      | 2,50% | 1,50% |
| Bmid/v5/sL        | 4700    | 40     | b                      | 2,50% | 1,50% |
| Bmid/v6/sL        | 6600    | 40     | b                      | 2,50% | 1,50% |



| 1          | 2       | 3      | 4                      | 5       | 6     |
|------------|---------|--------|------------------------|---------|-------|
|            | 2020    | Bussen | gemiddelde<br>snelheid | % zw    | % mzw |
|            | Ambitie | 2020   | 2020                   |         |       |
| Bmid/v6/sR | 6600    | 40     |                        | b 2,50% | 1,50% |
| Bmid/v7/sL | 6600    | 40     |                        | b 2,50% | 1,50% |
| Bmid/v7/sR | 6600    | 40     |                        | b 2,50% | 1,50% |
| Bmid/v8/sL | 6800    | 40     |                        | b 2,50% | 1,50% |
| Bmid/v8/sL | 6800    | 40     |                        | b 2,50% | 1,50% |
| Vicusv1/sL | 5070    | 0      |                        | c 0,50% | 1,50% |
| Vicusv1/sR | 5070    | 0      |                        | c 0,50% | 1,50% |

## BIJLAGE 1D: Overige invoergegevens

| 1               | 2        | 3        | 4       | 5                    | 6                | 7                      |
|-----------------|----------|----------|---------|----------------------|------------------|------------------------|
|                 | x-coörd. | y-coörd. | wegtype | afstand<br>tot wegas | bomen-<br>factor | parkeer-<br>bewegingen |
| Ouden/v1/sL/rR  | 131450   | 453850   | 2       | 26                   | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v1/sL/rL  | 131450   | 453850   | 2       | 7                    | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v1/sR/rL  | 131450   | 453850   | 2       | 26                   | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v1/sR/rR  | 131450   | 453850   | 2       | 7                    | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v2/sL/rR  | 131550   | 453950   | 2       | 26                   | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v2/sL/rL  | 131550   | 453950   | 2       | 7                    | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v2/sR/rL  | 131550   | 453950   | 2       | 26                   | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v2/sR/rR  | 131550   | 453950   | 2       | 7                    | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v3/sL     | 131550   | 454050   | 2       | 8                    | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v3/sR     | 131550   | 454050   | 2       | 8                    | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v4/sL     | 131550   | 454150   | 2       | 8                    | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v4/sR     | 131550   | 454150   | 2       | 8                    | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v5sL      | 131550   | 454250   | 2       | 8                    | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v5/sR     | 131550   | 454250   | 2       | 8                    | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v6/sL     | 131650   | 454350   | 2       | 8                    | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v6/sR     | 131650   | 454350   | 2       | 8                    | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v7/sL     | 131650   | 454450   | 2       | 8                    | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v7sR      | 131650   | 454450   | 2       | 8                    | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v8/sL     | 131750   | 454550   | 2       | 8                    | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v8/sR     | 131750   | 454550   | 2       | 8                    | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v9/sL     | 131750   | 454650   | 2       | 8                    | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v9/sR     | 131750   | 454650   | 2       | 8                    | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v10/sL/rR | 131750   | 454850   | 2       | 12                   | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v10/sL/rL | 131750   | 454850   | 2       | 6                    | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v10/sR/rL | 131750   | 454850   | 2       | 12                   | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v10/sR/rR | 131750   | 454850   | 2       | 7                    | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v11/sL/rR | 131850   | 454950   | 2       | 14                   | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v11/sL/rL | 131850   | 454950   | 2       | 7                    | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v11/sR/rL | 131850   | 454950   | 2       | 12                   | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v11/sR/rR | 131850   | 454950   | 2       | 7                    | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v12/sL/rR | 131850   | 455050   | 2       | 12                   | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v12/sL/rL | 131850   | 455050   | 2       | 7                    | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v12/sR/rL | 131850   | 455050   | 2       | 12                   | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v12/sR/rR | 131850   | 455050   | 2       | 7                    | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v13/sL/rR | 131850   | 455150   | 2       | 13                   | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v13/sL/rL | 131850   | 455150   | 2       | 7                    | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v13/sR/rL | 131850   | 455150   | 2       | 12                   | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v13/sR/rR | 131850   | 455150   | 2       | 7                    | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v14/sL/rR | 131850   | 455250   | 2       | 15                   | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v14/sL/rL | 131850   | 455250   | 2       | 7                    | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v14/sR/rL | 131850   | 455250   | 2       | 16                   | 1,00             | 25                     |
| Ouden/v14/sR/rR | 131850   | 455250   | 2       | 8                    | 1,00             | 25                     |
| Cast/v1/sL      | 131050   | 455050   | 3A      | 7                    | 1,00             | 25                     |
| Cast/v1/sR      | 131050   | 455050   | 3A      | 7                    | 1,00             | 25                     |
| Cast/v2/sL      | 131050   | 455150   | 3A      | 7                    | 1,00             | 25                     |
| Cast/v2/sR      | 131050   | 455150   | 3A      | 7                    | 1,00             | 25                     |
| Cast/v3/sL      | 131150   | 455250   | 3A      | 7                    | 1,00             | 25                     |
| Cast/v3/sR      | 131150   | 455250   | 3A      | 7                    | 1,00             | 25                     |
| Cast/v4/sL      | 131250   | 455350   | 3A      | 7                    | 1,00             | 25                     |
| Cast/v4/sR      | 131250   | 455350   | 3A      | 7                    | 1,00             | 25                     |
| Cast/v5/sL      | 131350   | 455450   | 2       | 7                    | 1,00             | 25                     |
| Cast/v5/sR      | 131350   | 455450   | 2       | 7                    | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v1/sL/rR | 133150   | 455350   | 2       | 12                   | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v1/sL/rL | 133150   | 455350   | 2       | 7                    | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v1/sR/rL | 133150   | 455350   | 2       | 12                   | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v1/sR/rR | 133150   | 455350   | 2       | 7                    | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v2/sL/rR | 132950   | 455350   | 2       | 12                   | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v2/sL/rL | 132950   | 455350   | 2       | 7                    | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v2/sR/rL | 132950   | 455350   | 2       | 12                   | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v2/sR/rR | 132950   | 455350   | 2       | 7                    | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v3/sL/rR | 132850   | 455350   | 2       | 12                   | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v3/sL/rL | 132850   | 455350   | 2       | 7                    | 1,00             | 25                     |

| 1                 | 2        | 3        | 4       | 5                    | 6                | 7                      |
|-------------------|----------|----------|---------|----------------------|------------------|------------------------|
|                   | x-coörd. | y-coörd. | wegtype | afstand<br>tot wegas | bomen-<br>factor | parkeer-<br>bewegingen |
| LaRaBn/v3/sR/rL   | 132850   | 455350   | 2       | 12                   | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v3/sR/rR   | 132850   | 455350   | 2       | 7                    | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v4/sL/rR   | 132750   | 455350   | 2       | 12                   | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v4/sL/rL   | 132750   | 455350   | 2       | 7                    | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v4/sR/rL   | 132750   | 455350   | 2       | 12                   | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v4/sR/rR   | 132750   | 455350   | 2       | 7                    | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v5/sL/rR   | 132650   | 455350   | 2       | 12                   | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v5/sL/rR   | 132650   | 455350   | 2       | 12                   | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v5/sR/rL   | 132650   | 455350   | 2       | 12                   | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v5/sR/rL   | 132650   | 455350   | 2       | 12                   | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v6/sL/rR   | 132550   | 455350   | 2       | 12                   | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v6/sL/rL   | 132550   | 455350   | 2       | 7                    | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v6/sR/rL   | 132550   | 455350   | 2       | 12                   | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v6/sR/rR   | 132550   | 455350   | 2       | 7                    | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v7/sL/rR   | 132450   | 455350   | 2       | 17                   | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v7/sL/rL   | 132450   | 455350   | 2       | 8                    | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v7/sR/rL   | 132450   | 455350   | 2       | 14                   | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v7/sR/rR   | 132450   | 455350   | 2       | 7                    | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v8/sL/rR   | 132250   | 455350   | 2       | 17                   | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v8/sL/rL   | 132250   | 455350   | 2       | 8                    | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v8/sR/rL   | 132250   | 455350   | 2       | 14                   | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v8/sR/rR   | 132250   | 455350   | 2       | 7                    | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v9/sL/rR   | 132150   | 455350   | 2       | 14                   | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v9/sLrL    | 132150   | 455350   | 2       | 7                    | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v9/sR/rL   | 132150   | 455350   | 2       | 15                   | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v9/sR/rR   | 132150   | 455350   | 2       | 8                    | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v10/sLrR   | 132050   | 455350   | 2       | 12                   | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v10/sL/rL  | 132050   | 455350   | 2       | 7                    | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v10/sR/rL  | 132050   | 455350   | 2       | 12                   | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v10/sR/rR  | 132050   | 455350   | 2       | 7                    | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v11/sL/rR  | 131950   | 455350   | 2       | 14                   | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v11/sL/rL  | 131950   | 455350   | 2       | 8                    | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v11/sR/rL  | 131950   | 455350   | 2       | 14                   | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v11/sR/rR  | 131950   | 455350   | 2       | 7                    | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v12/sL/rR  | 131850   | 455350   | 2       | 14                   | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v12/sL/rL  | 131850   | 455350   | 2       | 7                    | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v12/sR/rL  | 131850   | 455350   | 2       | 16                   | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v12/sR/rR  | 131850   | 455350   | 2       | 8                    | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v13/sL/rR  | 131750   | 455350   | 2       | 17                   | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v13/sL/rL  | 131750   | 455350   | 2       | 7                    | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v13/sR/rL  | 131750   | 455350   | 2       | 17                   | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v13/sR/rR  | 131750   | 455350   | 2       | 7                    | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v14A/sL/rR | 131650   | 455450   | 2       | 15                   | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v14A/sL/rL | 131650   | 455450   | 2       | 7                    | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v14A/sR/rL | 131650   | 455450   | 2       | 17                   | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v14A/sR/rR | 131650   | 455450   | 2       | 8                    | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v14B/sL/rR | 131650   | 455350   | 2       | 15                   | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v14B/sL/rL | 131650   | 455350   | 2       | 7                    | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v14B/sR/rL | 131650   | 455350   | 2       | 17                   | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v14B/sR/rR | 131650   | 455350   | 2       | 8                    | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v15/sL/rR  | 131550   | 455650   | 2       | 19                   | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v15/sL/rL  | 131550   | 455650   | 2       | 7                    | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v15/sR/rL  | 131550   | 455650   | 2       | 19                   | 1,00             | 25                     |
| LaRaBn/v15/sR/rR  | 131550   | 455650   | 2       | 7                    | 1,00             | 25                     |
|                   |          |          |         |                      |                  |                        |
| Zand/v1/sL        | 131350   | 455550   | 2       | 8                    | 1,00             | 25                     |
| Zand/v1/sR        | 131350   | 455550   | 2       | 8                    | 1,00             | 25                     |
| Zand/v2/sL        | 131450   | 455650   | 2       | 8                    | 1,00             | 25                     |
| Zand/v2/sR        | 131450   | 455650   | 2       | 8                    | 1,00             | 25                     |
| Zand/v3/sL        | 131450   | 455750   | 2       | 8                    | 1,00             | 25                     |
| Zand/v3/sR        | 131450   | 455750   | 2       | 8                    | 1,00             | 25                     |
| Zand/v4/sL        | 131450   | 455850   | 2       | 8                    | 1,00             | 25                     |
| Zand/v4/sR        | 131450   | 455850   | 2       | 8                    | 1,00             | 25                     |
| Zand/v5/sL        | 131550   | 456050   | 2       | 8                    | 1,00             | 25                     |
| Zand/v5/sR        | 131550   | 456050   | 2       | 8                    | 1,00             | 25                     |
| Zand/v6/sL        | 131550   | 456250   | 2       | 8                    | 1,25             | 25                     |
| Zand/v6/sR        | 131550   | 456250   | 2       | 8                    | 1,25             | 25                     |
| Zand/v7/sL        | 131550   | 456350   | 2       | 8                    | 1,25             | 25                     |
| Zand/v7/sR        | 131550   | 456350   | 2       | 8                    | 1,25             | 25                     |
| Zand/v8/sL        | 131550   | 456550   | 2       | 8                    | 1,25             | 25                     |

| 1          | 2        | 3        | 4       | 5                    | 6                | 7                      |
|------------|----------|----------|---------|----------------------|------------------|------------------------|
|            | x-coörd. | y-coörd. | wegtype | afstand<br>tot wegas | bomen-<br>factor | parkeer-<br>bewegingen |
| Zand/v8/sR | 131550   | 456550   | 2       | 8                    | 1,25             | 25                     |
| Zand/v9/sL | 131650   | 456650   | 2       | 8                    | 1,25             | 25                     |
| Zand/v9/sR | 131650   | 456650   | 2       | 8                    | 1,25             | 25                     |
| Bmid/v1/sL | 131350   | 455650   | 2       | 8                    | 1,25             | 25                     |
| Bmid/v1/sR | 131350   | 455650   | 2       | 8                    | 1,25             | 25                     |
| Bmid/v2/sL | 131150   | 455550   | 2       | 10                   | 1,25             | 25                     |
| Bmid/v2/sR | 131150   | 455550   | 2       | 10                   | 1,25             | 25                     |
| Bmid/v3/sR | 130950   | 455550   | 2       | 8                    | 1,25             | 25                     |
| Bmid/v3/sL | 130950   | 455550   | 2       | 8                    | 1,25             | 25                     |
| Bmid/v4/sL | 130750   | 455550   | 2       | 8                    | 1,25             | 25                     |
| Bmid/v4/sR | 130750   | 455550   | 2       | 8                    | 1,25             | 25                     |
| Bmid/v5/sL | 130450   | 455650   | 2       | 8                    | 1,25             | 25                     |
| Bmid/v5/sR | 130450   | 455650   | 2       | 8                    | 1,25             | 25                     |
| Bmid/v6/sL | 130250   | 455650   | 2       | 8                    | 1,25             | 25                     |
| Bmid/v6/sR | 130250   | 455650   | 2       | 8                    | 1,25             | 25                     |
| Bmid/v7/sL | 130150   | 455850   | 2       | 8                    | 1,25             | 25                     |
| Bmid/v7/sR | 130150   | 455850   | 2       | 8                    | 1,25             | 25                     |
| Bmid/v8/sL | 129950   | 455850   | 2       | 8                    | 1,25             | 25                     |
| Bmid/v8/sR | 129950   | 455850   | 2       | 8                    | 1,25             | 25                     |
| Vicusv1/sL | 131550   | 455250   | 2       | 8                    | 1,25             | 25                     |
| Vicusv1/sR | 131550   | 455250   | 2       | 8                    | 1,25             | 25                     |

## **Bijlage 2: Resultaten CARII berekening 2010, 2020**

# Resultaten uitgevoerde CAR-berekeningen voor 2010 en 2020

| Hoge Woerd      | NO2-jaar    | PM10-jaar   | PM10-dag   | NO2-jaar    | PM10-jaar   | PM10-dag   |
|-----------------|-------------|-------------|------------|-------------|-------------|------------|
| 24-jun-08       | 2010 Plan   |             |            | 2020 Plan   |             |            |
| Plan            | jaar-gemid. | jaar-gemid. | aantal     | jaar-gemid. | jaar-gemid. | aantal     |
|                 | conc.       | conc.       | 24u-gem    | conc.       | conc.       | 24u-gem    |
|                 | NO2         | PM10        | PM10       | NO2         | PM10        | PM10       |
|                 | µg/m³       | µg/m³       | > 50 µg/m³ | µg/m³       | µg/m³       | > 50 µg/m³ |
| Wegvak          |             |             |            |             |             |            |
| Ouden/v1/sL/rR  | 0,0         | 0,0         | 0          | 0,0         | 0,0         | 0          |
| Ouden/v1/sL/rL  | 33,7        | 22,9        | 17         | 23,4        | 20,2        | 10         |
| Ouden/v1/sR/rL  | 0,0         | 0,0         | 0          | 0,0         | 0,0         | 0          |
| Ouden/v1/sR/rR  | 33,3        | 22,8        | 17         | 23,3        | 20,2        | 10         |
| Ouden/v2/sL/rR  | 0,0         | 0,0         | 0          | 0,0         | 0,0         | 0          |
| Ouden/v2/sL/rL  | 33,0        | 22,8        | 17         | 22,4        | 20,0        | 10         |
| Ouden/v2/sR/rL  | 0,0         | 0,0         | 0          | 0,0         | 0,0         | 0          |
| Ouden/v2/sR/rL  | 33,2        | 22,8        | 17         | 22,4        | 20,0        | 10         |
| Ouden/v3/sL     | 33,9        | 22,7        | 17         | 23,1        | 19,9        | 9          |
| Ouden/v3/sR     | 33,9        | 22,7        | 17         | 23,1        | 19,9        | 9          |
| Ouden/v4/sL     | 33,4        | 22,7        | 17         | 22,8        | 19,9        | 9          |
| Ouden/v4/sR     | 33,4        | 22,7        | 17         | 22,8        | 19,9        | 9          |
| Ouden/v5sL      | 33,0        | 22,7        | 17         | 22,6        | 19,9        | 9          |
| Ouden/v5/sR     | 33,0        | 22,7        | 17         | 22,6        | 19,9        | 9          |
| Ouden/v6/sL     | 32,5        | 22,6        | 17         | 22,2        | 19,8        | 9          |
| Ouden/v6/sR     | 32,5        | 22,6        | 17         | 22,2        | 19,8        | 9          |
| Ouden/v7/sL     | 32,1        | 22,6        | 17         | 22,1        | 19,8        | 9          |
| Ouden/v7sR      | 32,1        | 22,6        | 17         | 22,1        | 19,8        | 9          |
| Ouden/v8/sL     | 32,0        | 22,6        | 17         | 22,0        | 19,8        | 9          |
| Ouden/v8/sR     | 32,0        | 22,6        | 17         | 22,0        | 19,8        | 9          |
| Ouden/v9/sL     | 31,8        | 22,6        | 17         | 21,9        | 19,8        | 9          |
| Ouden/v9/sR     | 31,8        | 22,6        | 17         | 21,9        | 19,8        | 9          |
| Ouden/v10/sL/rR | 0,0         | 0,0         | 0          | 0,0         | 0,0         | 0          |
| Ouden/v10/sL/rL | 29,5        | 22,4        | 16         | 20,7        | 19,6        | 9          |
| Ouden/v10/sR/rL | 0,0         | 0,0         | 0          | 0,0         | 0,0         | 0          |
| Ouden/v10/sR/rR | 29,3        | 22,3        | 16         | 20,5        | 19,6        | 9          |
| Ouden/v11/sL/rR | 0,0         | 0,0         | 0          | 0,0         | 0,0         | 0          |
| Ouden/v11/sL/rL | 30,3        | 22,4        | 16         | 21,5        | 19,7        | 9          |
| Ouden/v11/sR/rL | 0,0         | 0,0         | 0          | 0,0         | 0,0         | 0          |
| Ouden/v11/sR/rR | 30,4        | 22,5        | 16         | 21,6        | 19,7        | 9          |
| Ouden/v12/sL/rR | 0,0         | 0,0         | 0          | 0,0         | 0,0         | 0          |
| Ouden/v12/sL/rL | 30,6        | 21,8        | 14         | 21,7        | 19,2        | 8          |
| Ouden/v12/sR/rL | 0,0         | 0,0         | 0          | 0,0         | 0,0         | 0          |
| Ouden/v12/sR/rR | 30,5        | 21,8        | 14         | 21,6        | 19,2        | 8          |
| Ouden/v13/sL/rR | 0,0         | 0,0         | 0          | 0,0         | 0,0         | 0          |
| Ouden/v13/sL/rL | 30,3        | 21,8        | 14         | 21,6        | 19,2        | 8          |
| Ouden/v13/sR/rL | 0,0         | 0,0         | 0          | 0,0         | 0,0         | 0          |
| Ouden/v13/sR/rR | 30,4        | 21,8        | 14         | 21,6        | 19,2        | 8          |
| Ouden/v14/sL/rR | 0,0         | 0,0         | 0          | 0,0         | 0,0         | 0          |
| Ouden/v14/sL/rL | 30,6        | 21,8        | 14         | 21,7        | 19,2        | 8          |
| Ouden/v14/sR/rL | 0,0         | 0,0         | 0          | 0,0         | 0,0         | 0          |
| Ouden/v14/sR/rR | 30,5        | 21,7        | 14         | 21,7        | 19,1        | 8          |
| Cast/v1/sL      | 28,9        | 21,4        | 13         | 20,4        | 18,9        | 7          |
| Cast/v1/sR      | 28,9        | 21,4        | 13         | 20,4        | 18,9        | 7          |

| Hoge Woerd      |
|-----------------|
| 24-jun-08       |
| Plan            |
| Wegvak          |
| Cast/v2/sL      |
| Cast/v2/sR      |
| Cast/v3/sL      |
| Cast/v3/sR      |
| Cast/v4/sL      |
| Cast/v4/sR      |
| Cast/v5/sL      |
| Cast/v5/sR      |
| LaRaBn/v1/sL/rR |
| LaRaBn/v1/sL/rL |
| LaRaBn/v1/sR/rL |
| LaRaBn/v1/sR/rR |
| LaRaBn/v2/sL/rR |
| LaRaBn/v2/sL/rL |
| LaRaBn/v2/sR/rL |
| LaRaBn/v2/sR/rR |
| LaRaBn/v3/sL/rR |
| LaRaBn/v3/sL/rL |
| LaRaBn/v3/sR/rL |
| LaRaBn/v3/sR/rR |
| LaRaBn/v4/sL/rR |
| LaRaBn/v4/sL/rL |
| LaRaBn/v4/sR/rL |
| LaRaBn/v4/sR/rR |
| LaRaBn/v5/sL/rR |
| LaRaBn/v5/sL/rL |
| LaRaBn/v5/sR/rL |
| LaRaBn/v5/sR/rR |
| LaRaBn/v6/sL/rR |
| LaRaBn/v6/sL/rL |
| LaRaBn/v6/sR/rL |
| LaRaBn/v6/sR/rR |
| LaRaBn/v7/sL/rR |
| LaRaBn/v7/sL/rL |
| LaRaBn/v7/sR/rL |
| LaRaBn/v7/sR/rR |
| LaRaBn/v8/sL/rR |
| LaRaBn/v8/sL/rL |
| LaRaBn/v8/sR/rL |
| LaRaBn/v8/sR/rR |
| LaRaBn/v9/sL/rR |
| LaRaBn/v9/sLrL  |
| LaRaBn/v9/sR/rL |
| LaRaBn/v9/sR/rR |
| LaRaBn/v10/sLrR |

| NO2-jaar                             | PM10-jaar                            | PM10-dag                                |
|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------------|
| 2010 Plan                            |                                      |                                         |
| jaar-gemid.<br>conc.<br>NO2<br>µg/m³ | jaar-gemid.<br>conc<br>PM10<br>µg/m³ | aantal<br>24u-gem<br>PM10<br>> 50 µg/m³ |
| 28,1                                 | 21,4                                 | 13                                      |
| 28,1                                 | 21,4                                 | 13                                      |
| 27,4                                 | 21,2                                 | 13                                      |
| 27,4                                 | 21,2                                 | 13                                      |
| 27,2                                 | 21,2                                 | 13                                      |
| 27,2                                 | 21,2                                 | 13                                      |
| 24,7                                 | 20,5                                 | 11                                      |
| 24,7                                 | 20,5                                 | 11                                      |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 31,3                                 | 22,8                                 | 17                                      |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 31,4                                 | 22,9                                 | 17                                      |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 30,6                                 | 22,1                                 | 15                                      |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 30,7                                 | 22,1                                 | 15                                      |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 31,1                                 | 22,1                                 | 15                                      |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 31,5                                 | 22,2                                 | 15                                      |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 30,6                                 | 22,0                                 | 15                                      |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 30,6                                 | 22,0                                 | 15                                      |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 29,6                                 | 21,9                                 | 15                                      |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 29,1                                 | 21,8                                 | 14                                      |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 30,3                                 | 22,0                                 | 15                                      |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 30,6                                 | 22,1                                 | 15                                      |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 29,1                                 | 21,8                                 | 14                                      |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 29,4                                 | 21,9                                 | 14                                      |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 28,5                                 | 21,7                                 | 14                                      |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 29,0                                 | 21,8                                 | 14                                      |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 29,3                                 | 21,8                                 | 14                                      |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 29,5                                 | 21,8                                 | 14                                      |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |

| NO2-jaar                             | PM10-jaar                            | PM10-dag                                |
|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------------|
| 2020 Plan                            |                                      |                                         |
| jaar-gemid.<br>conc.<br>NO2<br>µg/m³ | jaar-gemid.<br>conc<br>PM10<br>µg/m³ | aantal<br>24u-gem<br>PM10<br>> 50 µg/m³ |
| 20,1                                 | 18,9                                 | 7                                       |
| 20,1                                 | 18,9                                 | 7                                       |
| 19,7                                 | 18,8                                 | 7                                       |
| 19,7                                 | 18,8                                 | 7                                       |
| 19,5                                 | 18,8                                 | 7                                       |
| 19,5                                 | 18,8                                 | 7                                       |
| 18,4                                 | 18,4                                 | 6                                       |
| 18,4                                 | 18,4                                 | 6                                       |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 22,2                                 | 20,1                                 | 10                                      |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 22,2                                 | 20,1                                 | 10                                      |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 21,8                                 | 19,5                                 | 9                                       |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 21,8                                 | 19,5                                 | 9                                       |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 22,1                                 | 19,5                                 | 9                                       |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 22,3                                 | 19,5                                 | 9                                       |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 21,9                                 | 19,4                                 | 8                                       |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 21,8                                 | 19,4                                 | 8                                       |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 21,2                                 | 19,4                                 | 8                                       |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 21,0                                 | 19,3                                 | 8                                       |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 21,7                                 | 19,4                                 | 8                                       |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 21,9                                 | 19,5                                 | 9                                       |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 21,0                                 | 19,3                                 | 8                                       |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 21,1                                 | 19,3                                 | 8                                       |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 20,7                                 | 19,3                                 | 8                                       |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 20,9                                 | 19,3                                 | 8                                       |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 21,0                                 | 19,3                                 | 8                                       |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 21,1                                 | 19,3                                 | 8                                       |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |

| Hoge Woerd        |
|-------------------|
| 24-jun-08         |
| Plan              |
| Wegvak            |
| LaRaBn/v10/sL/rL  |
| LaRaBn/v10/sR/rL  |
| LaRaBn/v10/sR/rR  |
| LaRaBn/v11/sL/rR  |
| LaRaBn/v11/sL/rL  |
| LaRaBn/v11/sR/rL  |
| LaRaBn/v11/sR/rR  |
| LaRaBn/v12/sL/rR  |
| LaRaBn/v12/sL/rL  |
| LaRaBn/v12/sR/rL  |
| LaRaBn/v12/sR/rR  |
| LaRaBn/v13/sL/rR  |
| LaRaBn/v13/sL/rL  |
| LaRaBn/v13/sR/rL  |
| LaRaBn/v13/sR/rR  |
| LaRaBn/v14A/sL/rR |
| LaRaBn/v14A/sL/rL |
| LaRaBn/v14A/sR/rL |
| LaRaBn/v14A/sR/rR |
| LaRaBn/v14B/sL/rR |
| LaRaBn/v14B/sL/rL |
| LaRaBn/v14B/sR/rL |
| LaRaBn/v14B/sR/rR |
| LaRaBn/v15/sL/rR  |
| LaRaBn/v15/sL/rL  |
| LaRaBn/v15/sR/rL  |
| LaRaBn/v15/sR/rR  |
| Zand/v1/sL        |
| Zand/v1/sR        |
| Zand/v2/sL        |
| Zand/v2/sR        |
| Zand/v3/sL        |
| Zand/v3/sR        |
| Zand/v4/sL        |
| Zand/v4/sR        |
| Zand/v5/sL        |
| Zand/v5/sR        |
| Zand/v6/sL        |
| Zand/v6/sR        |
| Zand/v7/sL        |
| Zand/v7/sR        |
| Zand/v8/sL        |
| Zand/v8/sR        |
| Zand/v9/sL        |
| Zand/v9/sR        |

| NO2-jaar                             | PM10-jaar                            | PM10-dag                                |
|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------------|
| 2010 Plan                            |                                      |                                         |
| jaar-gemid.<br>conc.<br>NO2<br>µg/m³ | jaar-gemid.<br>conc<br>PM10<br>µg/m³ | aantal<br>24u-gem<br>PM10<br>> 50 µg/m³ |
| 30,5                                 | 22,1                                 | 15                                      |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 30,5                                 | 22,2                                 | 15                                      |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 28,6                                 | 21,4                                 | 13                                      |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 28,9                                 | 21,5                                 | 13                                      |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 29,2                                 | 21,5                                 | 13                                      |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 29,4                                 | 21,5                                 | 13                                      |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 31,5                                 | 21,8                                 | 14                                      |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 31,6                                 | 21,8                                 | 14                                      |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 31,5                                 | 21,9                                 | 15                                      |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 30,5                                 | 21,8                                 | 14                                      |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 31,5                                 | 21,9                                 | 15                                      |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 30,5                                 | 21,8                                 | 14                                      |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 29,9                                 | 21,8                                 | 14                                      |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 29,8                                 | 21,8                                 | 14                                      |
| 24,6                                 | 20,5                                 | 11                                      |
| 24,6                                 | 20,5                                 | 11                                      |
| 24,6                                 | 20,5                                 | 11                                      |
| 24,6                                 | 20,5                                 | 11                                      |
| 28,5                                 | 21,5                                 | 14                                      |
| 28,5                                 | 21,5                                 | 14                                      |
| 29,3                                 | 21,6                                 | 14                                      |
| 29,3                                 | 21,6                                 | 14                                      |
| 29,4                                 | 21,4                                 | 13                                      |
| 29,4                                 | 21,4                                 | 13                                      |
| 30,3                                 | 21,6                                 | 14                                      |
| 30,3                                 | 21,6                                 | 14                                      |
| 30,3                                 | 21,6                                 | 14                                      |
| 30,3                                 | 21,6                                 | 14                                      |
| 30,3                                 | 21,6                                 | 14                                      |
| 30,3                                 | 21,6                                 | 14                                      |
| 30,3                                 | 21,6                                 | 14                                      |
| 30,3                                 | 21,6                                 | 14                                      |

| NO2-jaar                             | PM10-jaar                            | PM10-dag                                |
|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------------|
| 2020 Plan                            |                                      |                                         |
| jaar-gemid.<br>conc.<br>NO2<br>µg/m³ | jaar-gemid.<br>conc<br>PM10<br>µg/m³ | aantal<br>24u-gem<br>PM10<br>> 50 µg/m³ |
| 21,8                                 | 19,5                                 | 9                                       |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 21,7                                 | 19,5                                 | 9                                       |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 20,4                                 | 18,9                                 | 7                                       |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 20,6                                 | 19,0                                 | 7                                       |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 20,8                                 | 19,0                                 | 7                                       |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 20,8                                 | 18,9                                 | 7                                       |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 22,1                                 | 19,2                                 | 8                                       |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 22,2                                 | 19,2                                 | 8                                       |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 22,0                                 | 19,2                                 | 8                                       |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 21,4                                 | 19,1                                 | 8                                       |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 21,8                                 | 19,1                                 | 8                                       |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 21,3                                 | 19,1                                 | 8                                       |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 21,2                                 | 19,2                                 | 8                                       |
| 0,0                                  | 0,0                                  | 0                                       |
| 21,2                                 | 19,2                                 | 8                                       |
| 18,3                                 | 18,4                                 | 6                                       |
| 18,3                                 | 18,4                                 | 6                                       |
| 18,3                                 | 18,4                                 | 6                                       |
| 18,3                                 | 18,4                                 | 6                                       |
| 20,9                                 | 19,1                                 | 8                                       |
| 20,9                                 | 19,1                                 | 8                                       |
| 21,4                                 | 19,2                                 | 8                                       |
| 21,4                                 | 19,2                                 | 8                                       |
| 21,6                                 | 19,1                                 | 8                                       |
| 21,6                                 | 19,1                                 | 8                                       |
| 22,1                                 | 19,2                                 | 8                                       |
| 22,1                                 | 19,2                                 | 8                                       |
| 22,1                                 | 19,2                                 | 8                                       |
| 22,1                                 | 19,2                                 | 8                                       |
| 22,1                                 | 19,2                                 | 8                                       |
| 22,2                                 | 19,2                                 | 8                                       |
| 22,2                                 | 19,2                                 | 8                                       |



| Hoge Woerd |
|------------|
| 24-jun-08  |
| Plan       |
| Wegvak     |
| Bmid/v1/sL |
| Bmid/v1/sR |
| Bmid/v2/sL |
| Bmid/v2/sR |
| Bmid/v3/sR |
| Bmid/v3/sL |
| Bmid/v4/sL |
| Bmid/v4/sR |
| Bmid/v5/sL |
| Bmid/v5/sR |
| Bmid/v6/sL |
| Bmid/v6/sR |
| Bmid/v7/sL |
| Bmid/v7/sR |
| Bmid/v8/sL |
| Bmid/v8/sR |
| Vicusv1/sL |
| Vicusv1/sR |

| NO2-jaar                             | PM10-jaar                            | PM10-dag                                |
|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------------|
| 2010 Plan                            |                                      |                                         |
| jaar-gemid.<br>conc.<br>NO2<br>µg/m³ | jaar-gemid.<br>conc<br>PM10<br>µg/m³ | aantal<br>24u-gem<br>PM10<br>> 50 µg/m³ |
| 27,1                                 | 21,2                                 | 13                                      |
| 27,1                                 | 21,2                                 | 13                                      |
| 26,9                                 | 21,1                                 | 12                                      |
| 26,9                                 | 21,1                                 | 12                                      |
| 26,3                                 | 20,4                                 | 11                                      |
| 26,3                                 | 20,4                                 | 11                                      |
| 26,2                                 | 20,4                                 | 11                                      |
| 26,2                                 | 20,4                                 | 11                                      |
| 26,2                                 | 20,4                                 | 11                                      |
| 26,2                                 | 20,4                                 | 11                                      |
| 26,8                                 | 20,6                                 | 11                                      |
| 26,8                                 | 20,6                                 | 11                                      |
| 26,6                                 | 20,6                                 | 11                                      |
| 26,6                                 | 20,6                                 | 11                                      |
| 26,1                                 | 21,0                                 | 12                                      |
| 26,1                                 | 21,0                                 | 12                                      |
| 27,5                                 | 21,2                                 | 13                                      |
| 27,5                                 | 21,2                                 | 13                                      |

| NO2-jaar                             | PM10-jaar                            | PM10-dag                                |
|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------------|
| 2020 Plan                            |                                      |                                         |
| jaar-gemid.<br>conc.<br>NO2<br>µg/m³ | jaar-gemid.<br>conc<br>PM10<br>µg/m³ | aantal<br>24u-gem<br>PM10<br>> 50 µg/m³ |
| 19,6                                 | 18,9                                 | 7                                       |
| 19,6                                 | 18,9                                 | 7                                       |
| 19,5                                 | 18,8                                 | 7                                       |
| 19,5                                 | 18,8                                 | 7                                       |
| 19,2                                 | 18,3                                 | 6                                       |
| 19,2                                 | 18,3                                 | 6                                       |
| 19,1                                 | 18,3                                 | 6                                       |
| 19,1                                 | 18,3                                 | 6                                       |
| 19,0                                 | 18,3                                 | 6                                       |
| 19,0                                 | 18,3                                 | 6                                       |
| 19,3                                 | 18,4                                 | 6                                       |
| 19,3                                 | 18,4                                 | 6                                       |
| 19,3                                 | 18,4                                 | 6                                       |
| 18,5                                 | 18,7                                 | 7                                       |
| 18,5                                 | 18,7                                 | 7                                       |
| 19,8                                 | 18,8                                 | 7                                       |
| 19,8                                 | 18,8                                 | 7                                       |

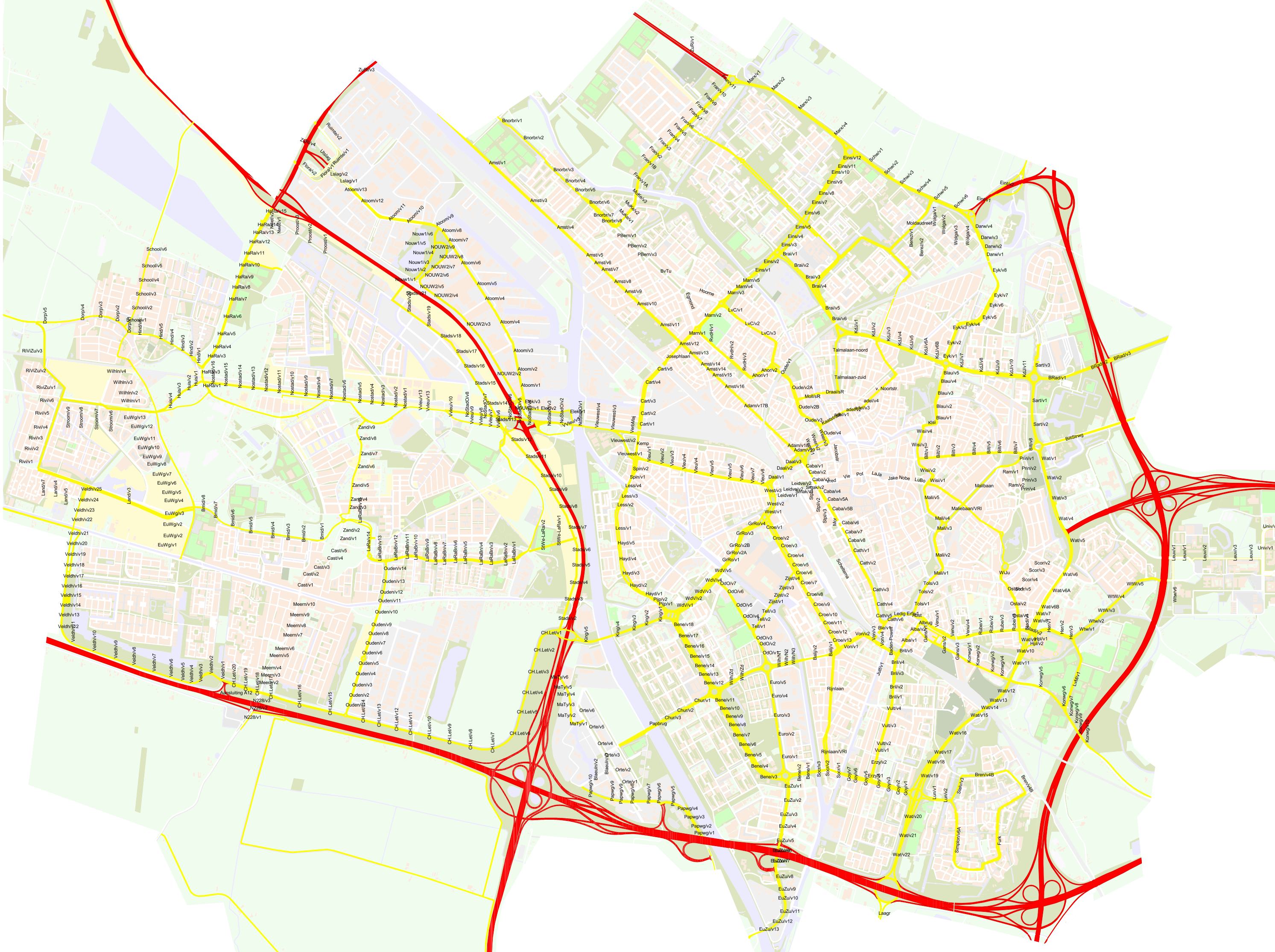
Max  
Min

31,55765 22,87643 17,37645  
0 0 0

22,28861 20,12134 9,985354  
0 0 0

## **Bijlage 3: Wegvaknamen Utrecht**





## **Bijlage 4: Overzicht achtergrondconcentraties NO<sub>2</sub>**



## Bijlage 4: Utrechtse achtergrondconcentraties NO<sub>2</sub> CARII 7.0

|                 | 2010              | 2011              | 2012              | 2015              | 2020              |                  | 2010              | 2011              | 2012              | 2015              | 2020              |
|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Wegvak          | µg/m <sup>3</sup> | µg/m <sup>3</sup> | µg/m <sup>3</sup> | µg/m <sup>3</sup> | µg/m <sup>3</sup> | Wegvak           | µg/m <sup>3</sup> | µg/m <sup>3</sup> | µg/m <sup>3</sup> | µg/m <sup>3</sup> | µg/m <sup>3</sup> |
| Ouden/v1/sL/rR  | 28,4              | 27,5              | 26,6              | 23,9              | 19,4              | LaRaBn/v1/sL/rR  | 27,3              | 26,6              | 25,8              | 23,6              | 19,9              |
| Ouden/v1/sL/rL  | 28,4              | 27,5              | 26,6              | 23,9              | 19,4              | LaRaBn/v1/sL/rL  | 27,3              | 26,6              | 25,8              | 23,6              | 19,9              |
| Ouden/v1/sR/rL  | 28,4              | 27,5              | 26,6              | 23,9              | 19,4              | LaRaBn/v1/sR/rL  | 27,3              | 26,6              | 25,8              | 23,6              | 19,9              |
| Ouden/v1/sR/rR  | 28,4              | 27,5              | 26,6              | 23,9              | 19,4              | LaRaBn/v1/sR/rR  | 27,3              | 26,6              | 25,8              | 23,6              | 19,9              |
| Ouden/v2/sL/rR  | 28,1              | 27,3              | 26,4              | 23,9              | 19,6              | LaRaBn/v2/sL/rR  | 26,7              | 26,0              | 25,3              | 23,2              | 19,6              |
| Ouden/v2/sL/rL  | 28,1              | 27,3              | 26,4              | 23,9              | 19,6              | LaRaBn/v2/sL/rL  | 26,7              | 26,0              | 25,3              | 23,2              | 19,6              |
| Ouden/v2/sR/rL  | 28,1              | 27,3              | 26,4              | 23,9              | 19,6              | LaRaBn/v2/sR/rL  | 26,7              | 26,0              | 25,3              | 23,2              | 19,6              |
| Ouden/v2/sR/rR  | 28,1              | 27,3              | 26,4              | 23,9              | 19,6              | LaRaBn/v2/sR/rR  | 26,7              | 26,0              | 25,3              | 23,2              | 19,6              |
| Ouden/v3/sL     | 27,2              | 26,4              | 25,6              | 23,2              | 19,2              | LaRaBn/v3/sL/rR  | 26,6              | 25,9              | 25,2              | 23,1              | 19,6              |
| Ouden/v3/sR     | 27,2              | 26,4              | 25,6              | 23,2              | 19,2              | LaRaBn/v3/sL/rL  | 26,6              | 25,9              | 25,2              | 23,1              | 19,6              |
| Ouden/v4/sL     | 26,7              | 25,9              | 25,1              | 22,8              | 18,9              | LaRaBn/v3/sR/rL  | 26,6              | 25,9              | 25,2              | 23,1              | 19,6              |
| Ouden/v4/sR     | 26,7              | 25,9              | 25,1              | 22,8              | 18,9              | LaRaBn/v3/sR/rR  | 26,6              | 25,9              | 25,2              | 23,1              | 19,6              |
| Ouden/v5/sL     | 26,3              | 25,5              | 24,8              | 22,5              | 18,7              | LaRaBn/v4/sL/rR  | 26,5              | 25,8              | 25,1              | 23,0              | 19,5              |
| Ouden/v5/sR     | 26,3              | 25,5              | 24,8              | 22,5              | 18,7              | LaRaBn/v4/sL/rL  | 26,5              | 25,8              | 25,1              | 23,0              | 19,5              |
| Ouden/v6/sL     | 26,0              | 25,3              | 24,5              | 22,3              | 18,5              | LaRaBn/v4/sR/rL  | 26,5              | 25,8              | 25,1              | 23,0              | 19,5              |
| Ouden/v6/sR     | 26,0              | 25,3              | 24,5              | 22,3              | 18,5              | LaRaBn/v4/sR/rR  | 26,5              | 25,8              | 25,1              | 23,0              | 19,5              |
| Ouden/v7/sL     | 25,6              | 24,9              | 24,2              | 22,0              | 18,4              | LaRaBn/v5/sL/rR  | 26,3              | 25,6              | 24,9              | 22,9              | 19,4              |
| Ouden/v7/sR     | 25,6              | 24,9              | 24,2              | 22,0              | 18,4              | LaRaBn/v5/sL/rL  | 26,3              | 25,6              | 24,9              | 22,9              | 19,4              |
| Ouden/v8/sL     | 25,5              | 24,8              | 24,1              | 21,9              | 18,3              | LaRaBn/v5/sR/rL  | 26,3              | 25,6              | 24,9              | 22,9              | 19,4              |
| Ouden/v8/sR     | 25,5              | 24,8              | 24,1              | 21,9              | 18,3              | LaRaBn/v5/sR/rR  | 26,3              | 25,6              | 24,9              | 22,9              | 19,4              |
| Ouden/v9/sL     | 25,3              | 24,6              | 23,9              | 21,8              | 18,2              | LaRaBn/v6/sL/rR  | 26,2              | 25,5              | 24,8              | 22,8              | 19,4              |
| Ouden/v9/sR     | 25,3              | 24,6              | 23,9              | 21,8              | 18,2              | LaRaBn/v6/sL/rL  | 26,2              | 25,5              | 24,8              | 22,8              | 19,4              |
| Ouden/v10/sL/rR | 25,1              | 24,4              | 23,7              | 21,6              | 18,1              | LaRaBn/v6/sR/rL  | 26,2              | 25,5              | 24,8              | 22,8              | 19,4              |
| Ouden/v10/sL/rL | 25,1              | 24,4              | 23,7              | 21,6              | 18,1              | LaRaBn/v6/sR/rR  | 26,2              | 25,5              | 24,8              | 22,8              | 19,4              |
| Ouden/v10/sR/rL | 25,1              | 24,4              | 23,7              | 21,6              | 18,1              | LaRaBn/v7/sL/rR  | 26,1              | 25,4              | 24,7              | 22,7              | 19,3              |
| Ouden/v10/sR/rR | 25,1              | 24,4              | 23,7              | 21,6              | 18,1              | LaRaBn/v7/sL/rL  | 26,1              | 25,4              | 24,7              | 22,7              | 19,3              |
| Ouden/v11/sL/rR | 25,1              | 24,4              | 23,8              | 21,8              | 18,5              | LaRaBn/v7/sR/rL  | 26,1              | 25,4              | 24,7              | 22,7              | 19,3              |
| Ouden/v11/sL/rL | 25,1              | 24,4              | 23,8              | 21,8              | 18,5              | LaRaBn/v7/sR/rR  | 26,1              | 25,4              | 24,7              | 22,7              | 19,3              |
| Ouden/v11/sR/rL | 25,1              | 24,4              | 23,8              | 21,8              | 18,5              | LaRaBn/v8/sL/rR  | 26,0              | 25,3              | 24,7              | 22,7              | 19,3              |
| Ouden/v11/sR/rR | 25,1              | 24,4              | 23,8              | 21,8              | 18,5              | LaRaBn/v8/sL/rL  | 26,0              | 25,3              | 24,7              | 22,7              | 19,3              |
| Ouden/v12/sL/rR | 25,1              | 24,4              | 23,8              | 21,8              | 18,5              | LaRaBn/v8/sR/rL  | 26,0              | 25,3              | 24,7              | 22,7              | 19,3              |
| Ouden/v12/sL/rL | 25,1              | 24,4              | 23,8              | 21,8              | 18,5              | LaRaBn/v8/sR/rR  | 26,0              | 25,3              | 24,7              | 22,7              | 19,3              |
| Ouden/v12/sR/rL | 25,1              | 24,4              | 23,8              | 21,8              | 18,5              | LaRaBn/v9/sL/rR  | 26,0              | 25,3              | 24,6              | 22,6              | 19,2              |
| Ouden/v12/sR/rR | 25,1              | 24,4              | 23,8              | 21,8              | 18,5              | LaRaBn/v9/sL/rL  | 26,0              | 25,3              | 24,6              | 22,6              | 19,2              |
| Ouden/v13/sL/rR | 25,0              | 24,4              | 23,7              | 21,8              | 18,5              | LaRaBn/v9/sR/rL  | 26,0              | 25,3              | 24,6              | 22,6              | 19,2              |
| Ouden/v13/sL/rL | 25,0              | 24,4              | 23,7              | 21,8              | 18,5              | LaRaBn/v9/sR/rR  | 26,0              | 25,3              | 24,6              | 22,6              | 19,2              |
| Ouden/v13/sR/rL | 25,0              | 24,4              | 23,7              | 21,8              | 18,5              | LaRaBn/v10/sL/rR | 25,9              | 25,2              | 24,6              | 22,6              | 19,2              |
| Ouden/v13/sR/rR | 25,0              | 24,4              | 23,7              | 21,8              | 18,5              | LaRaBn/v10/sL/rL | 25,9              | 25,2              | 24,6              | 22,6              | 19,2              |
| Ouden/v14/sL/rR | 24,9              | 24,3              | 23,6              | 21,7              | 18,4              | LaRaBn/v10/sR/rL | 25,9              | 25,2              | 24,6              | 22,6              | 19,2              |
| Ouden/v14/sL/rL | 24,9              | 24,3              | 23,6              | 21,7              | 18,4              | LaRaBn/v10/sR/rR | 25,9              | 25,2              | 24,6              | 22,6              | 19,2              |
| Ouden/v14/sR/rL | 24,9              | 24,3              | 23,6              | 21,7              | 18,4              | LaRaBn/v11/sL/rR | 24,9              | 24,3              | 23,6              | 21,7              | 18,4              |
| Ouden/v14/sR/rR | 24,9              | 24,3              | 23,6              | 21,7              | 18,4              | LaRaBn/v11/sL/rL | 24,9              | 24,3              | 23,6              | 21,7              | 18,4              |
|                 |                   |                   |                   |                   |                   | LaRaBn/v11/sR/rL | 24,9              | 24,3              | 23,6              | 21,7              | 18,4              |
| Cast/v1/sL      | 25,0              | 24,3              | 23,7              | 21,7              | 18,4              | LaRaBn/v11/sR/rR | 24,9              | 24,3              | 23,6              | 21,7              | 18,4              |
| Cast/v1/sR      | 25,0              | 24,3              | 23,7              | 21,7              | 18,4              | LaRaBn/v12/sL/rR | 24,8              | 24,2              | 23,5              | 21,6              | 18,4              |
| Cast/v2/sL      | 24,9              | 24,3              | 23,6              | 21,7              | 18,4              | LaRaBn/v12/sL/rL | 24,8              | 24,2              | 23,5              | 21,6              | 18,4              |
| Cast/v2/sR      | 24,9              | 24,3              | 23,6              | 21,7              | 18,4              | LaRaBn/v12/sR/rL | 24,8              | 24,2              | 23,5              | 21,6              | 18,4              |
| Cast/v3/sL      | 24,8              | 24,2              | 23,5              | 21,6              | 18,4              | LaRaBn/v12/sR/rR | 24,8              | 24,2              | 23,5              | 21,6              | 18,4              |
| Cast/v3/sR      | 24,8              | 24,2              | 23,5              | 21,6              | 18,4              | LaRaBn/v13/sL/rR | 24,8              | 24,2              | 23,5              | 21,6              | 18,4              |
| Cast/v4/sL      | 24,8              | 24,2              | 23,5              | 21,6              | 18,3              | LaRaBn/v13/sL/rL | 24,8              | 24,2              | 23,5              | 21,6              | 18,4              |
| Cast/v4/sR      | 24,8              | 24,2              | 23,5              | 21,6              | 18,3              | LaRaBn/v13/sR/rL | 24,8              | 24,2              | 23,5              | 21,6              | 18,4              |
| Cast/v5/sL      | 24,6              | 24,0              | 23,3              | 21,5              | 18,3              | LaRaBn/v13/sR/rR | 24,8              | 24,2              | 23,5              | 21,6              | 18,4              |
| Cast/v5/sR      | 24,6              | 24,0              | 23,3              | 21,5              | 18,3              | LaRaBn/v14/sL/rR | 24,8              | 24,2              | 23,5              | 21,6              | 18,3              |
|                 |                   |                   |                   |                   |                   | LaRaBn/v14/sL/rL | 24,8              | 24,2              | 23,5              | 21,6              | 18,3              |
|                 |                   |                   |                   |                   |                   | LaRaBn/v14/sR/rL | 24,8              | 24,2              | 23,5              | 21,6              | 18,3              |

|            | 2010  | 2011  | 2012  | 2015  | 2020  |                  | 2010  | 2011  | 2012  | 2015  | 2020  |
|------------|-------|-------|-------|-------|-------|------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Wegvak     | µg/m3 | µg/m3 | µg/m3 | µg/m3 | µg/m3 | Wegvak           | µg/m3 | µg/m3 | µg/m3 | µg/m3 | µg/m3 |
| Zand/v1/sL | 24,6  | 24,0  | 23,3  | 21,5  | 18,3  | LaRaBn/v14/sR/rR | 24,8  | 24,2  | 23,5  | 21,6  | 18,3  |
| Zand/v1/sR | 24,6  | 24,0  | 23,3  | 21,5  | 18,3  | LaRaBn/v15/sL/rR | 24,6  | 24,0  | 23,3  | 21,5  | 18,3  |
| Zand/v2/sL | 24,6  | 24,0  | 23,3  | 21,5  | 18,3  | LaRaBn/v15/sL/rL | 24,6  | 24,0  | 23,3  | 21,5  | 18,3  |
| Zand/v2/sR | 24,6  | 24,0  | 23,3  | 21,5  | 18,3  | LaRaBn/v15/sR/rL | 24,6  | 24,0  | 23,3  | 21,5  | 18,3  |
| Zand/v3/sL | 24,5  | 23,9  | 23,3  | 21,4  | 18,3  | LaRaBn/v15/sR/rR | 24,6  | 24,0  | 23,3  | 21,5  | 18,3  |
| Zand/v3/sR | 24,5  | 23,9  | 23,3  | 21,4  | 18,3  |                  |       |       |       |       |       |
| Zand/v4/sL | 24,5  | 23,9  | 23,3  | 21,4  | 18,3  |                  |       |       |       |       |       |
| Zand/v4/sR | 24,5  | 23,9  | 23,3  | 21,4  | 18,3  |                  |       |       |       |       |       |
| Zand/v5/sL | 24,8  | 24,2  | 23,6  | 21,7  | 18,6  |                  |       |       |       |       |       |
| Zand/v5/sR | 24,8  | 24,2  | 23,6  | 21,7  | 18,6  |                  |       |       |       |       |       |
| Zand/v6/sL | 24,8  | 24,2  | 23,5  | 21,7  | 18,5  |                  |       |       |       |       |       |
| Zand/v6/sR | 24,8  | 24,2  | 23,5  | 21,7  | 18,5  |                  |       |       |       |       |       |
| Zand/v7/sL | 24,8  | 24,2  | 23,5  | 21,7  | 18,5  |                  |       |       |       |       |       |
| Zand/v7/sR | 24,8  | 24,2  | 23,5  | 21,7  | 18,5  |                  |       |       |       |       |       |
| Zand/v8/sL | 24,8  | 24,2  | 23,5  | 21,7  | 18,5  |                  |       |       |       |       |       |
| Zand/v8/sR | 24,8  | 24,2  | 23,5  | 21,7  | 18,5  |                  |       |       |       |       |       |
| Zand/v9/sL | 24,8  | 24,2  | 23,6  | 21,7  | 18,6  |                  |       |       |       |       |       |
| Zand/v9/sR | 24,8  | 24,2  | 23,6  | 21,7  | 18,6  |                  |       |       |       |       |       |

## **Bijlage 2**





## **Bestemmingsplan De Hoge Woerd**

Akoestisch planologisch onderzoek t.b.v. woningbouw langs de  
Burg. Middelweerdbaan, Parkzichtlaan en 't Zand

Kenmerk: MKW-HD-06102009/2-CJT  
Datum: 12 oktober 2009  
Datum gewijzigd:  
Projectnaam: Hoge Woerd

---

**SO Afdeling Milieu & Duurzaamheid**  
Postbus 8406 3503 RK UTRECHT  
Telefoonnummer: 030 - 286 48 45  
Bezoekadres: Ravellaan 96

---

**Team Milieukwaliteit**

## ALGEMENE GEGEVENS

Opdrachtgever: IMA

Contactpersoon: Dymph Hoffmans  
(030) 286 4596

Akoestisch onderzoek: Bureau Milieukwaliteit, Gemeente Utrecht  
Postbus 8406  
3503 RK Utrecht  
fax: (030) 286 41 03

Contactpersoon: Hans van Dijkhuizen  
tel.: (030) 286 41 77

Opslag bestand: R\_Hoge Woerd - bestemmingsplan

## INHOUD

|     |                                          |    |
|-----|------------------------------------------|----|
| 1.  | Inleiding                                | 4  |
| 2.  | Planbeschrijving                         | 5  |
| 2.1 | Locatie                                  | 5  |
| 2.2 | Ruimtelijk plan                          | 6  |
| 3.  | Wet geluidhinder                         | 7  |
| 3.1 | Wet geluidhinder - Wegverkeerslawaaï     | 7  |
| 3.2 | Gemeentelijk beleid - Geluidnota Utrecht | 8  |
| 4.  | Uitgangspunten berekening                | 10 |
| 4.1 | Rekenmethode                             | 10 |
| 4.2 | Geografische gegevens                    | 10 |
| 4.3 | Verkeersgegevens                         | 10 |
| 4.4 | Wegdekverharding                         | 11 |
| 4.5 | Artikel 110g Wet geluidhinder:           | 11 |
| 5.  | RekenResultaten                          | 12 |
| 5.1 | Wegverkeer                               | 12 |
| 5.2 | Cumulatie                                | 12 |
| 6.  | Conclusie                                | 13 |

## BIJLAGEN

- Bijlage 1: Rekenmodel
- Bijlage 2: Contouren Burgemeester Middelweerdbaan
- Bijlage 3: Contouren Parkzichtlaan
- Bijlage 4: Contouren 't Zand
- Bijlage 5: Contouren cumulatie

## **1. INLEIDING**

In opdracht van de Integraal Milieu Adviseur van de Afdeling Milieu & Duurzaamheid is door team Milieukwaliteit een akoestisch onderzoek verricht naar de mogelijkheden om woningbouw te realiseren in het bestemmingsplan De Hoge Woerd. De woningen in dit bestemmingsplan zijn voorzien ten noorden van de Burgemeester Middelweerdbaan en ten westen van de Parkzichtlaan.

Dit rapport beschrijft het wettelijk beoordelingskader, de gehanteerde uitgangspunten, de resultaten en de conclusies ten aanzien van de toetsing aan het gestelde in de Wet geluidhinder. De in deze rapportage vermelde geluidsbelastingen betreffen juridische waarden tenzij nadrukkelijk anders is vermeld.

## 2. PLANBESCHRIJVING

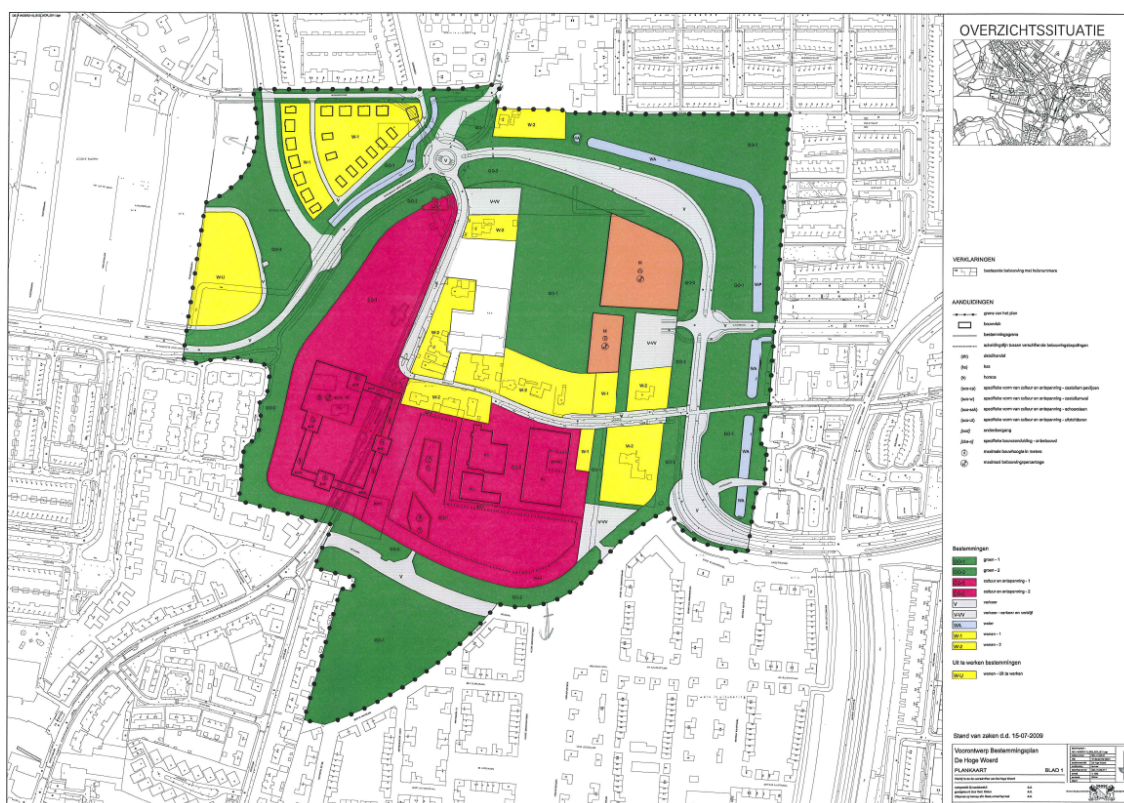
### 2.1 Locatie

In het gebied ten noordoosten van de kern de Meern aansluitend op de woonwijk Het Zand (naast de nieuwbouwlocatie Parkrand 't Zand) ligt de voorziene woningbouwlocatie. De locatie wordt begrensd door de Parkzichtlaan aan de oostzijde en de Burgemeester Middelweerdbaan aan de zuidzijde.



*Figuur 1: Ligging plangebied*

## 2.2 Ruimtelijk plan



Figuur 2: Bestemmingsplankaart (voorontwerp)

In het bestemmingsplan wordt op de locatie aangegeven met W-U woningbouw toegestaan. Het betreft een bestemmingsplan met uit te werken bestemming voor maximaal 18 woningen. Het is dus niet duidelijk waar de woningen zich exact zullen gaan bevinden. Het akoestisch onderzoek is om die reden dan ook van globale aard (aansluitend bij het type bestemmingsplan).

Voor het plangebied W-1 ten oosten van de Parkzichtlaan en ten noorden van de Burgemeester Middelweerdlaan is vooruitlopend op de bestemmingsplanprocedure een zelfstandige project procedure (art 19 lid 2) doorlopen en zijn hogere grenswaarden vastgesteld in mei 2009. De gehanteerde uitgangspunten van het onderzoek voor deze procedure zijn gelijk aan die van dit bestemmingsplan.

### 3. WET GELUIDHINDER

#### 3.1 Wet geluidhinder - Wegverkeerslawaaï

##### 3.1.1 Zones

In artikel 74 van de Wet geluidhinder is aangegeven dat elke weg met een snelheid van meer dan 30 km/uur een zone heeft. De breedte van de zone wordt mede bepaald door het aantal rijstroken. Binnen de zone dient akoestisch onderzoek te worden verricht. In onderstaande tabel zijn de relevante zones opgenomen.

Buitenstedelijke situatie:

| Aantal rijstroken | Zonebreedte |
|-------------------|-------------|
| 1 of 2            | 250 meter   |
| 3 of 4            | 400 meter   |
| 5 of meer         | 600 meter   |

Tabel 1: Zonebreedte

Binnenstedelijke situatie:

| Aantal rijstroken | Zonebreedte |
|-------------------|-------------|
| 1 of 2            | 200 meter   |
| 3 of meer         | 350 meter   |

Tabel 2: Zonebreedte

Er is sprake van een binnenstedelijke situatie als de woning is gelegen binnen de bebouwde kom en de bron geen auto(snel)weg is. In alle andere gevallen is er sprake van een buitenstedelijke situatie.

Bij het bestemmingsplan de Hoge Woerd is sprake van een binnenstedelijke situatie. Het bouwplan is gelegen binnen de zone van 't Zand, Burgemeester Middelweerdbaan en de Parkzichtlaan.

##### 3.1.2 Nieuwe woningen

In de Wet geluidhinder is aangegeven dat woningen zonder meer gerealiseerd kunnen worden indien de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschrijdt. Tevens is er voor de gemeente de mogelijkheid om tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde ontheffing te verlenen. De maximale ontheffingswaarde voor Leidsche Rijn bedraagt 58 dB.

##### 3.1.3 Cumulatie

Op grond van artikel 110f van de Wet geluidhinder dient het akoestisch onderzoek ook betrekking te hebben op de samenloop van verschillende geluidsbronnen (indien de geluidsgevoelige bestemmingen zijn gelegen binnen meerdere geluidszones). Bij de vaststelling van een Hogere Waarde dient op grond van artikel 110 lid 6 rekening te worden gehouden met cumulatie. In de wet staat vermeld dat het college slechts een Hogere Waarde mag vaststellen voor zover de gecumuleerde geluidsbelasting niet leidt tot een naar hun oordeel onaanvaardbare geluidsbelasting. Hiervoor wordt de *Rekenmethode cumulatieve geluidsbelasting* gebruikt. Hierbij wordt rekening gehouden met de verschillen in hinder per geluidsbron. Het onderzoeken van cumulatie is conform genoemde rekenmethode alleen van belang als de voorkeurswaarde vanwege meerdere geluidsbronnen wordt overschreden.

Praktisch gezegd houdt dit in dat slechts bij het voeren van een Hogere grenswaarde procedure inzicht in de geluidsbelastingen van andere bronnen nodig is om een bestuurlijke afweging te maken. Voor dit plan betreft het de geluidsbronnen 't Zand, Burgemeester Middelweerdbaan en de Parkzichtlaan.

## 3.2 Gemeentelijk beleid - Geluidnota Utrecht

De gemeente Utrecht heeft op grond van het gestelde in de Wet geluidhinder geluidsbeleid opgesteld en vastgelegd in de Geluidnota Utrecht (d.d. 23 januari 2007). Dit beleid is opgesteld om aan te geven in welke gevallen (ontheffingscriteria) en onder welke condities (voorwaarden) de gemeente Utrecht medewerking wil verlenen aan bouwplannen waarvoor een hogere grenswaarde benodigd is. Hieronder worden enkele relevante elementen uit de Geluidnota beschreven.

### 3.2.1 Ontheffingscriteria

Hogere waarden worden alleen verleend bij ruimtelijke ontwikkelingen die voldoen aan zogenaamde ontheffingscriteria.

Ontheffing van de voorkeursgrenswaarde wordt in Utrecht verleend als de ruimtelijke ontwikkelingen een positieve betekenis voor de stedelijke structuur of een gunstig effect op de akoestische kwaliteit van bestaande woningen in Utrecht hebben.

### 3.2.2 Voorwaarden aan de hogere waarde

De gemeente Utrecht zet zich in voor een leefbare woonsituatie, ook op locaties met een hoge geluidsbelasting. Deze leefbaarheid wordt bewerkstelligd door voorwaarden te verbinden aan het verlenen van hogere waarden voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen.

De voorwaarden bij het verlenen van een hogere waarde in Utrecht zijn:

1. Geluidsluwe gevel  
De woning heeft ten minste één gevel met een lager (luw) geluidsniveau. Het geluidsniveau op deze gevel is niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde voor elk van te onderscheiden geluidsbronnen. Specifiek voor de hoogstedelijke kernen, waaronder Leidsche Rijn Centrum, is vastgelegd dat dit ook de hogere waarde minus 10 dB mag zijn (mits deze waarde hoger is natuurlijk);
2. Woningindeling  
De woning bevat voldoende verblijfsruimte(n) aan de zijde van de geluidsluwe gevel. Dit geldt voor ten minste 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van het oppervlakte van het verblijfsgebied;
3. Buitenruimte  
Indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan is deze bij voorkeur gelegen aan de geluidsluwe zijde. Het geluidsniveau mag in ieder geval niet meer dan 5 dB hoger zijn dan bij de geluidsluwe gevel. Deze eis geldt voor maximaal één buitenruimte per woning.

### 3.2.3 Realistische inzet van onderzoeksplicht

In de Geluidnota Utrecht is aangegeven wanneer geen geluidsbeperkende maatregelen moeten worden onderzocht. Hierdoor worden situaties uitgesloten die nu al niet-realistische of onhaalbare maatregelen op zouden leveren. De ruimtelijke planvorming en het wegbeheer worden daardoor niet onnodig belast.

#### *Bronmaatregelen onderzoeken*

Volgens de Wet geluidhinder dient de initiatiefnemer nadrukkelijk de mogelijkheden voor bronmaatregelen te onderzoeken en af te wegen. Tot de bronmaatregelen behoort ook de aanleg van een geluidsreducerend wegdek ("stil asfalt").

De aanleg van een geluidsreducerend wegdek is vanuit civieltechnisch oogpunt (beheer, onderhoud en duurzaamheid) niet realistisch in de volgende gevallen:

- binnen 50 meter vanuit het hart van het kruispunt. Er treedt dan groot en snel kwaliteitsverlies op van het wegdek door het afremmende en optrekkende verkeer;



- bij een beperkte lengte van het geluidsreducerend wegdek. Aanleg is vanuit beheers- en onderhoudsoverwegingen niet wenselijk.

De gemeente Utrecht sluit geluidsreducerend wegdek uit van de onderzoeks- en motivatieplicht indien de wegafstand tussen het hart van twee met verkeerslichten geregelde kruispunten of rotondes minder dan 250 meter bedraagt.

#### *Overdrachtsmaatregelen onderzoeken*

Het plaatsen van een geluidsscherm of -wal kan een effectief middel zijn om het geluid in de woonomgeving terug te dringen. Geluidsschermen zijn echter alleen mogelijk als er voldoende ruimte tussen de bron en de woningen is. Deze ruimte beperkt zich veelal tot het hoofdverkeerswegennet en bij spoorlijnen. Daarnaast kunnen schermen een ongewenste verkeerskundige of stedenbouwkundige barrière vormen. In de gemeente Utrecht worden overdrachtsmaatregelen daarom **alleen** onderzocht en afgewogen bij:

- de aanleg van nieuwe hoofdverkeerswegen, spoorlijnen en de reconstructie van hoofdverkeerswegen en spoorlijnen bij geluidsgevoelige bestemmingen;
- de bouw van geluidsgevoelige bestemmingen langs de doorgaande autosnelwegen, de Ring Utrecht en de hoofdontsluitingswegen (primaire assen) uit het GVP (gemeentelijk verkeers- en vervoersplan) en spoorlijnen.

## 4. UITGANGSPUNTEN BEREKENING

### 4.1 Rekenmethode

De geluidbelastingen zijn bepaald met Standaard-Rekenmethode II (SRM2) conform het Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2006. Hiervoor is gebruik gemaakt van Winhavig versie 7.77 in combinatie met het rekenhart srmlI-versie 12 van Haskoning.

### 4.2 Geografische gegevens

De geografische gegevens zijn afkomstig vanuit de digitale ondergrond van de gemeente Utrecht. De plansituatie is digitaal aangeleverd ten behoeve van dit onderzoek.

### 4.3 Verkeersgegevens

De gehanteerde verkeersgegevens zijn afkomstig van de afdeling Verkeer en Vervoer van de gemeente Utrecht. De verkeersgegevens zijn berekend met het Verkeersmodel Regio Utrecht, VRU 2.0 Utr 1.0. In dit computerprogramma worden prognoses voor (toekomstige) verkeersintensiteiten berekend aan de hand van huidige gegevens over bevolkingssamenstelling, bestaande en geplande woon- en werklocaties en resultaten van landelijke onderzoeken over mobiliteit. Dit is een algemeen gebruikte methode voor het prognosticeren van verkeersintensiteiten. Omdat het prognoses betreft, wordt gewerkt met de huidige inzichten betreffende de toekomstige situatie.

#### 4.3.1 Intensiteiten

| Wegvak               | sub wegvak                                      | Mvt/etm |
|----------------------|-------------------------------------------------|---------|
| 't Zand              | ten noorden rotonde 't Zand                     | 12070   |
| Langerakbaan         | ten oosten rotonde 't Zand                      | 16020   |
| Burg Middelweerdbaan | tussen rotonde 't Zand en rotonde Parkzichtlaan | 15330   |
|                      | rotonde Parkzichtlaan - Evenaar                 | 11310   |
|                      | ten westen van Evenaar                          | 8020    |
| Parkzichtlaan        | ten noorden rotonde Parkzichtlaan               | 7600    |

Tabel 3: Motorvoertuigen voor het jaar 2020

| Wegvak               | OV (D/A/N) |
|----------------------|------------|
| 't Zand              | 140/32/14  |
| Langerakbaan         | 186/40/18  |
| Burg Middelweerdbaan | 46/8/4     |
| Parkzichtlaan        | 0/0/0      |

Tabel 4: Totaal bussen per periode (dag/avond/nacht)

#### 4.3.2 Verkeerssamenstelling

| Wegvak               | uurpercentages<br>(D/A/N) | samenstelling<br>(L/M/Z) |
|----------------------|---------------------------|--------------------------|
| 't Zand              | 6,33/3,50/1,25%           | 95/2,5/2,5%              |
| Langerakbaan         | 6,33/3,50/1,25%           | 96/1,5/2,5%              |
| Burg Middelweerdbaan | 6,33/3,50/1,25%           | 96/1,5/2,5%              |
| Parkzichtlaan        | 6,33/3,50/1,25%           | 98/1/1%                  |

Tabel 5: Verkeerssamenstelling 2020

#### 4.3.3 Snelheden

| Wegvak               | snelheid (km/uur) |
|----------------------|-------------------|
| 't Zand              | 50                |
| Langerakbaan         | 50                |
| Burg Middelweerdbaan | 50                |
| Parkzichtlaan        | 50                |

Tabel 6: Snelheden 2020

#### 4.4 Wegdekverharding

Het wegdek op de Langerakbaan, de weg in het verlengde van de Burgemeester Middelwerdstraat, bestaat uit Zeer Stil Asphalt (ZSA). Op 't Zand wordt in het kader van de herprofilering op een deel van het wegvak een Dunne Deklaag 2 (DD2) toegepast evenals op de Parkzichtlaan. Het wegdek van De Burgemeester Middelweerdstraat bestaat uit DAB (Dicht Asphalt Beton).

Het toepassen van meer geluidsreducerend wegdek is, binnen het gestelde in de Geluidnota, niet mogelijk in verband met de rotondes nabij de Parkzichtlaan en 't Zand. Bovendien gaat het bij de Burgemeester Middelweerdstraat om een bestaande weg waarvoor ook reeds in het kader van het bestemmingsplan Leidsche Rijn Park een afweging is gemaakt over de handhaving van het bestaande wegdek.

#### 4.5 Artikel 110g Wet geluidhinder:

De aftrek conform artikel 110g Wgh bedraagt voor wegen met een snelheid van 70 km/u of meer 2 dB en voor wegen met een snelheid minder dan 70 km/u 5 dB. Hierdoor mag het berekende resultaat met bovengenoemde correctie verminderd worden alvorens toetsing aan de Wet geluidhinder plaatsvindt. Op de in dit rapport vermelde geluidsbelastingen is deze aftrek reeds verwerkt.

Bij toetsing aan de binnenwaarde van woningen bedraagt deze correctie 0 dB. De geluidsbelastingen uit deze rapportage dienen als het ware verhoogd te worden met 5 dB alvorens de toetsing aan de binnenwaarde plaats vindt.

## **5. REKENRESULTATEN**

### **5.1 Wegverkeer**

#### **5.1.1 Onderzoeksmethode**

Aangezien het om een uit te werken bestemming gaat heeft er akoestisch onderzoek plaatsgevonden middels vrije veld contouren op een aantal representatieve hoogten. Hiermee is per bron de akoestische situatie in beeld gebracht tbv de ruimtelijk milieuhygiënische afweging en de toetsing aan de Wet geluidhinder.

#### **5.1.2 Onderzoeksresultaten**

In de bijlagen zijn het rekenmodel en de resultaten (vrijveld contouren) opgenomen. In deze alinea is e.e.a. beperkt tot de hoofdresultaten.

##### *Overschrijding voorkeursgrenswaarde*

De Burgemeester Middelweerdbaan en de Parkzichtlaan veroorzaken geluidsbelastingen boven de voorkeurswaarde. Wanneer de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde overschrijdt, kan het college van burgemeester en wethouders op grond van de Wet geluidhinder ontheffing verlenen en een ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting vaststellen (de zogenaamde Hogere waarde).

In het gebied waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden dienen bij de uitwerking van het plan de vastgestelde hogere waarden in acht te worden genomen inclusief de daaraan gestelde voorwaarde(n). De voor dit plan relevante voorwaarden uit de Geluidnota Utrecht hebben betrekking op woningen. Zo dient iedere woning te beschikken over een geluidsluwe gevel. Verder dient minimaal 30% van de verblijfsruimten aan deze luwe zijde te zijn gesitueerd. En indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan moet deze aan een gevel zijn gesitueerd waar het geluidsniveau ten hoogste 5 dB boven de voorkeursgrenswaarde is.

##### *Overschrijding maximale ontheffingswaarde*

In het gebied langs de Burgemeester Middelweerdbaan, over een afstand van 6 meter uit de bestemmingsplangrens W-U aan de Burgemeester Middelweerdbaanzijde, is sprake van een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde. In het plan kunnen in dit gedeelte geen woningen worden gebouwd. Dit wordt geborgd via de plankaart en de bouwregels.

### **5.2 Cumulatie**

De cumulatieve aspecten van de geluidsbronnen waarvoor ontheffing benodigd is, te weten Burgemeester Middelweerdbaan en Parkzichtlaan, is in de bijlagen in beeld gebracht. Hierbij is gekozen om dit te doen voor de representatieve hoogte van 8 meter.

De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt maximaal 64 dB hetgeen nagenoeg overeenkomt met de hogere grenswaarde tengevolge van de Burgemeester Middelweerdbaan (te weten  $58+5 = 63$  dB Lden). Hiermee is naar het oordeel van de gemeente geen sprake van een ontoelaatbare geluidssituatie.

## 6. CONCLUSIE

Uit het akoestisch onderzoek volgt dat de bouwlocatie een geluidsbelasting ondervindt van één of meerdere wegen boven de voorkeursgrenswaarde. Voor nieuwe woningen in dit gebied moet een hogere waarde procedure worden gevolgd.

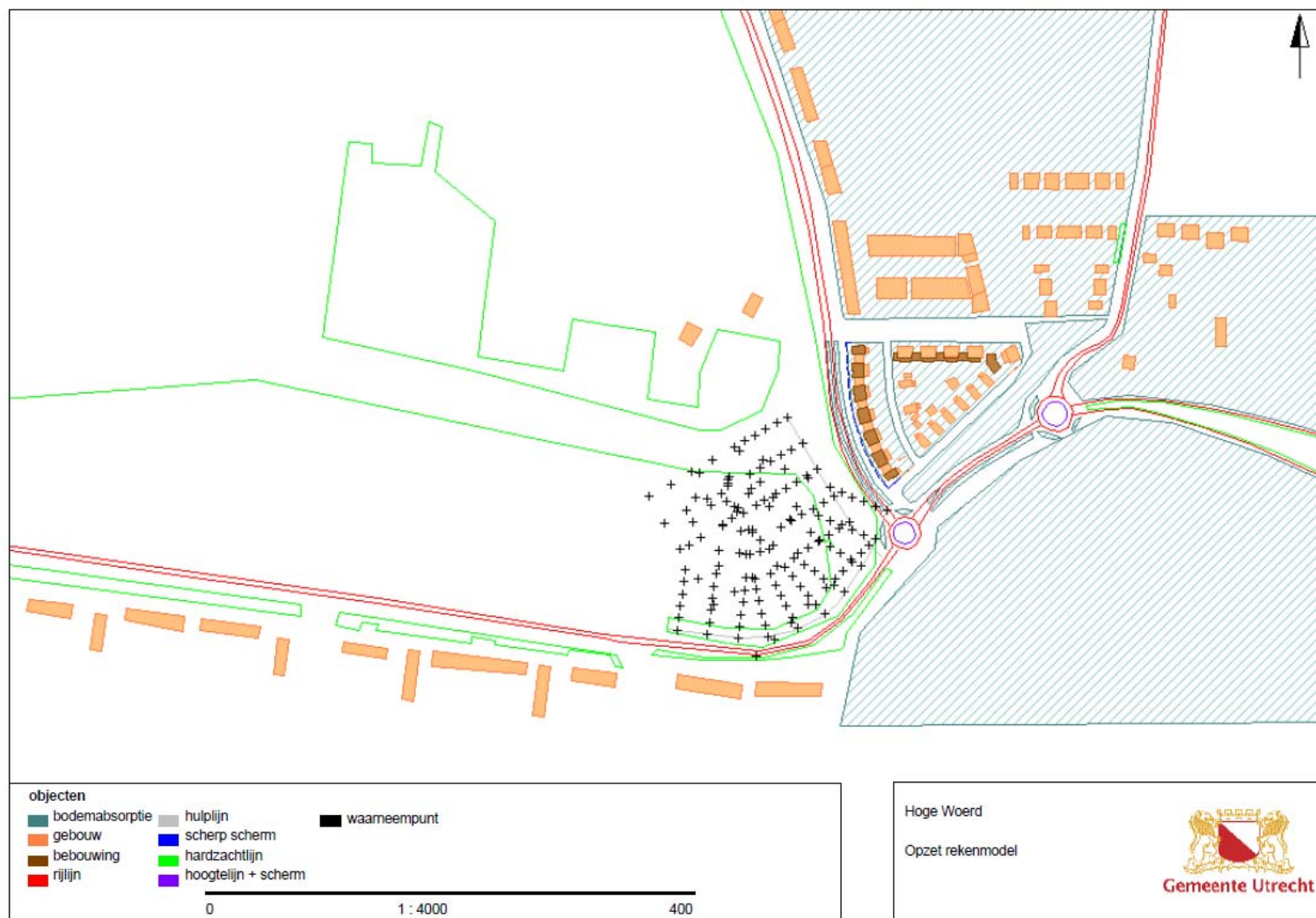
Aan de eisen die de Geluidsnota Utrecht stelt aan het verlenen van een hogere waarde (luwe gevel, locatie buitenruimte en indeling) zal bij de uitwerking dienen te worden voldaan.

De ontwikkeling van woningen is bij uitwerking zonder voorwaarden mogelijk wanneer de geluidsbelasting lager is dan de voorkeursgrenswaarde. Als de geluidsbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en lager dan de maximale ontheffingswaarde, is realisatie mogelijk onder voorwaarden. Dit stramien wordt in de bouwregels opgenomen. Er is sprake van een dusdanige ruimtelijk milieuhygiënische kwaliteit dat woningbouw, onder voorwaarden, kan worden toegestaan. Voor de locatie dienen, conform de procedure van de Wet geluidhinder, ontheffing van de voorkeursgrenswaarde (hogere waarde) verleend te worden voor 18 woningen. De hogere waarde bedraagt 58 dB tgv de Burgemeester Middelweerdbaan en 49 dB tgv de Parkzichtlaan.

In een deel van het gebied langs de Burgemeester Middelweerdbaan, over een afstand van 6 meter uit de bestemmingsplangrens W-U aan de Burgemeester Middelweerdbaanzijde, is sprake van een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde. In dit gedeelte kunnen geen woningen worden gebouwd.

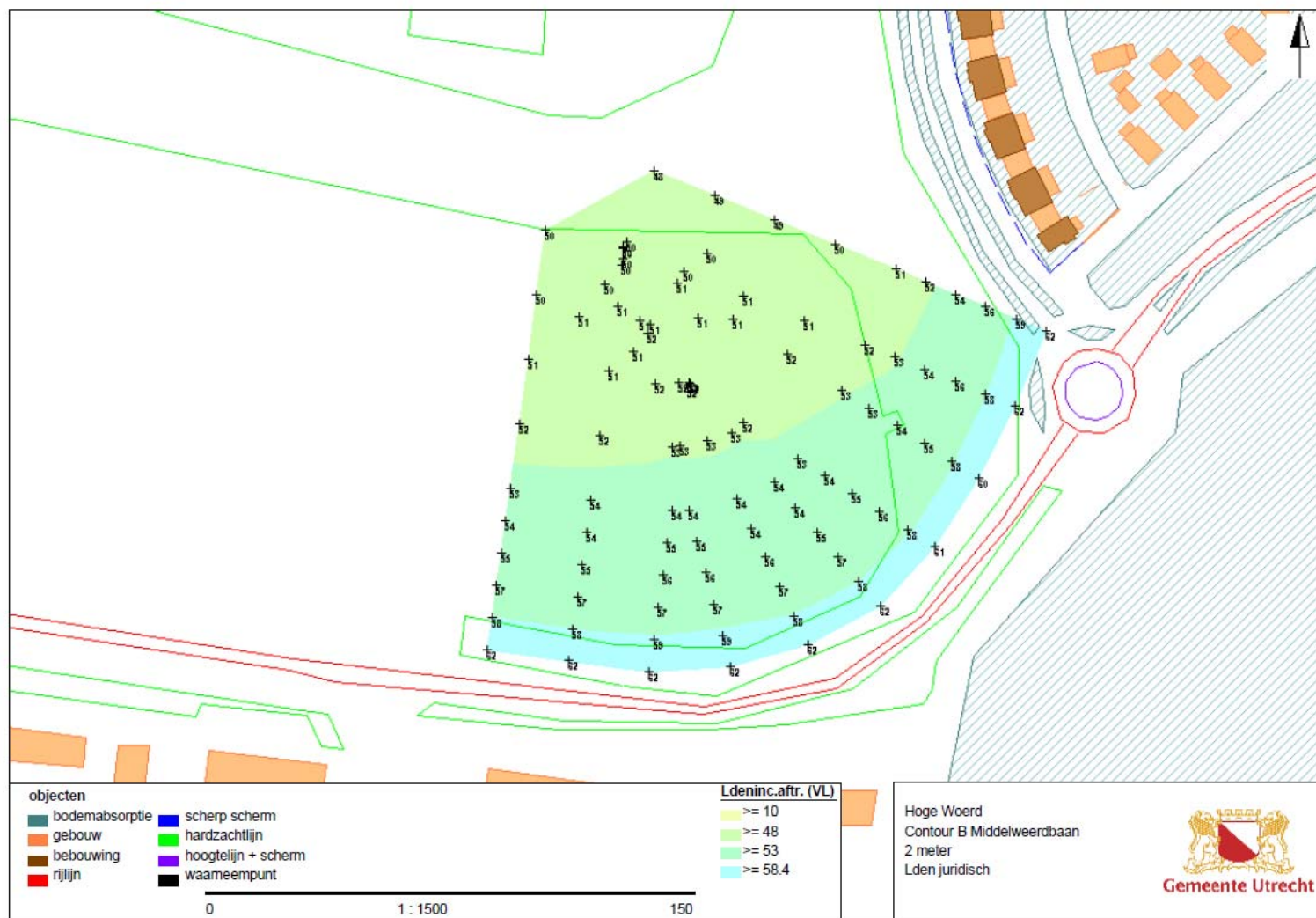
Al deze uitwerkingselementen en voorwaarden worden geborgd via de plankaart en/of de bouwregels.

## Bijlage 1: Rekenmodel



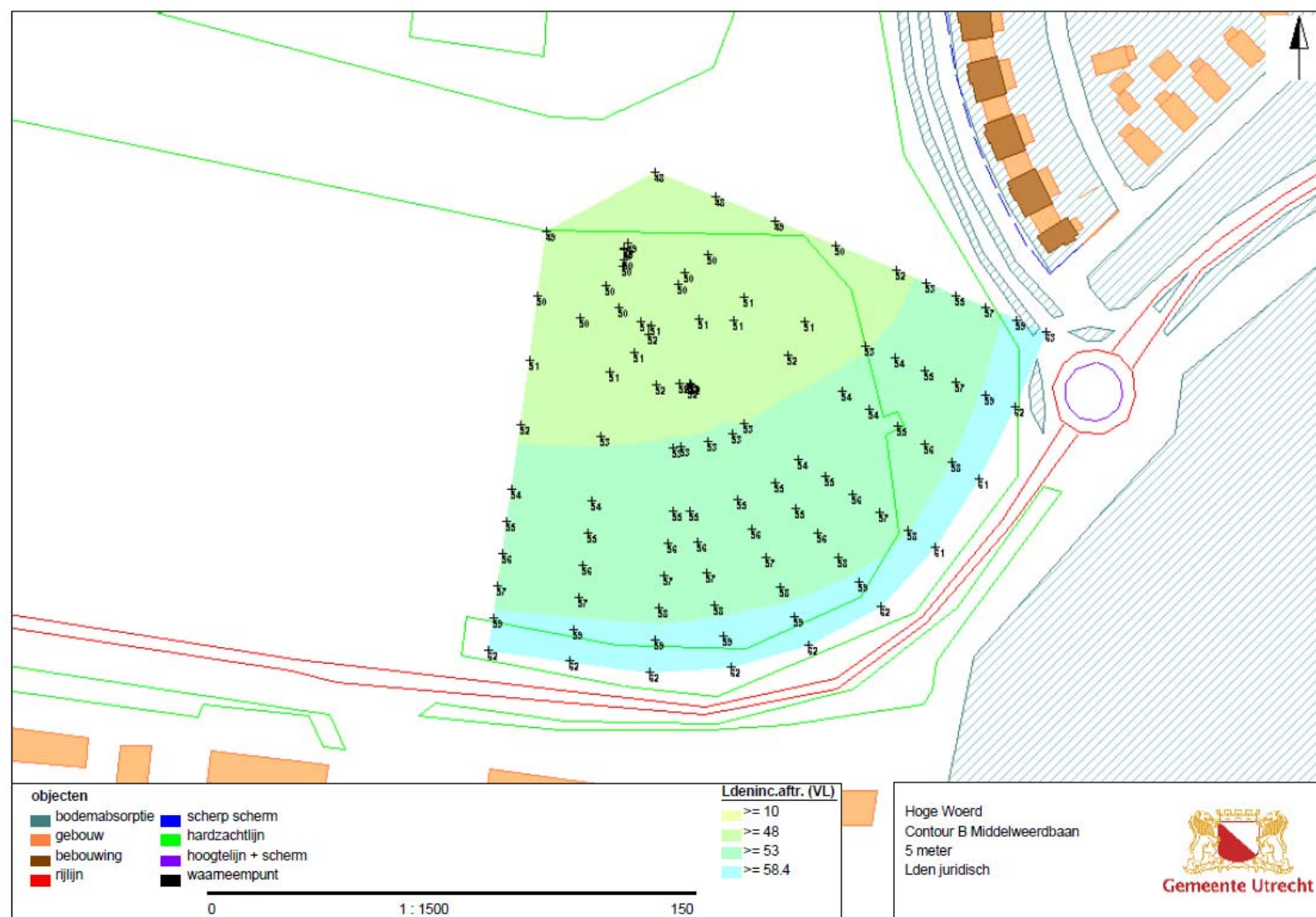
WinHavik 7.77 (c) dirActivity-software

## Bijlage 2: Contouren Burgemeester Middelweerdbaan



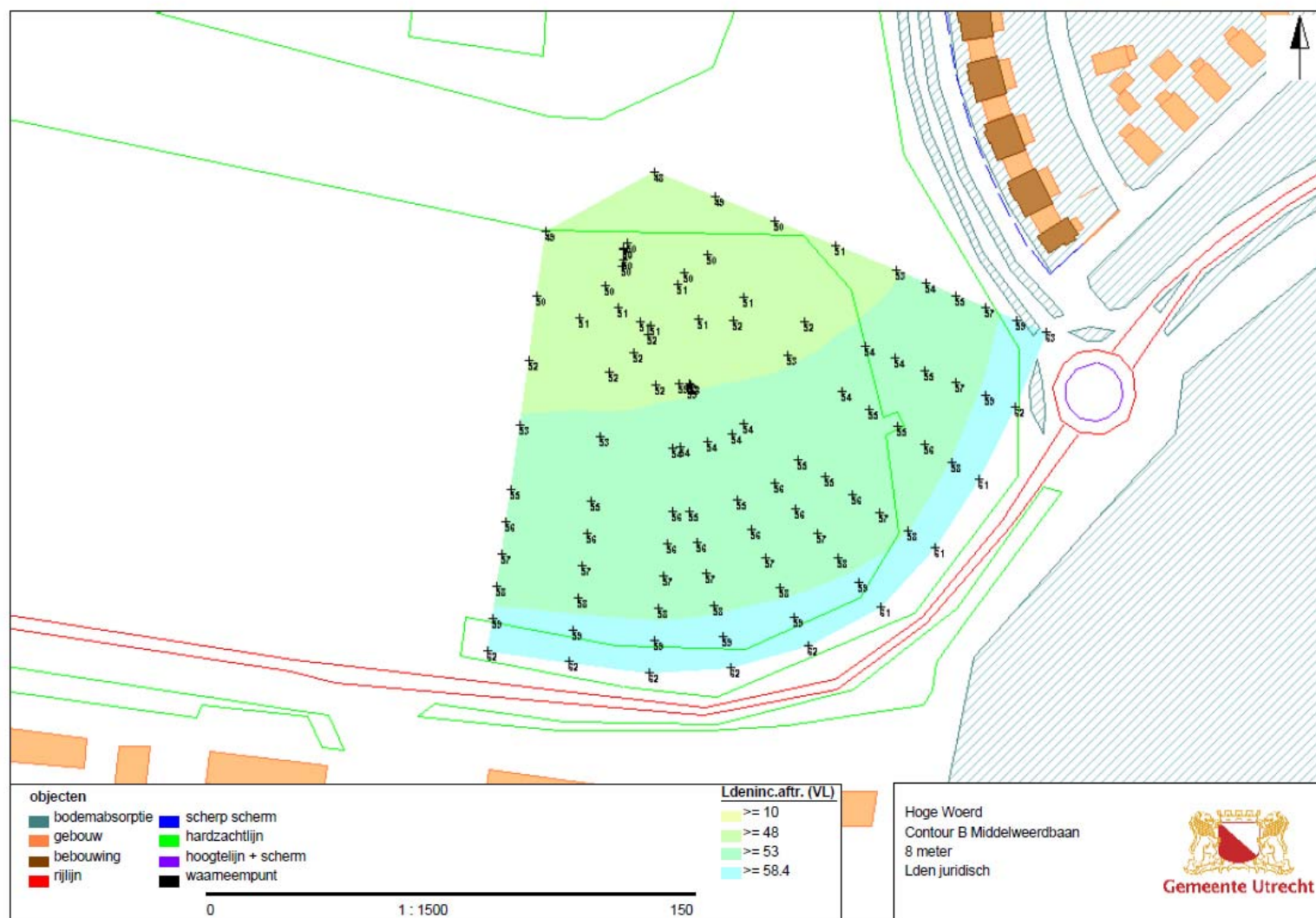
WinHavik 7.77 (c) dirActivity-software





WinHavik 7.77 (c) dirActivity-software





WinHavik 7.77 (c) dirActivity-software

## Bijlage 3: Contouren Parkzichtlaan



WinHavik 7.77 (c) dirActivity-software



WinHavik 7.77 (c) dirActivity-software





WinHavik 7.77 (c) dirActivity-software

## Bijlage 4: Contouren 't Zand



WinHavik 7.77 (c) dirActivity-software

## Bijlage 5: Contouren cumulatie



WinHavik 7.77 (c) dirActivity-software

## **Bijlage 3**







## Interne mededeling

|                  |                                           |                       |                       |
|------------------|-------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| <b>Tbv</b>       | Tbv bestemmingsplan Hoge Woerd            | <b>Datum</b>          | 5 november 2010       |
| <b>Onderwerp</b> | Vergelijk VRU 20 utr 10 met VRU 20 utr 21 | <b>Van</b>            | Hans Scholtes         |
|                  |                                           | <b>Doorkiesnummer</b> | 030 – 2863767         |
|                  |                                           | <b>E-mail</b>         | h.scholtes@utrecht.nl |

De gemeente Utrecht heeft per 1 juli 2010 een nieuw verkeersmodel, VRU 2.0 utr 2.1, in gebruik genomen. In deze memo worden de resultaten gepresenteerd van een akoestische vergelijking tussen dit nieuwe verkeersmodel en het eerder gehanteerde verkeersmodel VRU 2.0 utr 1.0.

De vergelijking is gemaakt middels een onderzoek naar de bronniveaus – emissies van de relevante wegvakken uit het eerder akoestische onderzoek, te weten Bestemmingsplan De Hoge Woerd d.d. 12 oktober 2009 met kenmerk MKW-HD-06102009/2-CJT. De "emissievergelijking" is voor de Burgemeester Middelweerdbaan en de Parkzichtlaan gemaakt op een fictieve afstand van 25 meter uit de as van de weg.

De resultaten van de vergelijking, zie bijlage 1, worden hieronder per bron beschreven.

### Burgemeester Middelweerdbaan:

Op de Burgemeester Middelweerdbaan, ter hoogte van het plangebied, neemt de geluidsemissie met ca. 1,8 dB af. Het verschil wordt veroorzaakt door een combinatie van minder verkeer op de Burgemeester Middelweerdbaan, een andere etmaalverdeling (met minder verkeer in de nacht en meer in de avond) en een andere verkeersverdeling van lichte voertuigen en vrachtverkeer (inclusief verdeling over het etmaal).

### Parkzichtlaan:

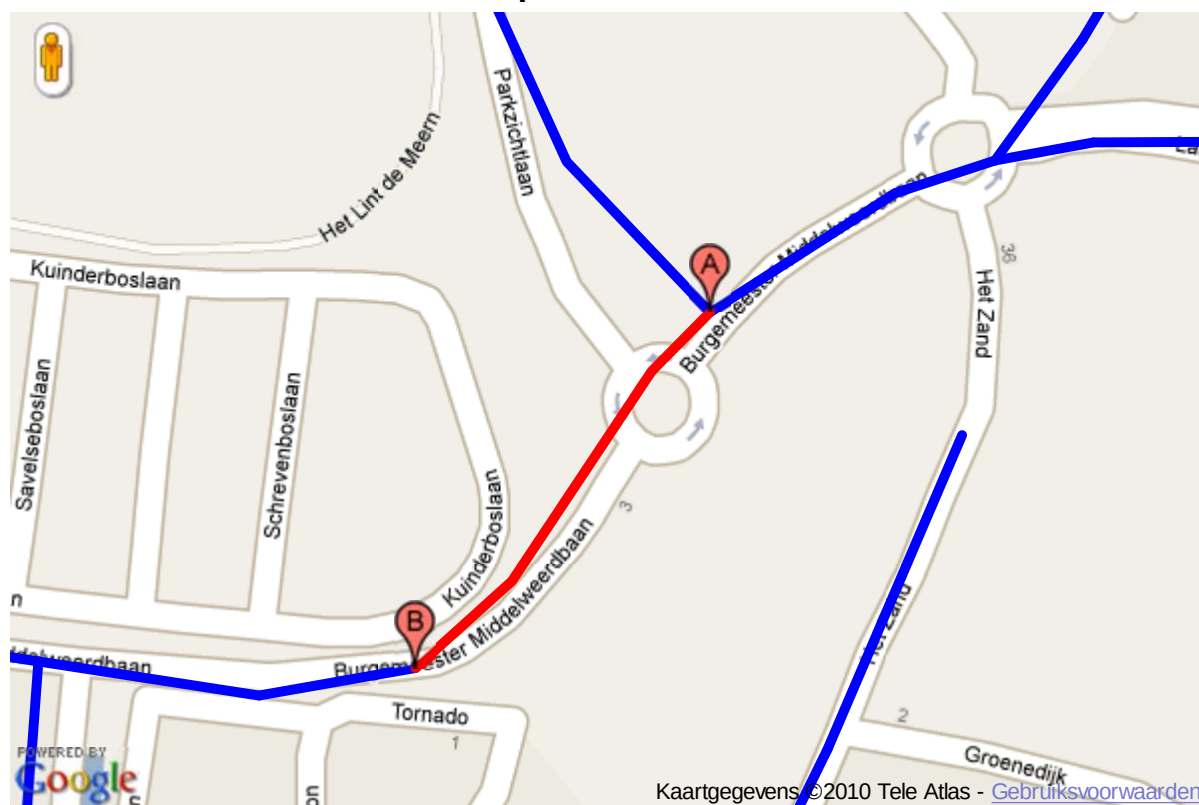
De Parkzichtlaan laat een afname van de geluidsemissie zien van ca. 2,5 dB. Ook hier wordt dit veroorzaakt door een combinatie van minder verkeer, een andere etmaalverdeling en een andere verkeersverdeling.

De verandering van de geluidsemissie op 't Zand, de Langerakbaan en overige delen van de Burgemeester Middelweerdbaan zijn niet onderzocht omdat deze geen wezenlijke bijdrage leveren aan de geluidsbelastingen in het plangebied.

### Conclusie:

Op grond van de uitgevoerde vergelijking blijkt dat de conclusies van het geluidsonderzoek, Bestemmingsplan De Hoge Woerd d.d. 12 oktober 2009 met kenmerk MKW-HD-06102009/2-CJT niet majeur veranderen als gevolg van de nieuwe verkeerskundige informatie. Er kan nog steeds worden voldaan aan het gestelde in de Wet geluidhinder en de Geluidnota Utrecht.

## Vru2.0\_Utr2.1 2020alu zonder Splaan



### Burg Middelweerdweg

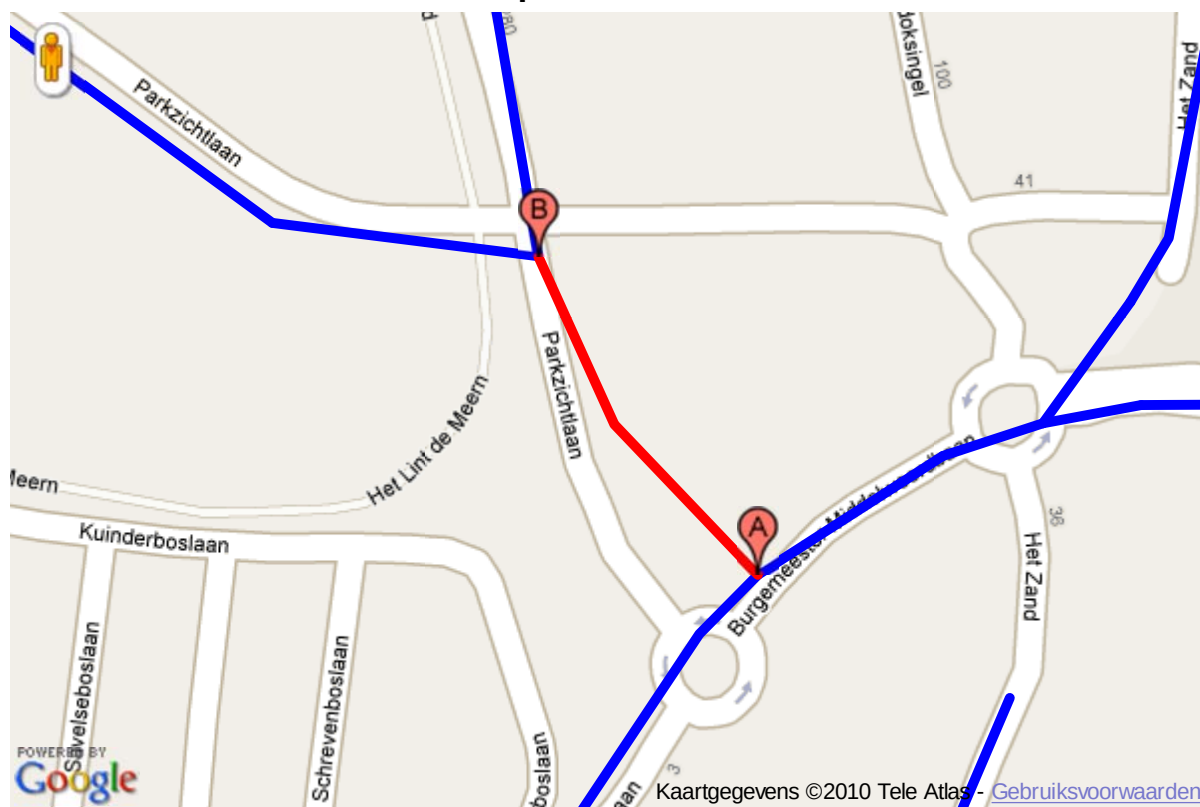
2x1 zonder langsparkeren

linknr: 313146, A-node: 12594, B-node: 1408037

|             | A + B  | van A naar B |       |       |       | van B naar A |       |       |       |
|-------------|--------|--------------|-------|-------|-------|--------------|-------|-------|-------|
|             | etmaal | etmaal       | dag   | avond | nacht | etmaal       | dag   | avond | nacht |
| MVT         | 8.707  | 4.670        | 3.678 | 739   | 254   | 4.037        | 3.175 | 639   | 221   |
| licht       | 8.486  | 4.563        | 3.601 | 722   | 241   | 3.923        | 3.095 | 621   | 207   |
| middelzwaar | 182    | 88           | 63    | 14    | 11    | 94           | 66    | 15    | 12    |
| zwaar       | 39     | 19           | 14    | 3     | 2     | 20           | 14    | 3     | 2     |
| bussen      | 96     | 48           | 35    | 11    | 3     | 48           | 35    | 11    | 3     |

|               | van A naar B |       |       | van B naar A |       |       |
|---------------|--------------|-------|-------|--------------|-------|-------|
|               | dag          | avond | nacht | dag          | avond | nacht |
| licht %       | 97,9         | 97,7  | 94,9  | 97,5         | 97,2  | 93,7  |
| middelzwaar % | 1,7          | 1,9   | 4,3   | 2,1          | 2,3   | 5,4   |
| zwaar %       | 0,4          | 0,4   | 0,8   | 0,4          | 0,5   | 0,9   |
| uur %         | 6,6          | 4,0   | 0,7   | 6,6          | 4,0   | 0,7   |
| bussen/uur    | 2,9          | 2,8   | 0,4   | 2,9          | 2,8   | 0,4   |

## Vru2.0\_Utr2.1 2020alu zonder Splaan



## 't Zand

2x1 met langsparkeren

linknr: 309706, A-node: 12594, B-node: 1407044

|             | A + B  | van A naar B |       |       |       | van B naar A |       |       |       |
|-------------|--------|--------------|-------|-------|-------|--------------|-------|-------|-------|
|             | etmaal | etmaal       | dag   | avond | nacht | etmaal       | dag   | avond | nacht |
| MVT         | 5.117  | 2.656        | 2.091 | 421   | 143   | 2.461        | 1.905 | 415   | 141   |
| licht       | 5.007  | 2.597        | 2.045 | 414   | 138   | 2.410        | 1.865 | 409   | 136   |
| middelzwaar | 82     | 44           | 34    | 5     | 4     | 38           | 30    | 5     | 4     |
| zwaar       | 28     | 15           | 12    | 2     | 1     | 13           | 10    | 1     | 1     |
| bussen      | 0      | 0            | 0     | 0     | 0     | 0            | 0     | 0     | 0     |

|               | van A naar B |       |       | van B naar A |       |       |
|---------------|--------------|-------|-------|--------------|-------|-------|
|               | dag          | avond | nacht | dag          | avond | nacht |
| licht %       | 97,8         | 98,3  | 96,5  | 97,9         | 98,6  | 96,5  |
| middelzwaar % | 1,6          | 1,2   | 2,8   | 1,6          | 1,2   | 2,8   |
| zwaar %       | 0,6          | 0,5   | 0,7   | 0,5          | 0,2   | 0,7   |
| uur %         | 6,6          | 4,0   | 0,7   | 6,5          | 4,2   | 0,7   |
| bussen/uur    | 0,0          | 0,0   | 0,0   | 0,0          | 0,0   | 0,0   |

|                     |                                |   |               |                         |   |                  |       |
|---------------------|--------------------------------|---|---------------|-------------------------|---|------------------|-------|
| Projectnaam         | Bp De Hoge Woerd               |   |               |                         |   |                  |       |
| Bron                | Burg Middelweerdbaan           |   |               |                         |   |                  |       |
| Variant             | VRU 2.0 Utr. 1.0               |   |               |                         |   |                  |       |
| Datum berekening    | 5 november 2010                |   |               | Versie wegdekcorrecties |   | 08-07-2010       |       |
| Berekend door       | schol012                       |   |               | Referentiejaar          |   | 2020             |       |
| Opmerkingen         | tussen Parkzichlaan en Evenaar |   |               |                         |   |                  |       |
| Hoogte waarneempunt | 5,00                           | m | Objectfractie | 0,0                     | % | Belemmeringshoek | 0,0 ° |

**Rijlijn 1**

|                               |                      |   |                       |                              |                     |                      |                     |               |
|-------------------------------|----------------------|---|-----------------------|------------------------------|---------------------|----------------------|---------------------|---------------|
| Verkeersintensiteit (mvt/etm) | 11.368               |   | Hoogte wegdek         | 0,00                         | m                   | Zachte bodem         | 25,0                | %             |
| Hor. afstand wnp-rijlijn      | 25,00                | m | Afstand wnp-kruispunt | 0,00                         | m                   | Afstand wnp-obstakel | 0,00                | m             |
| Wegdektype                    | 11: dunne deklagen A |   |                       | CROW infoblad 966 (01-06-09) |                     |                      |                     |               |
|                               |                      |   | <b>Dagperiode</b>     |                              | <b>Avondperiode</b> |                      | <b>Nachtperiode</b> |               |
| Uurpercentage                 |                      |   | 6,33 %                |                              | 3,50 %              |                      | 1,25 %              |               |
|                               | <b>Snelheid</b>      |   | <b>%</b>              | <b>Aantal</b>                | <b>%</b>            | <b>Aantal</b>        | <b>%</b>            | <b>Aantal</b> |
| Lichte motorvoertuigen        | 50 km/u              |   | 96,0                  | 691                          | 96,0                | 382                  | 96,0                | 136           |
| Middelzware motorvoertuigen   | 50 km/u              |   | 3,5                   | 25                           | 3,5                 | 14                   | 3,5                 | 5             |
| Zware motorvoertuigen         | 50 km/u              |   | 0,5                   | 4                            | 0,5                 | 2                    | 0,5                 | 1             |

| Resultaten              |          |  | Dagperiode |  | Avondperiode |  | Nachtperiode |  |
|-------------------------|----------|--|------------|--|--------------|--|--------------|--|
| Niveau t.g.v. rijlijn 1 |          |  | 57,18 dB   |  | 59,61 dB     |  | 60,14 dB     |  |
| L <sub>totaal</sub>     |          |  | 57,18 dB   |  | 59,61 dB     |  | 60,14 dB     |  |
| L <sub>den</sub>        | 58,80 dB |  |            |  |              |  |              |  |
| L <sub>night</sub>      | 60,14 dB |  |            |  |              |  |              |  |

|                     |                                |   |               |                         |   |                  |       |
|---------------------|--------------------------------|---|---------------|-------------------------|---|------------------|-------|
| Projectnaam         | Bp De Hoge Woerd               |   |               |                         |   |                  |       |
| Bron                | Burg Middelweerdbaan           |   |               |                         |   |                  |       |
| Variant             | VRU 2.0 Utr. 2.1               |   |               |                         |   |                  |       |
| Datum berekening    | 5 november 2010                |   |               | Versie wegdekcorrecties |   | 08-07-2010       |       |
| Berekend door       | schol012                       |   |               | Referentiejaar          |   | 2020             |       |
| Opmerkingen         | tussen Parkzichlaan en Evenaar |   |               |                         |   |                  |       |
| Hoogte waarneempunt | 5,00                           | m | Objectfractie | 0,0                     | % | Belemmeringshoek | 0,0 ° |

**Rijlijn 1**

|                               |                      |   |                       |                              |              |                      |              |        |
|-------------------------------|----------------------|---|-----------------------|------------------------------|--------------|----------------------|--------------|--------|
| Verkeersintensiteit (mvt/etm) | 8.707                |   | Hoogte wegdek         | 0,00                         | m            | Zachte bodem         | 25,0         | %      |
| Hor. afstand wnp-rijlijn      | 25,00                | m | Afstand wnp-kruispunt | 0,00                         | m            | Afstand wnp-obstakel | 0,00         | m      |
| Wegdektype                    | 11: dunne deklagen A |   |                       | CROW infoblad 966 (01-06-09) |              |                      |              |        |
|                               |                      |   | Dagperiode            |                              | Avondperiode |                      | Nachtperiode |        |
| Uurpercentage                 |                      |   | 6,50 %                |                              | 3,90 %       |                      | 0,70 %       |        |
|                               | Snelheid             |   | %                     | Aantal                       | %            | Aantal               | %            | Aantal |
| Lichte motorvoertuigen        | 50 km/u              |   | 96,0                  | 543                          | 96,3         | 327                  | 92,4         | 56     |
| Middelzware motorvoertuigen   | 50 km/u              |   | 3,5                   | 20                           | 3,3          | 11                   | 6,7          | 4      |
| Zware motorvoertuigen         | 50 km/u              |   | 0,5                   | 3                            | 0,4          | 1                    | 0,9          | 1      |

| Resultaten              |          |  | Dagperiode |  | Avondperiode |  | Nachtperiode |  |
|-------------------------|----------|--|------------|--|--------------|--|--------------|--|
| Niveau t.g.v. rijlijn 1 |          |  | 56,14 dB   |  | 58,88 dB     |  | 56,89 dB     |  |
| L <sub>totaal</sub>     |          |  | 56,14 dB   |  | 58,88 dB     |  | 56,89 dB     |  |
| L <sub>den</sub>        | 56,96 dB |  |            |  |              |  |              |  |
| L <sub>night</sub>      | 56,89 dB |  |            |  |              |  |              |  |

|                     |                                              |   |               |                         |   |                  |       |
|---------------------|----------------------------------------------|---|---------------|-------------------------|---|------------------|-------|
| Projectnaam         | Bp De Hoge Woerd                             |   |               |                         |   |                  |       |
| Bron                | Parkzichtlaan                                |   |               |                         |   |                  |       |
| Variant             | VRU 2.0 Utr 1.0                              |   |               |                         |   |                  |       |
| Datum berekening    | 5 november 2010                              |   |               | Versie wegdekcorrecties |   | 08-07-2010       |       |
| Berekend door       | schol012                                     |   |               | Referentiejaar          |   | 2020             |       |
| Opmerkingen         | tussen Alendorpseweg en Burg Middelweerdbaan |   |               |                         |   |                  |       |
| Hoogte waarneempunt | 5,00                                         | m | Objectfractie | 0,0                     | % | Belemmeringshoek | 0,0 ° |

**Rijlijn 1**

|                               |                      |   |                       |                              |              |                      |              |        |
|-------------------------------|----------------------|---|-----------------------|------------------------------|--------------|----------------------|--------------|--------|
| Verkeersintensiteit (mvt/etm) | 7.600                |   | Hoogte wegdek         | 0,00                         | m            | Zachte bodem         | 25,0         | %      |
| Hor. afstand wnp-rijlijn      | 25,00                | m | Afstand wnp-kruispunt | 0,00                         | m            | Afstand wnp-obstakel | 0,00         | m      |
| Wegdektype                    | 11: dunne deklagen A |   |                       | CROW infoblad 966 (01-06-09) |              |                      |              |        |
|                               |                      |   | Dagperiode            |                              | Avondperiode |                      | Nachtperiode |        |
| Uurpercentage                 |                      |   | 6,33 %                |                              | 3,50 %       |                      | 1,25 %       |        |
|                               | Snelheid             |   | %                     | Aantal                       | %            | Aantal               | %            | Aantal |
| Lichte motorvoertuigen        | 50 km/u              |   | 98,0                  | 471                          | 98,0         | 261                  | 98,0         | 93     |
| Middelzware motorvoertuigen   | 50 km/u              |   | 1,0                   | 5                            | 1,0          | 3                    | 1,0          | 1      |
| Zware motorvoertuigen         | 50 km/u              |   | 1,0                   | 5                            | 1,0          | 3                    | 1,0          | 1      |

| Resultaten              |          |  | Dagperiode |  | Avondperiode |  | Nachtperiode |  |
|-------------------------|----------|--|------------|--|--------------|--|--------------|--|
| Niveau t.g.v. rijlijn 1 |          |  | 55,29 dB   |  | 57,72 dB     |  | 58,25 dB     |  |
| L <sub>totaal</sub>     |          |  | 55,29 dB   |  | 57,72 dB     |  | 58,25 dB     |  |
| L <sub>den</sub>        | 56,90 dB |  |            |  |              |  |              |  |
| L <sub>night</sub>      | 58,25 dB |  |            |  |              |  |              |  |

|                     |                                              |   |               |                         |   |                  |       |
|---------------------|----------------------------------------------|---|---------------|-------------------------|---|------------------|-------|
| Projectnaam         | Bp De Hoge Woerd                             |   |               |                         |   |                  |       |
| Bron                | Parkzichtlaan                                |   |               |                         |   |                  |       |
| Variant             | VRU 2.0 Utr 2.1                              |   |               |                         |   |                  |       |
| Datum berekening    | 5 november 2010                              |   |               | Versie wegdekcorrecties |   | 08-07-2010       |       |
| Berekend door       | schol012                                     |   |               | Referentiejaar          |   | 2020             |       |
| Opmerkingen         | tussen Alendorpseweg en Burg Middelweerdbaan |   |               |                         |   |                  |       |
| Hoogte waarneempunt | 5,00                                         | m | Objectfractie | 0,0                     | % | Belemmeringshoek | 0,0 ° |

**Rijlijn 1**

|                               |                      |   |                       |                              |              |                      |              |        |
|-------------------------------|----------------------|---|-----------------------|------------------------------|--------------|----------------------|--------------|--------|
| Verkeersintensiteit (mvt/etm) | 5.117                |   | Hoogte wegdek         | 0,00                         | m            | Zachte bodem         | 25,0         | %      |
| Hor. afstand wnp-rijlijn      | 25,00                | m | Afstand wnp-kruispunt | 0,00                         | m            | Afstand wnp-obstakel | 0,00         | m      |
| Wegdektype                    | 11: dunne deklagen A |   |                       | CROW infoblad 966 (01-06-09) |              |                      |              |        |
|                               |                      |   | Dagperiode            |                              | Avondperiode |                      | Nachtperiode |        |
| Uurpercentage                 |                      |   | 6,50 %                |                              | 4,00 %       |                      | 0,70 %       |        |
|                               | Snelheid             |   | %                     | Aantal                       | %            | Aantal               | %            | Aantal |
| Lichte motorvoertuigen        | 50 km/u              |   | 97,8                  | 325                          | 98,3         | 201                  | 96,5         | 35     |
| Middelzware motorvoertuigen   | 50 km/u              |   | 1,6                   | 5                            | 1,2          | 2                    | 2,8          | 1      |
| Zware motorvoertuigen         | 50 km/u              |   | 0,6                   | 2                            | 0,5          | 1                    | 0,7          | 0      |

| Resultaten              |       |    | Dagperiode | Avondperiode | Nachtperiode |
|-------------------------|-------|----|------------|--------------|--------------|
| Niveau t.g.v. rijlijn 1 |       |    | 53,65 dB   | 56,47 dB     | 54,13 dB     |
| L <sub>totaal</sub>     |       |    | 53,65 dB   | 56,47 dB     | 54,13 dB     |
| L <sub>den</sub>        | 54,41 | dB |            |              |              |
| L <sub>night</sub>      | 54,13 | dB |            |              |              |





## **Bijlage 4**



## **Bestemmingsplan De Hoge Woerd**

Akoestisch planologisch onderzoek t.b.v. woningbouw langs de  
Burg. Middelweerdbaan, Parkzichtlaan en 't Zand

Kenmerk: MKW-HD-06102009/2-CJT  
Datum: 12 oktober 2009  
Datum gewijzigd:  
Projectnaam: Hoge Woerd

---

**SO Afdeling Milieu & Duurzaamheid**  
Postbus 8406 3503 RK UTRECHT  
Telefoonnummer: 030 - 286 48 45  
Bezoekadres: Ravellaan 96

---

**Team Milieukwaliteit**

## ALGEMENE GEGEVENS

Opdrachtgever: IMA

Contactpersoon: Dymph Hoffmans  
(030) 286 4596

Akoestisch onderzoek: Bureau Milieukwaliteit, Gemeente Utrecht  
Postbus 8406  
3503 RK Utrecht  
fax: (030) 286 41 03

Contactpersoon: Hans van Dijkhuizen  
tel.: (030) 286 41 77

Opslag bestand: R\_Hoge Woerd - bestemmingsplan

## INHOUD

|     |                                          |    |
|-----|------------------------------------------|----|
| 1.  | Inleiding                                | 4  |
| 2.  | Planbeschrijving                         | 5  |
| 2.1 | Locatie                                  | 5  |
| 2.2 | Ruimtelijk plan                          | 6  |
| 3.  | Wet geluidhinder                         | 7  |
| 3.1 | Wet geluidhinder - Wegverkeerslawaaï     | 7  |
| 3.2 | Gemeentelijk beleid - Geluidnota Utrecht | 8  |
| 4.  | Uitgangspunten berekening                | 10 |
| 4.1 | Rekenmethode                             | 10 |
| 4.2 | Geografische gegevens                    | 10 |
| 4.3 | Verkeersgegevens                         | 10 |
| 4.4 | Wegdekverharding                         | 11 |
| 4.5 | Artikel 110g Wet geluidhinder:           | 11 |
| 5.  | RekenResultaten                          | 12 |
| 5.1 | Wegverkeer                               | 12 |
| 5.2 | Cumulatie                                | 12 |
| 6.  | Conclusie                                | 13 |

## BIJLAGEN

- Bijlage 1: Rekenmodel
- Bijlage 2: Contouren Burgemeester Middelweerdbaan
- Bijlage 3: Contouren Parkzichtlaan
- Bijlage 4: Contouren 't Zand
- Bijlage 5: Contouren cumulatie

## **1. INLEIDING**

In opdracht van de Integraal Milieu Adviseur van de Afdeling Milieu & Duurzaamheid is door team Milieukwaliteit een akoestisch onderzoek verricht naar de mogelijkheden om woningbouw te realiseren in het bestemmingsplan De Hoge Woerd. De woningen in dit bestemmingsplan zijn voorzien ten noorden van de Burgemeester Middelweerdbaan en ten westen van de Parkzichtlaan.

Dit rapport beschrijft het wettelijk beoordelingskader, de gehanteerde uitgangspunten, de resultaten en de conclusies ten aanzien van de toetsing aan het gestelde in de Wet geluidhinder. De in deze rapportage vermelde geluidsbelastingen betreffen juridische waarden tenzij nadrukkelijk anders is vermeld.

## 2. PLANBESCHRIJVING

### 2.1 Locatie

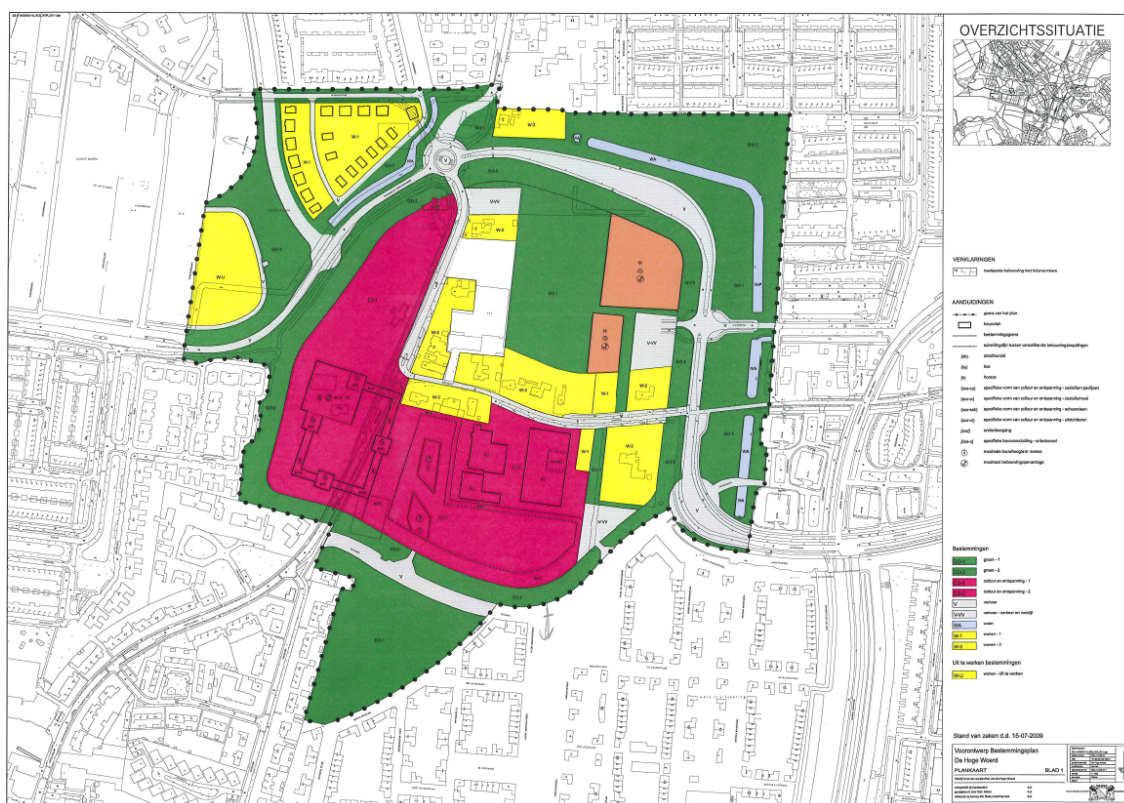
In het gebied ten noordoosten van de kern de Meern aansluitend op de woonwijk Het Zand (naast de nieuwbouwlocatie Parkrand 't Zand) ligt de voorziene woningbouwlocatie. De locatie wordt begrensd door de Parkzichtlaan aan de oostzijde en de Burgemeester Middelweerdbaan aan de zuidzijde.



*Figuur 1: Ligging plangebied*



## 2.2 Ruimtelijk plan



Figuur 2: Bestemmingsplankaart (voorontwerp)

In het bestemmingsplan wordt op de locatie aangegeven met W-U woningbouw toegestaan. Het betreft een bestemmingsplan met uit te werken bestemming voor maximaal 18 woningen. Het is dus niet duidelijk waar de woningen zich exact zullen gaan bevinden. Het akoestisch onderzoek is om die reden dan ook van globale aard (aansluitend bij het type bestemmingsplan).

Voor het plangebied W-1 ten oosten van de Parkzichtlaan en ten noorden van de Burgemeester Middelweerdbaan is vooruitlopend op de bestemmingsplanprocedure een zelfstandige project procedure (art 19 lid 2) doorlopen en zijn hogere grenswaarden vastgesteld in mei 2009. De gehanteerde uitgangspunten van het onderzoek voor deze procedure zijn gelijk aan die van dit bestemmingsplan.

### 3. WET GELUIDHINDER

#### 3.1 Wet geluidhinder - Wegverkeerslawaaï

##### 3.1.1 Zones

In artikel 74 van de Wet geluidhinder is aangegeven dat elke weg met een snelheid van meer dan 30 km/uur een zone heeft. De breedte van de zone wordt mede bepaald door het aantal rijstroken. Binnen de zone dient akoestisch onderzoek te worden verricht. In onderstaande tabel zijn de relevante zones opgenomen.

Buitenstedelijke situatie:

| Aantal rijstroken | Zonebreedte |
|-------------------|-------------|
| 1 of 2            | 250 meter   |
| 3 of 4            | 400 meter   |
| 5 of meer         | 600 meter   |

Tabel 1: Zonebreedte

Binnenstedelijke situatie:

| Aantal rijstroken | Zonebreedte |
|-------------------|-------------|
| 1 of 2            | 200 meter   |
| 3 of meer         | 350 meter   |

Tabel 2: Zonebreedte

Er is sprake van een binnenstedelijke situatie als de woning is gelegen binnen de bebouwde kom en de bron geen auto(snel)weg is. In alle andere gevallen is er sprake van een buitenstedelijke situatie.

Bij het bestemmingsplan de Hoge Woerd is sprake van een binnenstedelijke situatie. Het bouwplan is gelegen binnen de zone van 't Zand, Burgemeester Middelweerdbaan en de Parkzichtlaan.

##### 3.1.2 Nieuwe woningen

In de Wet geluidhinder is aangegeven dat woningen zonder meer gerealiseerd kunnen worden indien de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschrijdt. Tevens is er voor de gemeente de mogelijkheid om tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde ontheffing te verlenen. De maximale ontheffingswaarde voor Leidsche Rijn bedraagt 58 dB.

##### 3.1.3 Cumulatie

Op grond van artikel 110f van de Wet geluidhinder dient het akoestisch onderzoek ook betrekking te hebben op de samenloop van verschillende geluidsbronnen (indien de geluidsgevoelige bestemmingen zijn gelegen binnen meerdere geluidszones). Bij de vaststelling van een Hogere Waarde dient op grond van artikel 110 lid 6 rekening te worden gehouden met cumulatie. In de wet staat vermeld dat het college slechts een Hogere Waarde mag vaststellen voor zover de gecumuleerde geluidsbelasting niet leidt tot een naar hun oordeel onaanvaardbare geluidsbelasting. Hiervoor wordt de *Rekenmethode cumulatieve geluidsbelasting* gebruikt. Hierbij wordt rekening gehouden met de verschillen in hinder per geluidsbron. Het onderzoeken van cumulatie is conform genoemde rekenmethode alleen van belang als de voorkeurswaarde vanwege meerdere geluidsbronnen wordt overschreden.

Praktisch gezegd houdt dit in dat slechts bij het voeren van een Hogere grenswaarde procedure inzicht in de geluidsbelastingen van andere bronnen nodig is om een bestuurlijke afweging te maken. Voor dit plan betreft het de geluidsbronnen 't Zand, Burgemeester Middelweerdbaan en de Parkzichtlaan.

## 3.2 Gemeentelijk beleid - Geluidnota Utrecht

De gemeente Utrecht heeft op grond van het gestelde in de Wet geluidhinder geluidsbeleid opgesteld en vastgelegd in de Geluidnota Utrecht (d.d. 23 januari 2007). Dit beleid is opgesteld om aan te geven in welke gevallen (ontheffingscriteria) en onder welke condities (voorwaarden) de gemeente Utrecht medewerking wil verlenen aan bouwplannen waarvoor een hogere grenswaarde benodigd is. Hieronder worden enkele relevante elementen uit de Geluidnota beschreven.

### 3.2.1 Ontheffingscriteria

Hogere waarden worden alleen verleend bij ruimtelijke ontwikkelingen die voldoen aan zogenaamde ontheffingscriteria.

Ontheffing van de voorkeursgrenswaarde wordt in Utrecht verleend als de ruimtelijke ontwikkelingen een positieve betekenis voor de stedelijke structuur of een gunstig effect op de akoestische kwaliteit van bestaande woningen in Utrecht hebben.

### 3.2.2 Voorwaarden aan de hogere waarde

De gemeente Utrecht zet zich in voor een leefbare woonsituatie, ook op locaties met een hoge geluidsbelasting. Deze leefbaarheid wordt bewerkstelligd door voorwaarden te verbinden aan het verlenen van hogere waarden voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen.

De voorwaarden bij het verlenen van een hogere waarde in Utrecht zijn:

1. Geluidsluwe gevel  
De woning heeft ten minste één gevel met een lager (luw) geluidsniveau. Het geluidsniveau op deze gevel is niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde voor elk van te onderscheiden geluidsbronnen. Specifiek voor de hoogstedelijke kernen, waaronder Leidsche Rijn Centrum, is vastgelegd dat dit ook de hogere waarde minus 10 dB mag zijn (mits deze waarde hoger is natuurlijk);
2. Woningindeling  
De woning bevat voldoende verblijfsruimte(n) aan de zijde van de geluidsluwe gevel. Dit geldt voor ten minste 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van het oppervlakte van het verblijfsgebied;
3. Buitenruimte  
Indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan is deze bij voorkeur gelegen aan de geluidsluwe zijde. Het geluidsniveau mag in ieder geval niet meer dan 5 dB hoger zijn dan bij de geluidsluwe gevel. Deze eis geldt voor maximaal één buitenruimte per woning.

### 3.2.3 Realistische inzet van onderzoeksplicht

In de Geluidnota Utrecht is aangegeven wanneer geen geluidsbeperkende maatregelen moeten worden onderzocht. Hierdoor worden situaties uitgesloten die nu al niet-realistische of onhaalbare maatregelen op zouden leveren. De ruimtelijke planvorming en het wegbeheer worden daardoor niet onnodig belast.

#### *Bronmaatregelen onderzoeken*

Volgens de Wet geluidhinder dient de initiatiefnemer nadrukkelijk de mogelijkheden voor bronmaatregelen te onderzoeken en af te wegen. Tot de bronmaatregelen behoort ook de aanleg van een geluidsreducerend wegdek ("stil asfalt").

De aanleg van een geluidsreducerend wegdek is vanuit civieltechnisch oogpunt (beheer, onderhoud en duurzaamheid) niet realistisch in de volgende gevallen:

- binnen 50 meter vanuit het hart van het kruispunt. Er treedt dan groot en snel kwaliteitsverlies op van het wegdek door het afremmende en optrekkende verkeer;

- bij een beperkte lengte van het geluidsreducerend wegdek. Aanleg is vanuit beheers- en onderhoudsoverwegingen niet wenselijk.

De gemeente Utrecht sluit geluidsreducerend wegdek uit van de onderzoeks- en motivatieplicht indien de wegafstand tussen het hart van twee met verkeerslichten geregelde kruispunten of rotondes minder dan 250 meter bedraagt.

#### *Overdrachtsmaatregelen onderzoeken*

Het plaatsen van een geluidsscherm of -wal kan een effectief middel zijn om het geluid in de woonomgeving terug te dringen. Geluidsschermen zijn echter alleen mogelijk als er voldoende ruimte tussen de bron en de woningen is. Deze ruimte beperkt zich veelal tot het hoofdverkeerswegennet en bij spoorlijnen. Daarnaast kunnen schermen een ongewenste verkeerskundige of stedenbouwkundige barrière vormen. In de gemeente Utrecht worden overdrachtsmaatregelen daarom **alleen** onderzocht en afgewogen bij:

- de aanleg van nieuwe hoofdverkeerswegen, spoorlijnen en de reconstructie van hoofdverkeerswegen en spoorlijnen bij geluidsgevoelige bestemmingen;
- de bouw van geluidsgevoelige bestemmingen langs de doorgaande autosnelwegen, de Ring Utrecht en de hoofdontsluitingswegen (primaire assen) uit het GVVP (gemeentelijk verkeers- en vervoersplan) en spoorlijnen.

## 4. UITGANGSPUNTEN BEREKENING

### 4.1 Rekenmethode

De geluidbelastingen zijn bepaald met Standaard-Rekenmethode II (SRM2) conform het Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2006. Hiervoor is gebruik gemaakt van Winhavig versie 7.77 in combinatie met het rekenhart srmlI-versie 12 van Haskoning.

### 4.2 Geografische gegevens

De geografische gegevens zijn afkomstig vanuit de digitale ondergrond van de gemeente Utrecht. De plansituatie is digitaal aangeleverd ten behoeve van dit onderzoek.

### 4.3 Verkeersgegevens

De gehanteerde verkeersgegevens zijn afkomstig van de afdeling Verkeer en Vervoer van de gemeente Utrecht. De verkeersgegevens zijn berekend met het Verkeersmodel Regio Utrecht, VRU 2.0 Utr 1.0. In dit computerprogramma worden prognoses voor (toekomstige) verkeersintensiteiten berekend aan de hand van huidige gegevens over bevolkingssamenstelling, bestaande en geplande woon- en werklocaties en resultaten van landelijke onderzoeken over mobiliteit. Dit is een algemeen gebruikte methode voor het prognosticeren van verkeersintensiteiten. Omdat het prognoses betreft, wordt gewerkt met de huidige inzichten betreffende de toekomstige situatie.

#### 4.3.1 Intensiteiten

| Wegvak               | sub wegvak                                      | Mvt/etm |
|----------------------|-------------------------------------------------|---------|
| 't Zand              | ten noorden rotonde 't Zand                     | 12070   |
| Langerakbaan         | ten oosten rotonde 't Zand                      | 16020   |
| Burg Middelweerdbaan | tussen rotonde 't Zand en rotonde Parkzichtlaan | 15330   |
|                      | rotonde Parkzichtlaan - Evenaar                 | 11310   |
|                      | ten westen van Evenaar                          | 8020    |
| Parkzichtlaan        | ten noorden rotonde Parkzichtlaan               | 7600    |

Tabel 3: Motorvoertuigen voor het jaar 2020

| Wegvak               | OV (D/A/N) |
|----------------------|------------|
| 't Zand              | 140/32/14  |
| Langerakbaan         | 186/40/18  |
| Burg Middelweerdbaan | 46/8/4     |
| Parkzichtlaan        | 0/0/0      |

Tabel 4: Totaal bussen per periode (dag/avond/nacht)

#### 4.3.2 Verkeerssamenstelling

| Wegvak               | uurpercentages<br>(D/A/N) | samenstelling<br>(L/M/Z) |
|----------------------|---------------------------|--------------------------|
| 't Zand              | 6,33/3,50/1,25%           | 95/2,5/2,5%              |
| Langerakbaan         | 6,33/3,50/1,25%           | 96/1,5/2,5%              |
| Burg Middelweerdbaan | 6,33/3,50/1,25%           | 96/1,5/2,5%              |
| Parkzichtlaan        | 6,33/3,50/1,25%           | 98/1/1%                  |

Tabel 5: Verkeerssamenstelling 2020

#### 4.3.3 Snelheden

| Wegvak               | snelheid (km/uur) |
|----------------------|-------------------|
| 't Zand              | 50                |
| Langerakbaan         | 50                |
| Burg Middelweerdbaan | 50                |
| Parkzichtlaan        | 50                |

Tabel 6: Snelheden 2020

#### 4.4 Wegdekverharding

Het wegdek op de Langerakbaan, de weg in het verlengde van de Burgemeester Middelwerdstraat, bestaat uit Zeer Stil Asphalt (ZSA). Op 't Zand wordt in het kader van de herprofilering op een deel van het wegvak een Dunne Deklaag 2 (DD2) toegepast evenals op de Parkzichtlaan. Het wegdek van De Burgemeester Middelweerdstraat bestaat uit DAB (Dicht Asphalt Beton).

Het toepassen van meer geluidsreducerend wegdek is, binnen het gestelde in de Geluidnota, niet mogelijk in verband met de rotondes nabij de Parkzichtlaan en 't Zand. Bovendien gaat het bij de Burgemeester Middelweerdstraat om een bestaande weg waarvoor ook reeds in het kader van het bestemmingsplan Leidsche Rijn Park een afweging is gemaakt over de handhaving van het bestaande wegdek.

#### 4.5 Artikel 110g Wet geluidhinder:

De aftrek conform artikel 110g Wgh bedraagt voor wegen met een snelheid van 70 km/u of meer 2 dB en voor wegen met een snelheid minder dan 70 km/u 5 dB. Hierdoor mag het berekende resultaat met bovengenoemde correctie verminderd worden alvorens toetsing aan de Wet geluidhinder plaatsvindt. Op de in dit rapport vermelde geluidsbelastingen is deze aftrek reeds verwerkt.

Bij toetsing aan de binnenwaarde van woningen bedraagt deze correctie 0 dB. De geluidsbelastingen uit deze rapportage dienen als het ware verhoogd te worden met 5 dB alvorens de toetsing aan de binnenwaarde plaats vindt.

## 5. REKENRESULTATEN

### 5.1 Wegverkeer

#### 5.1.1 Onderzoeksmethode

Aangezien het om een uit te werken bestemming gaat heeft er akoestisch onderzoek plaatsgevonden middels vrije veld contouren op een aantal representatieve hoogten. Hiermee is per bron de akoestische situatie in beeld gebracht tbv de ruimtelijk milieuhygiënische afweging en de toetsing aan de Wet geluidhinder.

#### 5.1.2 Onderzoeksresultaten

In de bijlagen zijn het rekenmodel en de resultaten (vrijveld contouren) opgenomen. In deze alinea is e.e.a. beperkt tot de hoofdresultaten.

##### *Overschrijding voorkeursgrenswaarde*

De Burgemeester Middelweerdbaan en de Parkzichtlaan veroorzaken geluidsbelastingen boven de voorkeurswaarde. Wanneer de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde overschrijdt, kan het college van burgemeester en wethouders op grond van de Wet geluidhinder ontheffing verlenen en een ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting vaststellen (de zogenaamde Hogere waarde).

In het gebied waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden dienen bij de uitwerking van het plan de vastgestelde hogere waarden in acht te worden genomen inclusief de daaraan gestelde voorwaarde(n). De voor dit plan relevante voorwaarden uit de Geluidnota Utrecht hebben betrekking op woningen. Zo dient iedere woning te beschikken over een geluidsluwe gevel. Verder dient minimaal 30% van de verblijfsruimten aan deze luwe zijde te zijn gesitueerd. En indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan moet deze aan een gevel zijn gesitueerd waar het geluidsniveau ten hoogste 5 dB boven de voorkeursgrenswaarde is.

##### *Overschrijding maximale ontheffingswaarde*

In het gebied langs de Burgemeester Middelweerdbaan, over een afstand van 6 meter uit de bestemmingsplangrens W-U aan de Burgemeester Middelweerdbaanzijde, is sprake van een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde. In het plan kunnen in dit gedeelte geen woningen worden gebouwd. Dit wordt geborgd via de plankaart en de bouwregels.

### 5.2 Cumulatie

De cumulatieve aspecten van de geluidsbronnen waarvoor ontheffing benodigd is, te weten Burgemeester Middelweerdbaan en Parkzichtlaan, is in de bijlagen in beeld gebracht. Hierbij is gekozen om dit te doen voor de representatieve hoogte van 8 meter.

De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt maximaal 64 dB hetgeen nagenoeg overeenkomt met de hogere grenswaarde tengevolge van de Burgemeester Middelweerdbaan (te weten  $58+5 = 63$  dB Lden). Hiermee is naar het oordeel van de gemeente geen sprake van een ontoelaatbare geluidssituatie.

## 6. CONCLUSIE

Uit het akoestisch onderzoek volgt dat de bouwlocatie een geluidsbelasting ondervindt van één of meerdere wegen boven de voorkeursgrenswaarde. Voor nieuwe woningen in dit gebied moet een hogere waarde procedure worden gevolgd.

Aan de eisen die de Geluidsnota Utrecht stelt aan het verlenen van een hogere waarde (luwe gevel, locatie buitenruimte en indeling) zal bij de uitwerking dienen te worden voldaan.

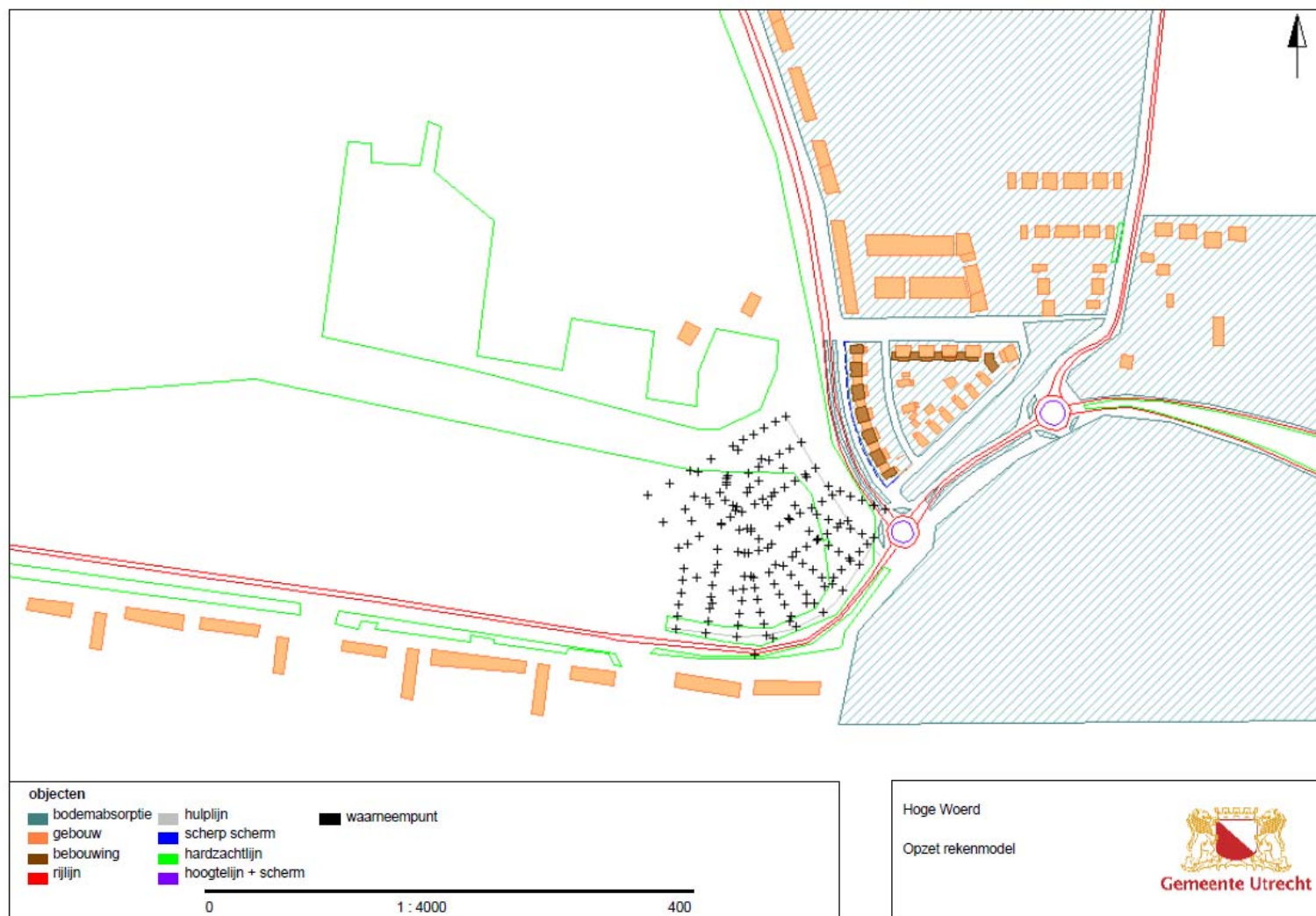
De ontwikkeling van woningen is bij uitwerking zonder voorwaarden mogelijk wanneer de geluidsbelasting lager is dan de voorkeursgrenswaarde. Als de geluidsbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en lager dan de maximale ontheffingswaarde, is realisatie mogelijk onder voorwaarden. Dit stramien wordt in de bouwregels opgenomen. Er is sprake van een dusdanige ruimtelijk milieuhygiënische kwaliteit dat woningbouw, onder voorwaarden, kan worden toegestaan. Voor de locatie dienen, conform de procedure van de Wet geluidhinder, ontheffing van de voorkeursgrenswaarde (hogere waarde) verleend te worden voor 18 woningen. De hogere waarde bedraagt 58 dB tgv de Burgemeester Middelweerdbaan en 49 dB tgv de Parkzichtlaan.

In een deel van het gebied langs de Burgemeester Middelweerdbaan, over een afstand van 6 meter uit de bestemmingsplangrens W-U aan de Burgemeester Middelweerdbaanzijde, is sprake van een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde. In dit gedeelte kunnen geen woningen worden gebouwd.

Al deze uitwerkingselementen en voorwaarden worden geborgd via de plankaart en/of de bouwregels.

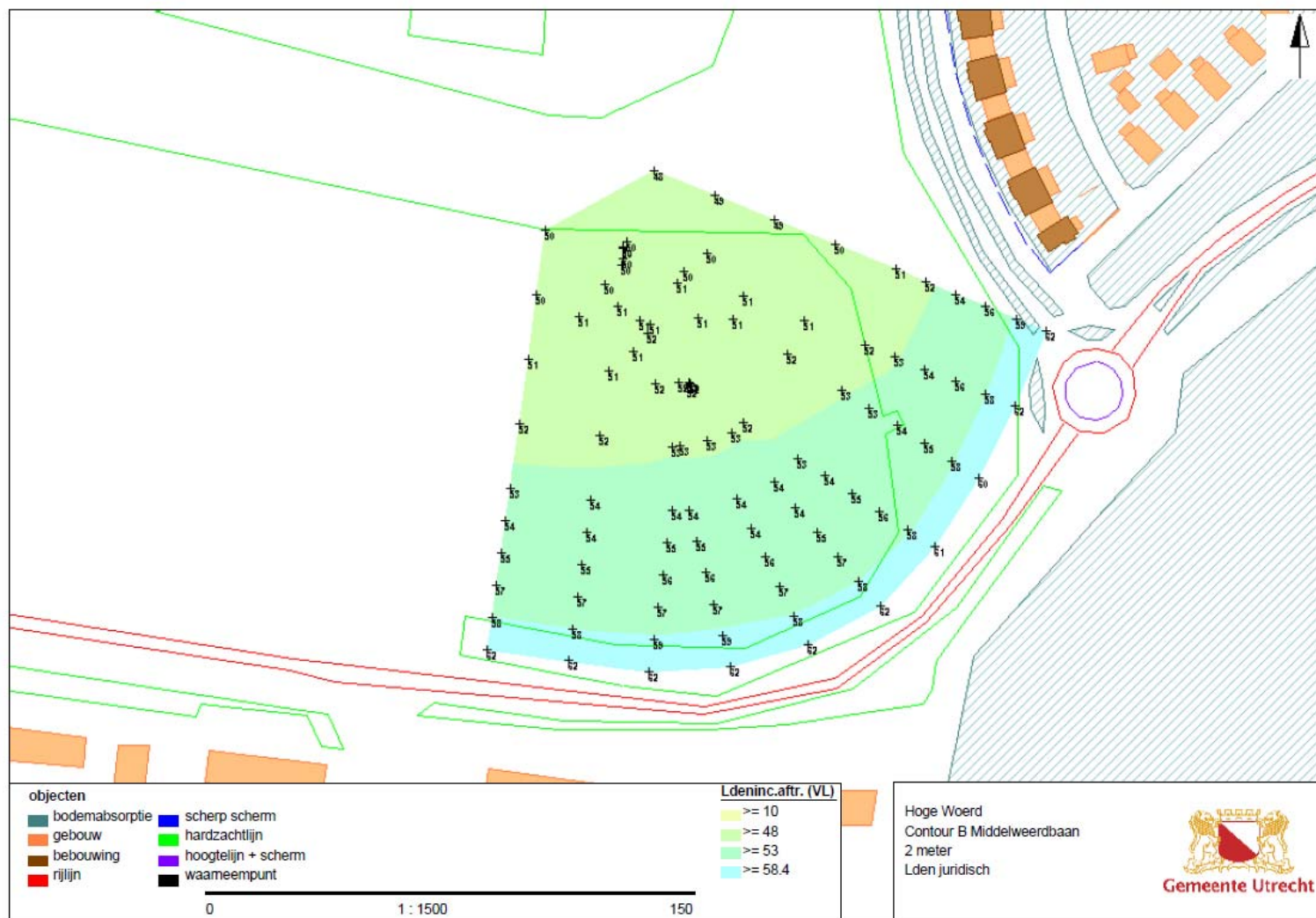


## Bijlage 1: Rekenmodel

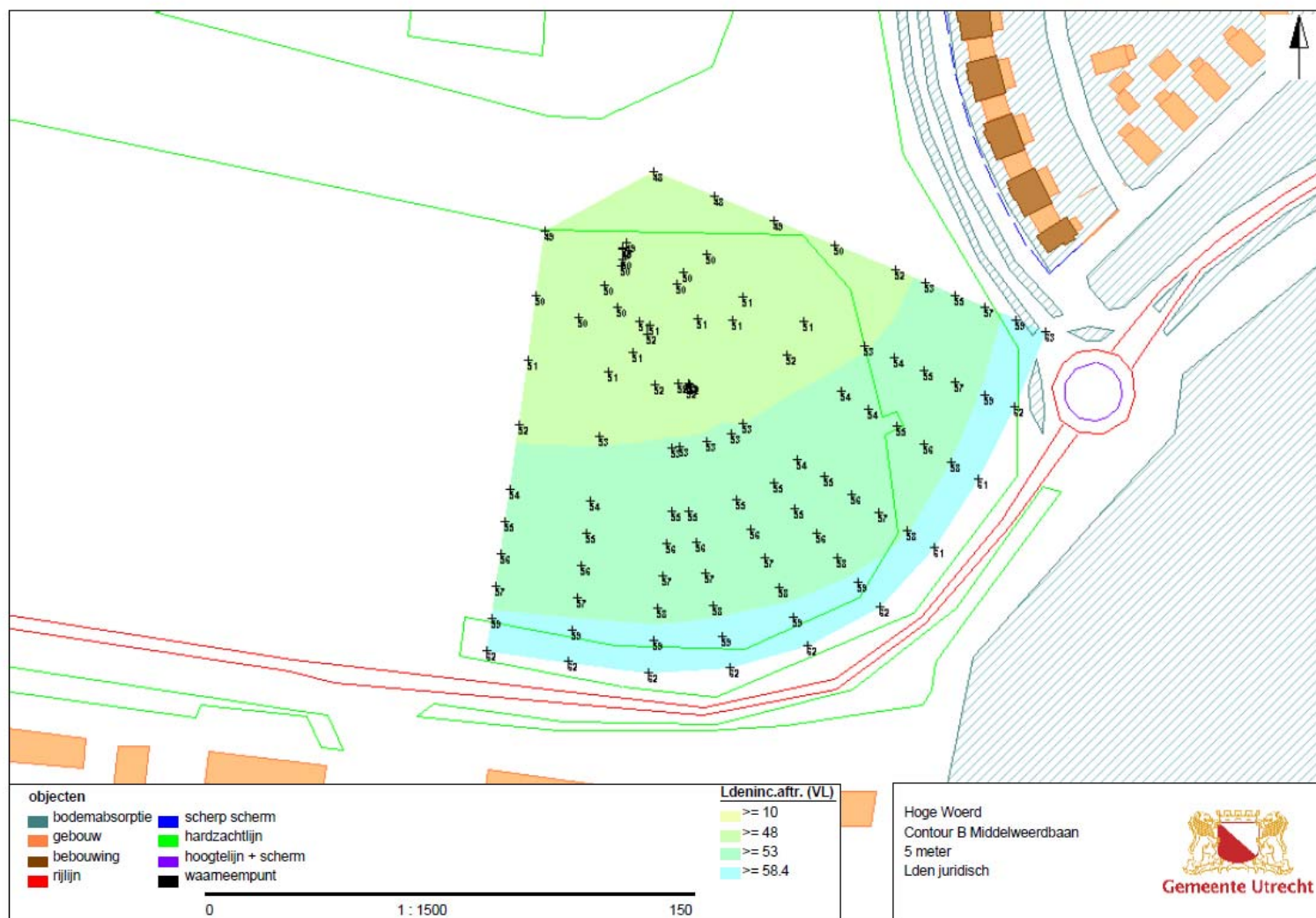


WinHavik 7.77 (c) dirActivity-software

## Bijlage 2: Contouren Burgemeester Middelweerdbaan

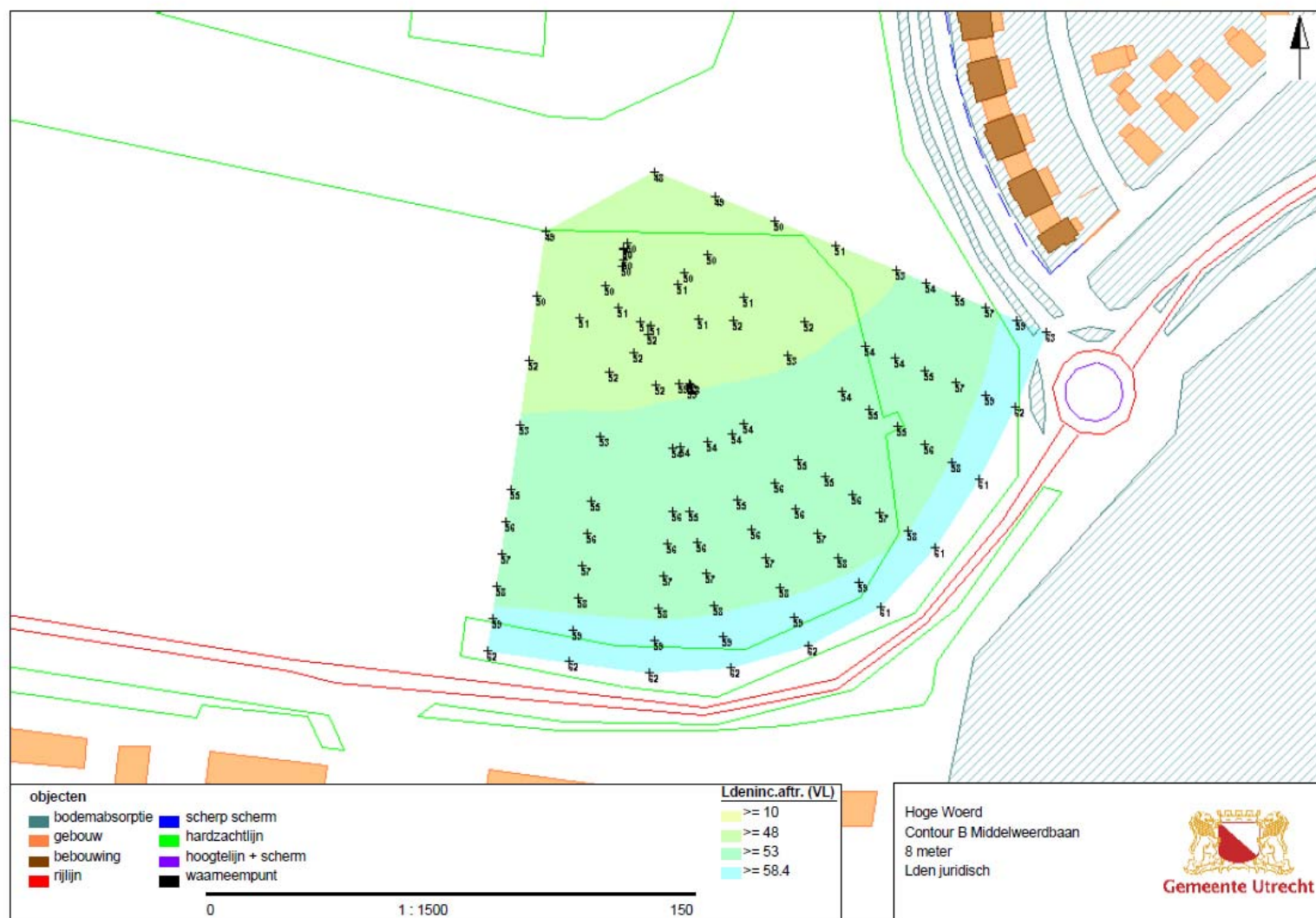


WinHavik 7.77 (c) dirActivity-software



WinHavik 7.77 (c) dirActivity-software





WinHavik 7.77 (c) dirActivity-software

### Bijlage 3: Contouren Parkzichtlaan



WinHavik 7.77 (c) dirActivity-software



WinHavik 7.77 (c) dirActivity-software





WinHavik 7.77 (c) dirActivity-software

## Bijlage 4: Contouren 't Zand



WinHavik 7.77 (c) dirActivity-software



## Bijlage 5: Contouren cumulatie



WinHavik 7.77 (c) dirActivity-software

## **Bijlage 5**



# QUICK SCAN FLORA- EN FAUNAWET BOUWLOCATIE BURG MIDDELWEERD-HOGE WOERD EN PARKRAND HET ZAND

januari 2008

In opdracht van:  
Gemeente Utrecht  
Postbus 8375  
3503 RJ UTRECHT

---

Adviesbureau Mertens B.V.  
Bureau voor natuur, ruimtelijke  
ordening en ecotoxicologie

Bezoekadres: Dr. Willem Dreeslaan 1 te Bennekom  
Postadres: Postbus 367, 6700 AJ te Wageningen

T: 0317-428694  
M: 06-29458456  
E: mertens\_frank@hotmail.com  
I: [www.adviesbureau-mertens.nl](http://www.adviesbureau-mertens.nl)

## INHOUDSOPGAVE

|                                              |               |
|----------------------------------------------|---------------|
| <b>1 INLEIDING .....</b>                     | <b>2</b>      |
| 1.1 INLEIDING .....                          | 2             |
| 1.2 DE GEBIEDEN .....                        | 2             |
| 1.2 PLANSITUATIE .....                       | 3             |
| 1.3 DOELSTELLINGEN VAN HET ONDERZOEK .....   | 4             |
| 1.4 OPBOUW RAPPORT .....                     | 4             |
| <br><b>2 FLORA- EN FAUNAWET .....</b>        | <br><b>5</b>  |
| <br><b>3 WERKWIJZE EN WAARDERING .....</b>   | <br><b>6</b>  |
| 3.1 WERKWIJZE .....                          | 6             |
| 3.2 FLORA.....                               | 6             |
| 3.3 BROEDVOGELS .....                        | 6             |
| 3.4 VLEERMUIZEN .....                        | 7             |
| 3.5 OVERIGE ZOOGDIEREN .....                 | 7             |
| 3.6 AMFIBIEËN .....                          | 7             |
| 3.7 REPTIELEN .....                          | 7             |
| 3.8 VISSSEN.....                             | 8             |
| 3.9 OVERIGE .....                            | 8             |
| 3.10 CONCLUSIE .....                         | 8             |
| <br><b>4 BEOORDELING EN CONCLUSIES .....</b> | <br><b>9</b>  |
| 4.1 BEOORDELING .....                        | 9             |
| 4.2 CONCLUSIE .....                          | 9             |
| <br><b>GERAADPLEEGDE LITERATUUR.....</b>     | <br><b>10</b> |

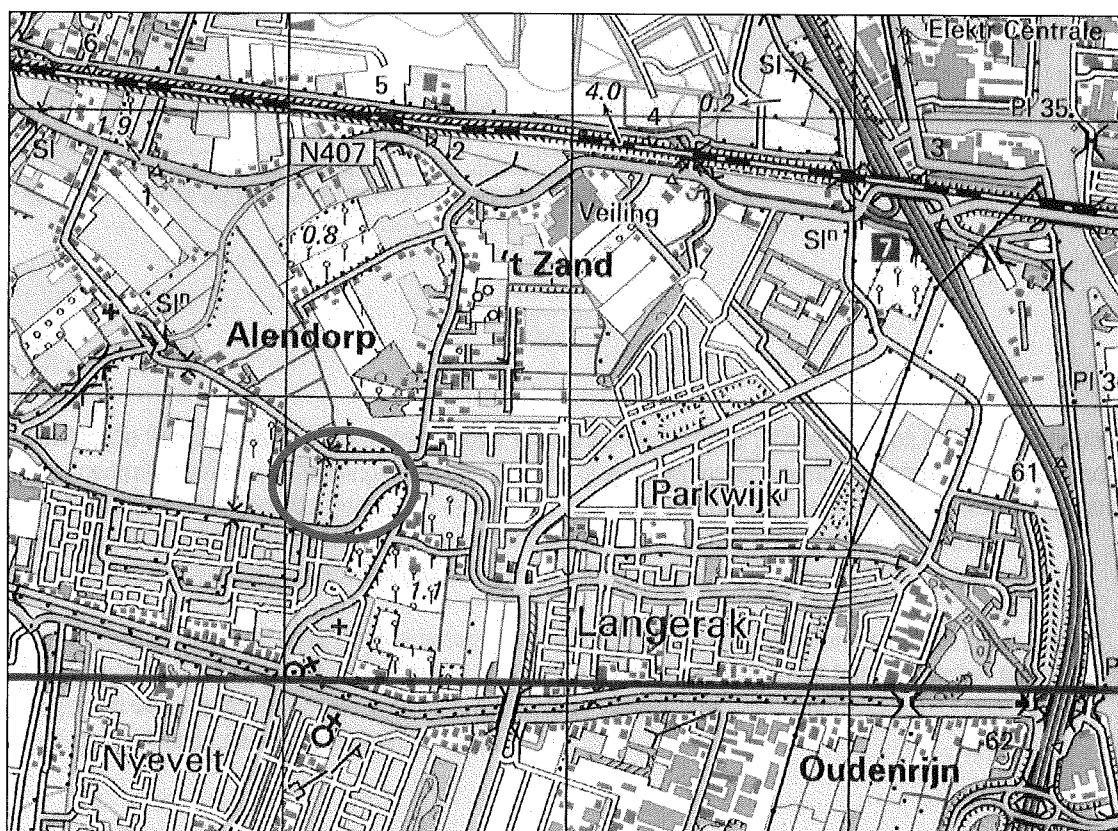
# 1 INLEIDING

## 1.1 Inleiding

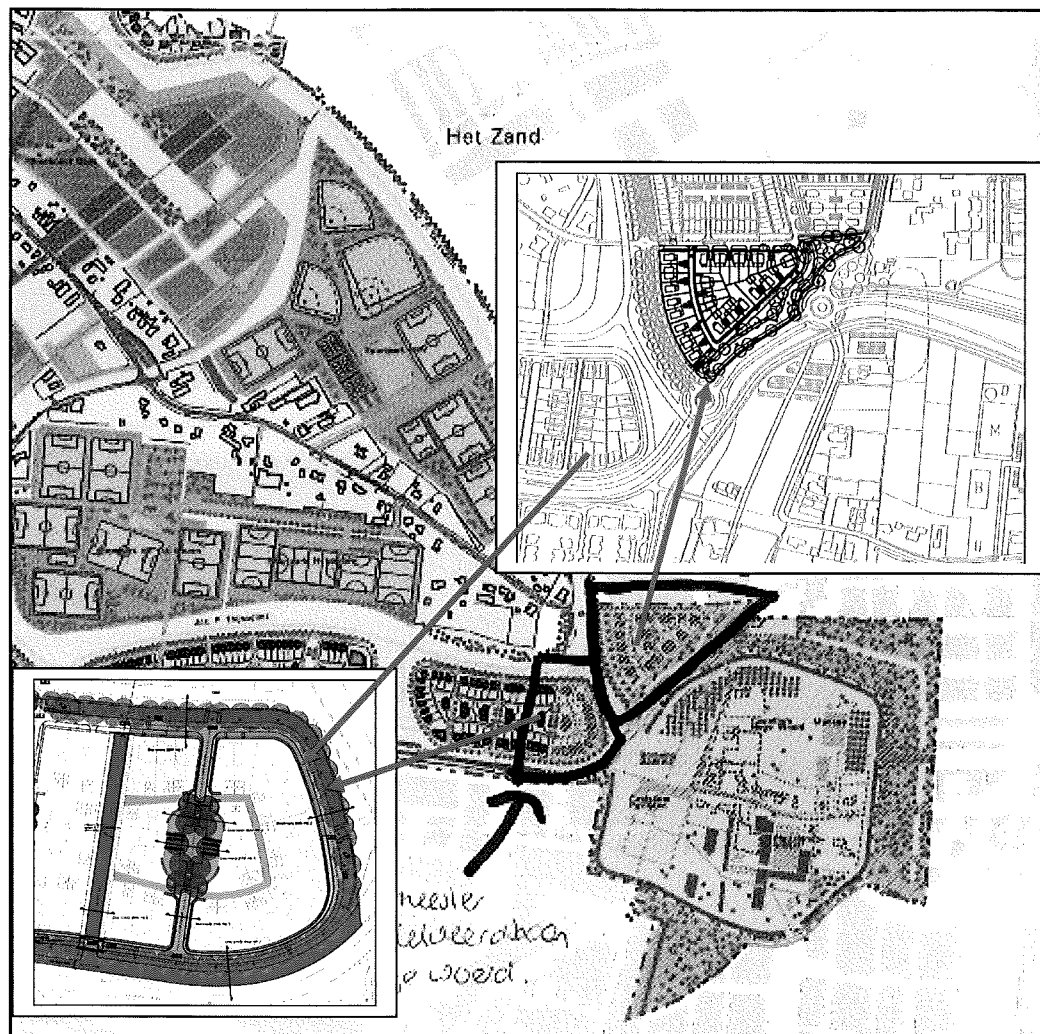
Er wordt gewerkt aan de ontwikkeling van de Vinexlocatie Leidsche Rijn ten westen van Utrecht. In dit gebied is een groot woongebied gepland met voorzieningen. In het kader van de ontwikkelingen heeft onderhavig bureau in 2003 de natuurwaarden bepaald van een achttal deelgebieden en aangegeven hoe hiermee omgegaan dient te worden bij de ruimtelijke ontwikkeling. Momenteel zijn er een tweetal gebieden waarvan de ruimtelijke procedure / herbestemming opgestart dient te worden. Deze gebieden zijn gedeeltelijk onderzocht in 2003 en de gegevens zijn enigszins gedateerd. In het kader van de procedure / herbestemming dient bekend te zijn of de gebieden mogelijk waardevol zijn voor beschermde natuurwaarden in het kader van de Flora- en faunawet. Op grond hiervan heeft het Ingenieursbureau van de gemeente Utrecht aan onderhavig bureau gevraagd om een verkennende inventarisatie uit te voeren naar het voorkomen van wettelijk beschermde natuurwaarden en om bij het eventueel voorkomen hiervan aan te geven hoe hiermee dient te worden omgegaan. In dit rapport worden de resultaten van deze verkenning gepresenteerd.

## 1.2 De gebieden

Beide gebieden (Parkrand Het Zand en Bouwlocatie Burgemeester Middelweerd-Hoge Woerd) zijn gelegen aan de Burgemeester Middelweerdbaan. In figuur 1 wordt de globale ligging geschetst van de plangebieden en in 2 de exacte ligging en begrenzing van de deelgebieden.



**Figuur 1. Globale ligging van de plangebieden.**



**Figuur 2. Exacte ligging en begrenzing van de deelgebieden.**

## 1.2 Plansituatie

bouwlocatie Burgemeester Middelweerd-Hoge Woerd zal een groene uitloper worden van Het Binnenhof. In het centrale deel komen woningen en aan de rand is water en groen voorzien. Langs de gehele rand zullen inlandse eiken worden gepland. Centraal in het gebied zijn ca. tien valse Christusdoornen gepland. Overig groen zal bestaan uit tuinen. Het bestaande groen aan de rand zal gedeeltelijk worden gehandhaafd. Watergangen worden grotendeels behouden en waar nodig verbreed.

Voor Parkrand Het Zand geldt dat het terrein geheel bouwrijp gemaakt zal worden en dat in het gebied woningen met cultuurgroen (tuinen) komen. In Parkrand Het Zand zullen ook bomen worden aangeplant; het gebied wordt een uitloop van lindenbos in de Hoge Woerd. De Woningbouwlocatie is een woningbouwlocatie aan de rand van het Leidsche Rijnpark.





**Figuur 3. Aanzicht van Parkrand Het Zand en Bouwlocatie Burgemeester Middelweerd-Hoge Woerd te Utrecht.**

### 1.3 Doelstellingen van het onderzoek

De doelstelling van het onderzoek is tweeledig. Enerzijds wordt inzichtelijk gemaakt welke wettelijk beschermde natuurwaarden in het plangebied te verwachten zijn. Anderzijds worden de consequenties van deze aanwezigheid voor de planontwikkeling weergegeven.

Gelet op de opdracht genoemd in de inleiding en de doelstelling, is het van belang dat de volgende vragen worden beantwoord:

1. Welke wettelijk beschermde dier- en plantensoorten komen mogelijk voor in het plangebied?
2. Welke verwachte wettelijk beschermde dier- en plantensoorten ondervinden nadelen van de plansituatie?
3. Hoe dient te worden omgegaan met eventuele negatieve effecten van de plansituatie op wettelijk beschermde dier- en plantensoorten?

### 1.4 Opbouw rapport

Na een korte uitleg over de Flora- en faunawet komen achtereenvolgens aan de orde:

- De onderzoeksmethode.
- Een beschrijving van de aanwezigheid van beschermde soorten.
- Een beoordeling van de effecten op beschermde soorten.

## 2 FLORA- EN FAUNAWET

In de Flora- en faunawet die per 1 april 2002 in werking is getreden, zijn regels gegeven over de bescherming van de in het wild levende planten- en diersoorten, mede ter uitvoering van Europese Richtlijnen (Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn). De soortenbescherming van de Habitatrichtlijn is geïntegreerd in de Flora- en faunawet. Deze soortenbescherming houdt in dat handelingen zoals het doden, opzettelijk verontrusten, verstoren of vernietigen van vaste rust- en verblijfplaatsen, holen, nesten, eieren van dieren en het uitgraven, plukken en vernietigen van groeiplaatsen van planten verboden zijn.

Vrijwel elke ruimtelijke ingreep gaat gepaard met verstoring, vernietiging en andere effecten op planten en dieren. Om toch een ruimtelijk plan tot uitvoering te kunnen brengen is, indien er effecten te verwachten zijn op beschermde soorten, een ontheffing noodzakelijk van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. Om ontheffing te kunnen verkrijgen moet aangetoond worden dat de voorgenomen ruimtelijke ingreep geen afbreuk zal doen aan de gunstige staat van instandhouding van de beschermde soorten die in het plangebied zijn aangetroffen. Ook mag het natuurlijk verspreidingsbeeld niet worden beïnvloed. Op basis van dit criterium gelden er drie beschermingsregimes, afgestemd op de mate waarin soorten in hun voortbestaan bedreigd zijn.

### Algemeen voorkomende soorten (categorie 1: lichte bescherming)

Voor algemeen voorkomende soorten zoals haas, egel, veldmuis, bruine kikker of gewone pad geldt sinds begin 2005 dat er een algemene vrijstelling is. Deze soorten zijn zo algemeen, dat zelfs als ze een keer geschaad worden, het voortbestaan van de soort niet in gevaar komt. Voor deze soorten hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd als zij worden geschaad op voorwaarde dat met deze soorten goed omgegaan wordt: zij mogen niet onnodig gedood of gewond worden en activiteiten dienen buiten de kritieke periode plaats te vinden (zorgplicht).

### Minder algemeen voorkomende soorten (categorie 2: matige bescherming)

Voor soorten die minder algemeen voorkomen als eekhoorn, steenmarter, levendbarende hagedis en diverse soorten orchideeën geldt dat een ontheffing vereist blijft bij ruimtelijke ingrepen omdat zij minder algemeen zijn en dus extra aandacht verdienen. Een uitzondering hierop kan gemaakt worden als wordt gewerkt volgens een door de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit goedgekeurde gedragscode. In zo'n gedragscode geeft een sector of initiatiefnemer zelf aan welke gedragslijnen men volgt om het schaden van beschermde soorten zo veel mogelijk te voorkomen. Bij het hebben van een gedragscode voor de minder algemeen voorkomende soorten is alleen nog een ontheffing nodig voor werkzaamheden die voortaan anders dan voorheen (gedragscode) uitgevoerd worden.

### Strikt beschermde soorten (categorie 3: strikte bescherming)

Voor soorten die in bijlage IV van de Habitatrichtlijn staan en in bijlage 1 van het vrijstellingsbesluit beschermde planten en dieren (o.a. ringslang, hazelworm, boommarter, das, noordse woelmuis, otter en vleermuizen) geldt dat uitgebreid getoetst dient te worden op het criterium "de gunstige staat van instandhouding" en "het natuurlijk verspreidingsbeeld mag niet worden beïnvloed". Een ontheffing wordt slechts verleend wanneer er sprake is van een in de wet genoemd belang en er geen andere bevredigende oplossing voor de ingreep bestaat.

### 3 WERKWIJZE EN WAARDERING

#### 3.1 Werkwijze

Op 18 januari 2008 is een bezoek gebracht aan het plangebied en de directe omgeving. Gedurende dit bezoek zijn het plangebied en de directe omgeving beoordeeld op het mogelijk voorkomen van beschermde dier- en plantensoorten. Hiertoe zijn de volgende soortgroepen beoordeeld op de kans dat ze voorkomen.

- Planten (vegetatie en flora)
- Zoogdieren (inclusief vleermuizen)
- Vogels
- Amfibieën
- Reptielen
- Vissen
- Ongewervelden

Naast de inschatting die verricht is op 18 januari 2008 is er gebruik gemaakt van de inventarisatie uit 2003<sup>1</sup> van onderhavig bureau. Er is gekeken of de soorten die in 2003 zijn aangetroffen nog steeds in potentie kunnen voorkomen.

Naast deze inschatting zijn de wateren in en direct grenzend aan het plangebied op 18 januari 2008 bemonsterd met een schepnet. Met dit net worden kleine vissen gevangen die een representatief beeld geven van de aanwezige vissen in een sloot.

#### 3.2 Flora

Bouwlocatie Burgemeester Middelweerd-Hoge Woerd is een gebied waarin opgaande hagen om bomenrijen voorkomen. Langs de Alendorperweg groeit een elzenhaag. Langs de Burgemeester Middelweerdbaan en de rotonde groeien elzen / essen (direct buiten plangebied). Verder groeien er italiaanse populieren en enkele wilgen. In het gebied groeit grotendeels een pioniervegetatie. Het is niet aannemelijk dat in deze vegetatie / dit gebied beschermde planten voorkomen. In het verleden (2003) zijn deze dan ook niet aangetroffen.

Voor Parkrand Het Zand geldt dat het gebied intensief wordt gebruikt. Een relatief groot deel wordt beweide door paarden en een ander deel wordt regelmatig gemaaid. Een sloot door het gebied heeft steile oevers en is recentelijk grondig geschoond. Het is niet aannemelijk dat in deze vegetatie / dit gebied beschermde planten voorkomen. In het verleden (2003) zijn deze dan ook niet aangetroffen.

#### 3.3 Broedvogels

Bouwlocatie Burgemeester Middelweerd-Hoge Woerd heeft een vrij opgaande vegetatie. Het gebied leent zich derhalve voor tal van vogels. Gelet op de vegetatie, het landgebruik (in de omgeving) en het onderzoek uit 2003 betreft het echter algemene vogels die niet op de Rode lijst van bedreigde dieren staan. Gedurende onderhavig onderzoek is er gezocht naar nesten van vogels die jaarrond worden

---

<sup>1</sup> Adviesbureau Mertens, 2004. Natuurwaarden van acht Deelgebieden in Het Leidsche Rijn Park. Wageningen, 1-74.

gebruikt of nesten die elk jaar opnieuw (kunnen) worden gebruikt. Zulke nesten zijn echter niet aangetroffen.

Voor Parkrand Het Zand geldt dat een opgaande vegetatie grotendeels ontbreekt. Het gebied is derhalve eigenlijk alleen in potentie geschikt voor weidevogels. Omdat het gebied echter vrij klein is en er veel verstoring optreedt kunnen weidevogels echter ook worden uitgesloten.

### 3.4 Vleermuizen

De bouwlocatie Burgemeester Middelweerd-Hoge Woerd is een groen gebied met een opgaande begroeiing. In de bomen zijn geen gaten aangetroffen, waardoor het voorkomen van verblijfplaatsen (kolonies, paarplaatsen e.d.) van vleermuizen kan worden uitgesloten. Het gebied Parkrand Het Zand zal naar verwachting echter wel een functie kunnen hebben als foerageergebied voor bijvoorbeeld laatvlieger en gewone dwergvleermuis. In 2003 zijn er ook foeragerende vleermuizen aangetroffen.

Voor het gebied Parkrand Het Zand geldt dat opgaande begroeiing ontbreekt. Het gebied is open, uitgezonderd een loods. De loods is ongeschikt voor vleermuizen om in te verblijven. In 2003 werden tevens geen vleermuizen aangetroffen. Op grond hiervan kan worden gesteld dat het gebied geen noemenswaardige functie heeft voor vleermuizen.

### 3.5 Overige zoogdieren

Door de opgaande begroeiing en dekking kan Bouwlocatie Burgemeester Middelweerd-Hoge Woerd een functie vervullen voor algemene zoogdieren als mol en bosmuis. Op basis van regionale verspreiding en aangetroffen soorten in 2003 kan het voorkomen van matig en zwaar beschermde soorten worden uitgesloten.

Voor Parkrand Het Zand is het voorkomen van mol aannemelijk. Op basis van regionale verspreiding, habitat en aangetroffen soorten in 2003 kan het voorkomen van matig en zwaar beschermde soorten worden uitgesloten.

### 3.6 Amfibieën

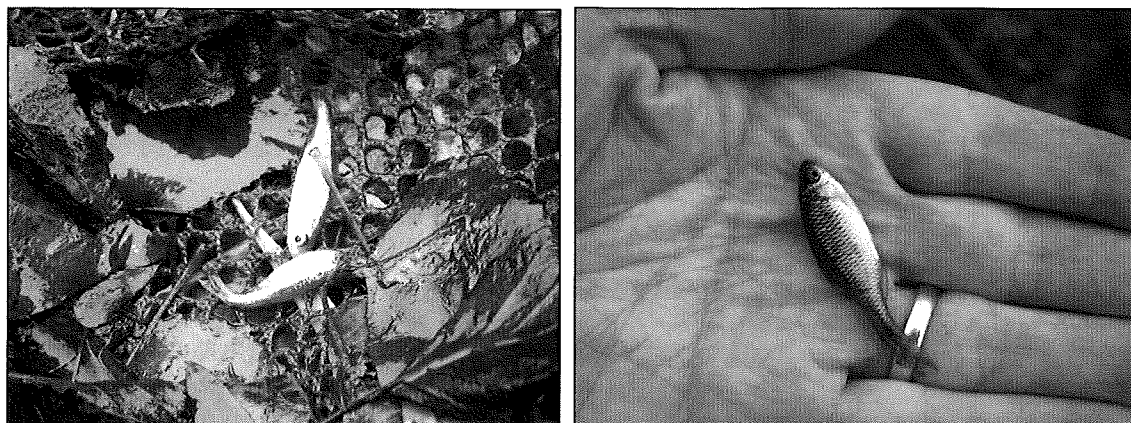
In beide gebieden komt water voor en Bouwlocatie Burgemeester Middelweerd-Hoge Woerd biedt enige dekking dat landbiotoop kan vormen voor algemene soorten als gewone pad en bruine kikker. Het voorkomen van matig of zwaar beschermde soorten wordt echter niet aannemelijk geacht; in 2003 zijn er alleen licht beschermde soorten aangetroffen.

### 3.7 Reptielen

Gezien de huidige inrichting, de ligging en het voorheen intensieve gebruik van beide plangebieden kan de aanwezigheid van reptielen worden uitgesloten. In 2003 werd het voorkomen van reptielen tevens uitgesloten.

### 3.8 Vissen

Alle wateren in beide plangebieden zijn bemonsterd met een net. Gedurende dit onderzoek konden alleen rietvoorn / blankvoorn en driedoornige stekelbaars worden vastgesteld. Voorntje was hierbij de meest aangetroffen soort (figuur 4). Er zijn geen beschermde soorten aangetroffen. Beschermde soorten zijn in de beide gebieden en in de omgeving hiervan van beide gebieden tevens niet vastgesteld in 2003.



**Figuur 4.** De aangetroffen voorntjes in de wateren van Bouwlocatie Burgemeester Middelweerd-Hoge Woerd en Parkrand Het Zand.

### 3.9 Overige

Gezien de huidige inrichting en het voorheen intensieve gebruik van beide plangebieden kan de aanwezigheid van beschermde geleedpotigen en mollusken worden uitgesloten. In 2003 werd het voorkomen van overige beschermde soorten tevens uitgesloten.

### 3.10 Conclusie

Uit de beoordeling in de vorige paragrafen is duidelijk geworden dat het plangebied geen wezenlijk leefgebied vormt voor beschermde soorten. Er is een kleine kans dat dieren door het gebied trekken of overvliegen. In tabel 1 wordt een overzicht gegeven van de soortgroepen waarvoor Parkrand Het Zand en/of Bouwlocatie Burgemeester Middelweerd-Hoge Woerd een functie heeft.

**Tabel 1. Overzicht van de soortgroepen waarvoor Parkrand Het Zand en/of Bouwlocatie Burgemeester Middelweerd-Hoge Woerd een functie heeft.**

|                    | Bouwlocatie Burgemeester<br>Middelweerd-Hoge Woerd | Parkrand Het Zand                 |
|--------------------|----------------------------------------------------|-----------------------------------|
| Broedvogels        | Algemene soorten broedgebied                       | N.v.t.                            |
| Vleermuizen        | Foerageergebied                                    | N.v.t.                            |
| Overige zoogdieren | Algemene soorten leefgebied                        | Leefgebied mol                    |
| Amfibieën          | Algemene soorten leefgebied                        | Marginaal leefgebied alg. soorten |

## 4 BEOORDELING EN CONCLUSIES

### 4.1 Beoordeling

#### Broedvogels

Bouwlocatie Burgemeester Middelweerd-Hoge Woerd komen algemene broedvogels voor zonder vaste rust- en verblijfplaatsen. Voor zulke vogels geldt dat er op basis van de zorgplicht gewerkt moet worden buiten het broedseizoen. Het broedseizoen loopt doorgaans van 15 maart t/m 15 juli. Gebruikte nesten, eieren en jongen van vogels mogen namelijk niet worden geschaad. Als aan deze voorwaarden wordt voldaan is een ontheffing van de Flora- en faunawet voor vogels niet noodzakelijk.

#### Vleermuizen

Voor vleermuizen vormt Bouwlocatie Burgemeester Middelweerd-Hoge Woerd foerageergebied voor gewone dwergvleermuis en mogelijk voor laatvlieger. Deze soorten komen voor in en aan de rand van het stedelijk gebied en zijn weinig verstoring gevoelig. Het gebied is foerageergebied vanwege de aanwezigheid van groen en opgaande begroeiing. Met de realisatie van de plannen zal een deel van het (opgaande) groen worden behouden. Daarnaast zullen er inlandse bomen worden teruggepland die op termijn weer een oriëntatie- en foerageerfunctie zullen gaan vervullen. De woningen en het groen zullen daarnaast een versterkende functie hebben in de oriëntatie- en foerageerfunctie. Op grond hiervan en de geringe verstoring gevoeligheid van de verwachte soorten worden geen effecten voorzien op vleermuizen.

#### Overige zoogdieren

Het is aannemelijk dat in met name Bouwlocatie Burgemeester Middelweerd-Hoge Woerd algemene zoogdieren voorkomen die licht beschermd zijn. Het betreft kleine zoogdieren als bijvoorbeeld mol en bosmuis. Voor deze soorten geldt dat deze kunnen blijven leven in het plangebied en kunnen weggkomen bij de realisatie van de plannen. Omdat het licht beschermde soorten betreft, is er voor deze soorten een algemene vrijstelling van de ontheffingsplicht.

#### Amfibieën

Het is aannemelijk dat in met name Bouwlocatie Burgemeester Middelweerd-Hoge Woerd algemene amfibieën voorkomen die licht beschermd zijn. Het betreft bijvoorbeeld gewone pad en bruine kikker. Voor deze soorten geldt dat deze kunnen blijven leven in het plangebied en kunnen weggkomen bij de realisatie van de plannen; de wateren worden wel iets veranderd maar blijven bestaan. Omdat het licht beschermde soorten betreft, is er voor deze soorten een algemene vrijstelling van de ontheffingsplicht. Wel geldt, op basis van de zorgplicht, dat werkzaamheden aan het water en de oevers buiten de kritische periode van deze soorten moet plaatsvinden (de voortplantingsperiode). De kritische periode loopt van maart t/m juni.

### 4.2 Conclusie

Voor de realisatie van de plannen is geen ontheffing van de Flora- en faunawet vereist. Bij de realisatie van de plannen dient het rooien van bomen en struiken echter plaats te vinden buiten het broedseizoen van vogels (loopt doorgaans van 15 maart t/m 15 juli) en werkzaamheden aan wateren dienen buiten de voortplantingsperiode van amfibieën plaats te vinden (maart t/m juni)

## GERAADPLEEGDE LITERATUUR

- EEG, 1979. Richtlijn 79/43/EEG inzake het behoud van de Vogelstand. Publicatieblad Europese Gemeenschap, nummer L. 103.
- EEG, 1992. Richtlijn 92/43/EEG inzake de instandhouding van wilde flora en fauna. Publicatieblad van de Europese Gemeenschap, nummer L. 206/7.
- Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij. Rode lijsten diverse soortgroepen.
- Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, 1998. Wet van 25 mei 1998, houdende regels ter bescherming van in het wild levende planten en diersoorten (Flora en Faunawet). Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden 402, 1-37.
- Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 1993. Structuurschema Groene Ruimte, Den Haag.





## **Bijlage 6**



Risicoanalyse planschade

# Bestemmingsplan Hoge Woerd te Utrecht

**Gemeente Utrecht**



# INHOUD

|          |                                              |           |
|----------|----------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>INLEIDING</b>                             | <b>2</b>  |
| 1.1      | AANLEIDING                                   | 2         |
| 1.2      | OPNAME VAN DE LOCATIE                        | 3         |
| 1.3      | UITGANGSPUNTEN BIJ DE ANALYSE                | 3         |
| <b>2</b> | <b>RISICOANALYSE PLANSCHADE</b>              | <b>8</b>  |
| 2.1      | HET PLANGEBIED                               | 8         |
| 2.2      | VIGERENDE (PLANOLOGISCH-JURIDISCHE) SITUATIE | 10        |
| 2.3      | HET BESTEMMINGSPLAN HOGE WOERD               | 16        |
| <b>3</b> | <b>PLANOLOGISCHE VERGELIJKING</b>            | <b>22</b> |
| 3.2      | PLANSCHADE                                   | 30        |

# 1 INLEIDING

## 1.1 AANLEIDING

De gemeente Utrecht heeft Partners RO opdracht gegeven een risicoanalyse planschade uit te voeren met betrekking tot het bestemmingsplan Hoge Woerd, dat onderdeel uitmaakt van Leidsche Rijn in de gemeente Utrecht (figuur 1).



*Figuur 1: Globale ligging projectlocatie*

De gemeente Utrecht is van plan om het gebied Hoge Woerd in de wijk Leidsche Rijn tot een groen en cultureel park te ontwikkelen. Het park heeft een rijke geschiedenis en biedt plaats aan verschillende publieke functies zoals een Archeologiepaviljoen, een centrum voor Natuur- en Milieueducatie en het Cultuurhuis, samen komend in het 'Castellumpaviljoen'. Hiermee wordt invulling gegeven aan de basisgedachte achter het Masterplan Leidsche Rijn uit 1995, namelijk Leidsche Rijn te ontwikkelen tot een identiteitsvol stadsdeel waar het plezierig wonen, werken en recreëren is.

Op grond van de vigerende planologische regelingen is de voorgenomen ontwikkeling in het gebied Hoge Woerd niet mogelijk. Om de ontwikkelingen mogelijk te maken is een nieuw bestemmingsplan opgesteld; Bestemmingsplan Hoge Woerd. Een dergelijk nieuw bestemmingsplan kan aanleiding geven tot aanvragen om vergoeding van planschade. Om het risico daarop te analyseren is voorliggend rapport opgesteld. De uitkomst van de uitgevoerde risicoanalyse planschade zal onderdeel uitmaken van de onderbouwing van de financieel-economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.



In voorliggend rapport zijn de resultaten van de uitgevoerde risicoanalyse planschade weergegeven.

## 1.2 OPNAME VAN DE LOCATIE

Op 1 februari 2010 hebben deskundigen de heer R. Damhuis van Richard Damhuis Raadgevers O.Z. B.V., en de heer drs. ing. R.W.C. Crusio adviseur van Partners RO, het plangebied en de omgeving daarvan opgenomen.

## 1.3 UITGANGSPUNTEN BIJ DE ANALYSE

### 1.3.1 Algemeen

Voorliggende rapportage is opgesteld in het kader van het bepalen van de economische uitvoerbaarheid van onderhavige ruimtelijke ontwikkeling. Er is niet gesproken met eventuele belanghebbenden. De mogelijke planschadegevoelige onroerende zaken zijn vanaf de openbare weg bekeken en getaxeerd. Om die reden is het geenszins uitgesloten dat wanneer er concrete verzoeken om vergoeding van planschade ex artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) worden ingediend, de dan optredende schadebeoordelingscommissie bij een volledige behandeling van de ingediende verzoeken, met het horen van de belanghebbende en een volledige taxatie, tot een ander oordeel komt.

Het college van burgemeester en wethouders is in eerste aanleg het bevoegde gezag om op verzoeken om planschadevergoeding een besluit te nemen. In geval van een beroepsprocedure zal de Arrondissementsrechtbank of in geval van een hoger beroep de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State het laatste oordeel geven.

Deze risicoanalyse planschade is derhalve niet meer dan een indicatie omtrent de mogelijke schadelijke gevolgen van de onderzochte veranderingen in planologische regimes. Aan deze risicoanalyse kunnen geen mogelijke rechtsgevolgen met betrekking tot aansprakelijkheid onzerzijds jegens derden of opdrachtgevers worden verbonden.

### 1.3.2 Gebruikte gegevens

Ten behoeve van het uitvoeren van deze risicoanalyse hebben wij de volgende stukken ontvangen:

| Planologische regime/ bestemmingsplan                                                                                                   | Vastgesteld door de Raad                | Goedkeuring GS |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|----------------|
| Landelijk gebied Vleuten- De Meern                                                                                                      | 18-06-1974                              | 11-07-1975     |
| Partiele herziening van de voorschriften van het bestemmingsplan Landelijk Gebied (excl. notities zonder planologisch-juridische basis) | 22-12-1981                              | 16-07-1982     |
| 't Weer                                                                                                                                 | 18-12-1990                              | 01-07-1991     |
| Ruimtelijke onderbouwing Parkzichtlaan d.d. 10-12-2008                                                                                  | Bouwvergunning verleend d.d. 14-05-2009 |                |
| Ruimtelijke onderbouwing Bouwloods en kdv                                                                                               |                                         |                |
| Concept voorontwerp bestemmingsplan Hoge                                                                                                |                                         |                |

Tabel 1.1: Overzicht vigerende planologische regimes

### 1.3.3 Artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening

Artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) luidt als volgt:

1. Burgemeester en wethouders kennen degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van een in het tweede lid genoemde oorzaak, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd.
2. Een oorzaak als bedoeld in het eerste lid is:
  - a. een bepaling van een bestemmingsplan of inpassingsplan, niet zijnde een bepaling als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, of van een beheersverordening als bedoeld in artikel 3.38;
  - b. een bepaling van een planwijziging of een planuitwerking, onderscheidenlijk een ontheffing of een nadere eis, als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onder a tot en met d;
  - c. een krachtens een beheersverordening als bedoeld in artikel 3.38 verleende ontheffing;
  - d. een besluit als bedoeld in artikel 3.10, 3.22, 3.23, 3.27, 3.29, 3.40, 3.41 of 3.42;
  - e. de aanhouding van een besluit omtrent het verlenen van een bouw-, sloop- of aanlegvergunning ingevolge artikel 50, eerste lid, van de Woningwet, onderscheidenlijk artikel 3.18, tweede lid, en artikel 3.20, vijfde lid;
  - f. een bepaling van een provinciale verordening als bedoeld in artikel 4.1, derde lid, of van een algemene maatregel van bestuur als bedoeld in artikel 4.3, derde lid, voorzover die bepaling een weigeringsgrond bevat als bedoeld in de artikelen 3.16, eerste lid, onder c, of 3.20, derde lid, onder b, dan wel artikel 44, eerste lid, onder f of g van de Woningwet;
  - g. een koninklijk besluit als bedoeld in artikel 10.4.

Voor een inhoudelijke beoordeling van de aanvraag om tegemoetkoming van de schade dient een vergelijking te worden gemaakt tussen de twee opeenvolgende planologische regimes, waarbij volgens bestendige jurisprudentie dient te worden uitgegaan van de maximale bouw- en gebruiksmogelijkheden van het oude planologische regime, ongeacht of de realisering daarvan heeft, of zou hebben plaatsgevonden.

Ingevolge artikel 6.1 dient daarnaast beoordeeld te worden of de schade anderszins is verzekerd. In het kader van een risicoanalyse planschade worden de zojuist genoemde omstandigheden niet nader onderzocht, omdat de beoordeling daarvan een afzonderlijke toetsing vergt van ieder mogelijk getroffen object en de daarvoor benodigde informatie bovendien in de regel ontbreekt. In onderhavig rapport is wel de voorzienbaarheid van de eventuele schade meegenomen, de overige aspecten niet (zie 1.3.4).

### 1.3.4 Voorzienbaarheid van eventuele schade

Ingevolge artikel 6.3 van de Wet ruimtelijke ordening dient vervolgens te worden onderzocht in hoeverre sprake kan zijn van omstandigheden op grond waarvan de schade deels of geheel voor rekening van aanvrager dient te blijven. Daarbij dienen burgemeester en wethouders in ieder geval te betrekken de voorzienbaarheid van de schadeoorzaak, maar ook de mogelijkheden van de aanvrager om de schade te voorkomen of te beperken.

Uit vaste jurisprudentie blijkt dat bij de vergoedbaarheid van de geleden schade het aspect van risicoaanvaarding ten tijde van de aankoop van de onroerende zaak een rol speelt. Vaak komt het voor dat voor het vaststellen van een bestemmingsplan sprake is geweest van een reeks van planologisch relevante besluiten waaraan een bestendige lijn in de (toekomst)visie op de uiteindelijke planologische bebouwings- en/of gebruiksmogelijkheden van de betreffende locatie kan worden ontleend (bijvoorbeeld een structuurplan, een voorbereidingsbesluit of een gepubliceerd bestemmingsplan). In dergelijke situaties kan in beginsel sprake zijn van voorzienbaarheid indien (één van) deze planologisch relevante besluiten ten tijde van de aankoop kenbaar waren.

Voorzienbaarheid is er als ten tijde van de aankoop (door de aanvrager om schadevergoeding) een redelijk denkend en handelend koper rekening zou houden met de kans dat de planologische situatie in negatieve zin zou veranderen. In deze situatie blijft (de) schade voor rekening van de benadeelde. Er is een grote hoeveelheid rechtspraak over de: voorzienbaarheid. Hiervan is sprake als er een concreet en openbaar gemaakt ruimtelijk beleidsvoornemen is.

Pas na onderzoek van het daadwerkelijke verzoek om planschadevergoeding kan worden beoordeeld of eventuele schade al dan niet voor vergoeding in aanmerking komt. Omdat de risicoanalyse planschade in beginsel object gerelateerd is en ten tijde van het uitvoeren van de analyse de benodigde aanvullende gegevens normaal gesproken niet beschikbaar zijn, wordt bij een risicoanalyse in principe alle schade geïnventariseerd die in beginsel door de wijziging(en) in het planologische regime veroorzaakt kunnen worden.

Alleen in die gevallen dat evident sprake is van omstandigheden op basis waarvan eventuele schade deels of geheel voor rekening van belanghebbenden dient te blijven is dit in de analyse betrokken. In dit rapport is onderzoek gedaan naar het aspect voorzienbaarheid van de schade, waarbij de transactiedatum van het onroerend goed is betrokken.

Met betrekking tot de invloed die het aspect voorzienbaarheid heeft op de tegemoetkoming in planschade is dit opgedeeld in twee mogelijkheden. Gezien de concreetheid van planvorming door de jaren heen kreeg de toekomstige ontwikkeling door de jaren heen steeds meer gestalte. In tabel 1.2 zijn de beleidsstukken gerelateerd aan de jaartallen verwerkt met een korte weergave van concreetheid van de ontwikkelingen.

| Jaartal en datum | Beleidsstuk                                   | Voorzienbaar                                              |
|------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| 1995             | Masterplan Leidsche Rijn                      | Recreatief gebruik en bebouwing                           |
| 1996             |                                               |                                                           |
| 1997 (1 april)   | Structuurschets Vleuten- De Meern             | Recreatief gebruik zónder bebouwing                       |
|                  | Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn              | Geen (buiten plangebied)                                  |
| 1998             |                                               |                                                           |
| 1999             |                                               |                                                           |
| 2000             |                                               |                                                           |
| 2001             |                                               |                                                           |
| 2002             |                                               |                                                           |
| 2003             | Actualisatie ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn | Recreatief gebruik en bebouwing                           |
| (11 maart)       | Programma van Eisen Leidsche Rijn Park        | Recreatief gebruik en bebouwing                           |
| 2004             |                                               |                                                           |
| 2005             |                                               |                                                           |
| 2006             |                                               |                                                           |
| 2007 (26 april)  | Concept Stedenbouwkundig Plan                 | Recreatief gebruik en bebouwing (inclusief woonbebouwing) |
| 2008             |                                               |                                                           |
| 2009             |                                               |                                                           |
| 2010             |                                               |                                                           |

Tabel 1.2: Mate van voorzienbaarheid

In casu is de planschade voorzienbaar vanaf 26 april 2007. De planvorming was op dat moment dermate concreet dat een (potentiele) koper van onroerend goed in de directe omgeving rekening had kunnen houden met de ontwikkelingen die zijn vastgesteld in bestemmingsplan Hoge Woerd. Tevens is geconcludeerd dat vanaf 11 maart 2003 de planschade voor de helft voorzienbaar is. Planvorming was concreet genoeg om kennis te kunnen nemen van de globale ontwikkelingen in het plangebied, maar niet alle ontwikkelingen die zijn meegenomen in bestemmingsplan Hoge Woerd waren vanaf dat moment volledig voorzienbaar.

### 1.3.5 Maatschappelijk risico

De Wet ruimtelijke ordening regelt verder dat schade, die binnen het normale maatschappelijke risico valt, voor rekening van de aanvrager blijft. Dit betekent dat eigenaren van onroerende zaken en exploitanten van bedrijven die schade lijden door ontwikkelingen die plaatsvinden op onroerende zaken die in de nabijheid van hun percelen gelegen zijn, de schade slechts vergoed krijgen als (en voor zover) de schade meer bedraagt dan 2% van de waarde van hun onroerende zaak c.q. hun inkomen voorafgaand aan de planologische wijziging. In gevallen dat het schadeveroorzakende besluit betrekking heeft op het eigen perceel, kan wel sprake zijn van volledige schadevergoeding.

In deze rapportage zullen wij het 2% forfait reeds doorberekenen in onze indicatie van de tegemoetkoming planschade. Hoewel deze rapportage een duidelijke indicatie geeft van de te verwachten gevolgen van een voorgenomen ontwikkeling op de nabije omgeving en deze indicatie tot uitdrukking wordt gebracht in een specifiek bedrag, is het niet uitgesloten dat de adviseur die door burgemeester en wethouders wordt ingeschakeld om over concrete aanvragen om tegemoetkoming in planschade advies uit te brengen, te zijner tijd tot een ander oordeel kan komen. Op dit moment staat de peildatum (moment waarop de planologische maatregel in werking treedt) immers nog niet vast en is de situatie beoordeeld naar de ons thans bekende jurisprudentie, welke in de toekomst zal kunnen wijzigen. Voorts zijn de objecten bezichtigd vanaf de openbare weg en is niet gesproken met eventuele belanghebbenden, waardoor het kan voorkomen dat relevante informatie niet mede is betrokken bij de beoordeling. Ten slotte is het rechterlijk oordeel uiteindelijk beslissend voor de definitieve beoordeling van een aanvraag om tegemoetkoming in de planschade.

### **1.3.6 Waardebepaling**

De waarde van een onroerende zaak wordt bepaald door meer factoren dan de planologische situatie alleen, zoals de aard, de constructie en de staat van onderhoud van de opstallen. De eventueel in deze risicoanalyse geconstateerde mogelijke waardedaling wordt, naast de waarde van het betreffende object, bepaald door de aard en de ernst van de inbreuk van de veranderingen in planologische regimes. Omdat onbekend is wanneer het toekomstige planologische regime onherroepelijk wordt en de prijsontwikkelingen voor onroerend goed op de langere termijn niet kunnen worden ingeschat, is bij deze risicoanalyse de opnamedatum, zijnde 1 februari 2010, als peildatum voor de waardering gehanteerd.

### **1.3.7 Voordeelverrekening**

Een planologische maatregel kan naast negatieve ook positieve gevolgen hebben. In sommige gevallen kan dit tot de conclusie leiden dat het planologisch voordeel het planologisch nadeel compenseert. De waardevermindering die voortvloeit uit het planologisch nadeel wordt in dat geval verrekend met de waardevermeerdering die voortvloeit uit het planologisch voordeel. Uit de jurisprudentie blijkt dat bij het toepassen van de voordeelverrekening de planologische voor- en nadelen ten minste moeten zijn onderbouwd met objectieve gegevens. Aan de onderbouwing en motivering wordt veel waarde gehecht.

Indien in deze risicoanalyse planschade onomstotelijk vast staat dat de wijziging van het planologische regime naast nadelen ook voordelen oplevert voor de percelen die onderwerp zijn van de risicoanalyse planschade, zal dit mee worden genomen in de bepaling van de hoogte van de verwachte planschade. Omdat het hier een analyse betreft voor de kans op planschade worden er geen bedragen genoemd voor het planvoordeel en plannadeel.

## 2 RISICOANALYSE PLANSCHADE

### 2.1 HET PLANGEBIED

Het plangebied Hoge Woerd is de meest zuidoostelijke punt van het Leidsche Rijn Park, in het hart van het nieuwe stadsdeel Leidsche Rijn, gelegen aan de westkant van Utrecht. Het plangebied ligt ten noorden van de rivierloop Leidsche Rijn en woongebied De Woerd, ten zuiden van het spoor tussen Utrecht en Den Haag, ten westen van de woongebieden Parkwijk en Langerak, en ten oosten van de wijk Vleuterweide en de kern De Meern.

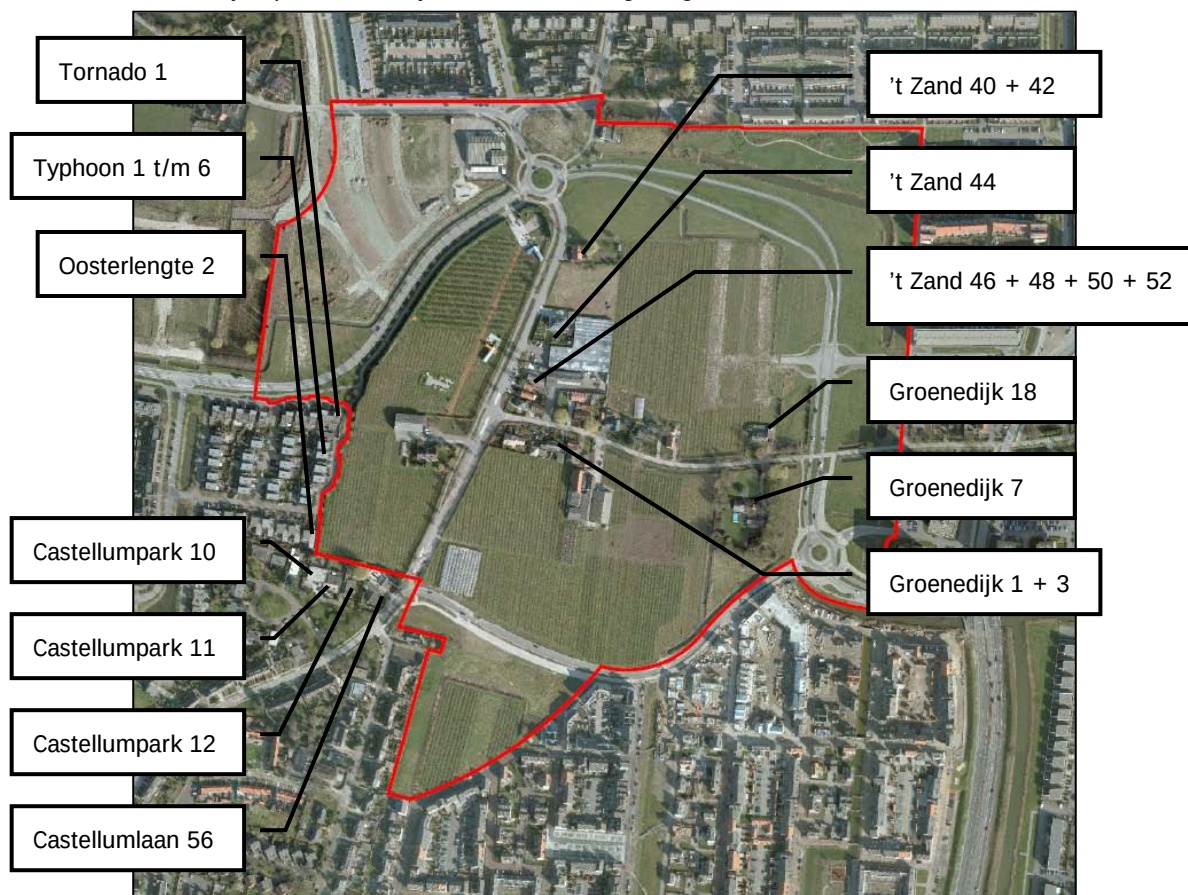


*Figuur 2.1: Ligging plangebied*

Partners RO hanteert in de afbakening van het aantal belanghebbenden het zogenaamde 'nabijheid- en zichtcriterium'. Om vast te stellen of er aan het nabijheidscriterium is voldaan wordt in de rechtspraak gebruik gemaakt van het zichtcriterium. Aan dit criterium komt geen zelfstandige betekenis toe. Het is louter een hulpmiddel. Bestaat er zicht op het object waarop een besluit betrekking heeft, dan vormt het een indicatie dat er aan het nabijheidscriterium en daarmee het vereiste van het persoonlijk belang is voldaan.

De omstandigheid dat er geen (direct) zicht is op het object leidt daarentegen nog niet zonder meer tot de conclusie dat er geen persoonlijk belang aanwezig is. In beginsel heeft de risicoanalyse planschade betrekking op de groep die valt binnen het nabijheid- en zichtcriterium.

De volgende percelen, gelegen in de nabijheid van de projectlocatie, hebben in deze risicoanalyse planschade bijzondere aandacht gekregen:



*Figuur 2.2: Objecten*

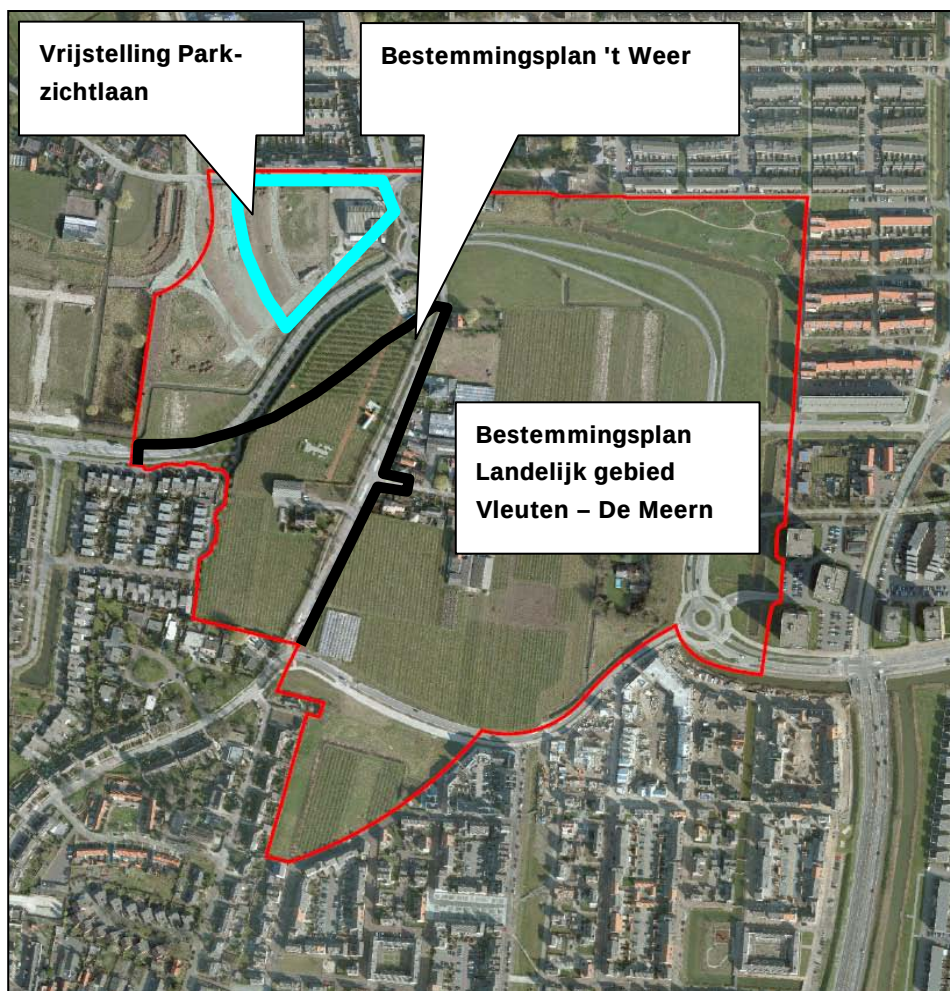
Voor de overige percelen kan wellicht sprake zijn van een minimale planologische verslechtering, maar deze zal zich naar verwachting niet laten vertalen in een waardedaling van het object hoger dan het maatschappelijk risico (2% van waarde van het onroerend goed).



## 2.2 VIGERENDE (PLANOLOGISCH-JURIDISCHE) SITUATIE

### 2.2.1 Algemeen

In deze paragraaf wordt inzichtelijk gemaakt wat de vigerende planologische situatie is in het plangebied van het concept voorontwerpbestemmingsplan Hoge Woerd.



Figuur 2.3: Vigerende regimes plangebied Hoge Woerd

In figuur 2.3 is een overzicht opgenomen van de vigerende planologische regimes in het plangebied, met daarin tevens een aanduiding van het gebied waarvoor in het concept voorontwerp bestemmingsplan Hoge Woerd een uit te werken woonbestemming is opgenomen.



## 2.2.2 Feitelijke situatie

### Algemeen

Het plangebied wordt in de huidige situatie gebruikt als boomgaard en grasland en biedt plaats aan de tijdelijke tentoonstelling 'De Hoge Woerd ontwaakt'. Naast deze bijzondere functie wordt in deze paragraaf een beeld geschetst van de overige aanwezige functies zoals wonen en bedrijvigheid.

### Wonen

Langs de Groenedijk, Castellumlaan en 't Zand is een aantal woningen gelegen. De meeste woningen zijn oorspronkelijk gebouwd als bedrijfswoningen bij een tuindersbedrijf en maken onderdeel uit van een lint dat kenmerkend is voor Leidsche Rijn. De woningen stammen uit verschillende bouwperiodes.

### Bedrijven

Inmiddels zijn de agrarische bedrijven in het gebied niet meer in functie en zijn de kassen verwijderd. De bedrijven die aanwezig zijn in het plangebied betreffen: Plattelandswinkel en Fruitbedrijf Goes op de Groenedijk 8 en het houtbewerkingsbedrijf van Stichting Bouwloods, als onderdeel van de presentatie 'De Hoge Woerd ontwaakt', bij rotonde 't Zand.

Het houtbewerkingsbedrijf van de Stichting Bouwloods Hoek Alendorperweg Middelweerdbaan heeft een tijdelijke vergunning. De Stichting is inmiddels volop in bedrijf en organiseert veel publiekgerichte activiteiten. In het houtbewerkingsbedrijf is onder andere een replica van het Romeinse vrachtschip 'De Meern 1' gebouwd.

### Detailhandel en horeca

In het plangebied komt geen detailhandel of horeca voor. Enkel is verkoop aanwezig van aan huis van streekambachtsproducten in de Plattelandswinkel en Fruitbedrijf Goes op de Groenedijk 8. Om de Groenedijk te ontlasten is de Plattelandswinkel en Fruitbedrijf Goes tegenwoordig ontsloten via de Vicuslaan, waar tevens 20 openbare parkeerplaatsen zijn gerealiseerd. Deze parkeerplaatsen zijn ten behoeve van de plattelandswinkel en de bezoekers van de tuinen van het Centrum voor Natuur- en Milieueducatie.

### Verkeer

Een groot aantal wegen omringt en doorkruist Hoge Woerd. Daardoor is het gebied goed bereikbaar per auto. De wegen missen echter een duidelijke structuur. Deze onoverzichtelijke situatie leidt tot oriëntatieproblemen en kan leiden tot verkeersonveilige situaties, vooral voor fietsers.

### Recreatie

In de verstedelijkte omgeving is groene kwaliteit een essentieel aspect van de openbare ruimte. In het plangebied is nu al veel groen en recreatie mogelijk. Voor de kleinsten is er een speelplek aan de noordoostzijde van het gebied, nabij de woningen aan de Vuurvlindersingel.

### 2.2.3 Het vigerende bestemmingsplan Landelijk gebied

In het vigerende bestemmingsplan Landelijk Gebied is aan de betreffende gronden grotendeels de bestemming 'Agrarische doeleinden (productiegebied 2)' toegekend waarbij tevens een aanzienlijk deel van de gronden voorzien is van de aanduiding 'Archeologisch monument' (Goedkeuring onthouden aan het aanlegvergunningstelsel dat hiervoor was opgenomen in het bestemmingsplan). De aanwezige agrarische percelen hebben de bestemming 'Agrarische doeleinden (boerderijen en tuinderijen)' één perceel heeft de bestemming 'Agrarisch technisch hulpbedrijf'.



*Figuur 2.4: Uitsnede bestemmingsplankaart Landelijk gebied in luchtfoto*

In het navolgende zijn de voorschriften op hoofdlijnen (voor zover relevant voor de planologische vergelijking in het kader van planschade) opgenomen inclusief de binnenplanse vrijstellingsmogelijkheden. Voor de planologische vergelijking zijn de volledige regels uit het bestemmingsplan gehanteerd en niet onderstaande samenvatting.

**Art. 3 Agrarische doeleinden (boerderijen en tuinderijen)**

|                  | <b>Vigerend bestemmingsplan</b>                                     |
|------------------|---------------------------------------------------------------------|
| <b>gebruik</b>   | Agrarisch bedrijf                                                   |
| <b>bebouwing</b> | Bedrijfsgebouwen en dienstwoningen maximale nokhoogte van 8,5 meter |
|                  | Bijgebouwen met een maximale nokhoogte van 3,5 meter                |
|                  | Hooiberging van maximaal 20 meter                                   |
|                  | Kassen en ketelhuizen (zie art. 5)                                  |
|                  | Bouwwerken, geen gebouwen zijnde                                    |

**Art. 5 Agrarische doeleinden (productiegebied 2)**

|                  | <b>Vigerend bestemmingsplan</b>                                                                 |
|------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>gebruik</b>   | Weide-, akker- en tuinbouw (al dan niet met glas) en fruitteelt                                 |
| <b>bebouwing</b> | Gebouwen tbv gebruik; kassen, ketelhuizen en trekruimten met een nokhoogte van maximaal 7 meter |
|                  | Bouwwerken geen gebouwen zijnde met hoogte van maximaal 7 meter                                 |

**Art. 6 Agrarisch technisch hulpbedrijf**

|                  | <b>Vigerend bestemmingsplan</b>            |
|------------------|--------------------------------------------|
| <b>gebruik</b>   | Agrarische bedrijven                       |
| <b>bebouwing</b> | Binnen bouwperceel tot een maximum van 80% |
|                  | Nokhoogte van 8,5 meter                    |

**Art. 18 Verkeersdoeleinden (wegen)**

|                  | <b>Vigerend bestemmingsplan</b>                                    |
|------------------|--------------------------------------------------------------------|
| <b>gebruik</b>   | Wegen, fietspaden, voetpaden, parkeerstroken en groenvoorzieningen |
| <b>bebouwing</b> | Geen gebouwen                                                      |

**Art. 27 Vrijstellingsbevoegdheid**

|                  | <b>Vigerend bestemmingsplan</b>                                                          |
|------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>bebouwing</b> | Gebouwtjes openbaar nut met maximaal oppervlak van 7,5 en maximale bouwhoogte 2,5 meter. |

### 2.2.4 Het vigerende bestemmingsplan 't Weer 1990

In het vigerende bestemmingsplan 't Weer 1990 is aan de betreffende gronden behorende tot het plangebied van het nieuwe bestemmingsplan Hoge Woerd de bestemmingen 'Groenvoorziening (G)' en 'Verkeersdoeleinden – Wegen (V)' toegekend. Voor één perceel (Castellumlaan 58) zijn de gronden bestemd voor 'Woondoeleinden – Woningen met bijbehorend erven (W)'. Alle gronden waren tevens gelegen binnen de bestemmingsaanduiding 'Begrenzing archeologisch monument'.

In het navolgende zijn de voorschriften op hoofdlijnen (voor zover relevant voor de planologische vergelijking in het kader van planschade) opgenomen inclusief de binnenplanse vrijstellingsmogelijkheden. Voor de planologische vergelijking zijn de volledige regels uit het bestemmingsplan gehanteerd en niet onderstaande samenvatting.

#### Art. 4 'Woondoeleinden – Woningen met bijbehorend erven (W)'

|                  | Vigerend bestemmingsplan                                            |
|------------------|---------------------------------------------------------------------|
| <b>gebruik</b>   | Woningen met bijbehorende bouwwerken, tuinen en erven               |
| <b>bebouwing</b> | Binnen bouwvlak met maximum goothoogte van 6,5 meter                |
|                  | Bijgebouwen tot maximaal 50 m <sup>2</sup> en nokhoogte van 5 meter |
|                  | Erfafscheidingen met een maximale hoogte van 2 meter                |

#### Art. 10 'Wegen (W)'

|                  | Vigerend bestemmingsplan                                        |
|------------------|-----------------------------------------------------------------|
| <b>gebruik</b>   | Wegen, parkeerplaatsen                                          |
| <b>bebouwing</b> | Bouwwerken geen gebouwen zijnde met maximale hoogte van 8 meter |

#### Art. 13 'Groenvoorziening (G)'

|                  | Vigerend bestemmingsplan                                        |
|------------------|-----------------------------------------------------------------|
| <b>gebruik</b>   | Gazon en beplanting, speelplaatsen                              |
| <b>bebouwing</b> | Bouwwerken geen gebouwen zijnde met maximale hoogte van 8 meter |

#### Art. 18 'Vrijstellingen'

|                  | Vigerend bestemmingsplan                                                                   |
|------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>bebouwing</b> | Gebouwtjes van openbaar nut maximaal oppervlak van 16 m <sup>2</sup> en hoogte van 4 meter |

### **2.2.5 Ruimtelijke onderbouwing Parkzichtlaan**

Middels een Artikel 19, lid 2, WRO is vrijstelling verleend van het bestemmingsplan Landelijk Gebied ten behoeve van de realisatie van 30 woningen aan de Parkrand 't Zand. Het plangebied is gelegen in een driehoekige projectlocatie en wordt begrensd door de Parkzichtlaan aan de westkant, de Alendorperweg aan de noordzijde en de Verlengde Dudoksingel aan de zuidkant (figuur 2.2).

Op 14 mei 2009 is de bouwvergunning verleend voor de ontwikkeling van de woningbouwlocatie. Deze ontwikkeling is zonder aanpassingen overgenomen in het voorontwerp bestemmingsplan Hoge Woerd.

### **2.2.6 Ruimtelijke onderbouwing bouwloods en kinderdagverblijf Schijnbaar**

Middels een Artikel 19, lid 2, WRO is vrijstelling verleend van het bestemmingsplan Landelijk Gebied voor het bouwen van een loods ten behoeve van Stichting Bouwloods en een kinderdagverblijf op een perceel nabij de noord-oosthoek gebied Hoge Woerd, kadastraal bekend gemeente Vleuten, sectie F nr. 5559.

## 2.3 HET BESTEMMINGSPLAN HOGE WOERD

### 2.3.1 Inleiding

De ontwikkeling van Hoge Woerd is uitgewerkt in het Stedenbouwkundig Plan Hoge Woerd dat is vastgesteld door de gemeenteraad op 29 november 2007. Het Stedenbouwkundig Plan voorziet naast de ontwikkeling van het park, in een afronding van de woningbouwlocaties Burgemeester Middelweerdbaan en Parkrand Het Zand. Het plan richt zich daarnaast op beheer van de bestaande situatie en het vastleggen van de functionele en ruimtelijke structuur.

Het te realiseren castellumpark krijgt een herkenbaar uiterlijk aan de binnen- en buitenkant. De nu nog versnipperde ruimte verandert in één duidelijke plek die zowel zichtbaar als voelbaar is door het aanbrengen van een duidelijke structuur.

De ruimtelijke hoofdstructuur wordt onderverdeeld in de volgende onderdelen:

- Het Lint
- Lindenbos
- Castellumpark
- Inpassing bestaande woonlinten
- Woningbouwlocaties Burgemeester Middelweerdbaan en Parklaan

### 2.3.2 Planbeschrijving

#### Het Lint

Het Lint bestaat uit een verhoogde wandelroute van 1 meter 50 hoog. Het vormt de rand om het park. Het Lint is een 6 meter breed multifunctioneel asfaltpad met aan beide zijden speciaal ontworpen, lichtgrijze banden waarop je kan wandelen, fietsen en skaten. Het Lint loopt precies op de grens van het Lindenbos dat zich aan de buitenzijde tot aan de omliggende woonbebouwing uitstrekt. Lopend, fietsend of met de skate's op Het Lint heb je vanonder het bladerdak van het Lindebos ruim zicht op de aan de binnenzijde gelegen Romeinse Castellumpark en andere publieksfuncties in het park. Het Lint vormt een omloop en haakt aan op het grotere Lint dat om Leidsche Rijn Park heen loopt.

Vanuit de omliggende woonwijken sluiten verschillende routes aan op Het Lint. Omdat steeds het kenmerkende en hoger gelegen Lint gepasseerd moet worden, ontstaan op deze punten vanzelfsprekende entrees tot het Castellumpark. In de uitwerking van het ontwerp van Het Lint wordt onderzocht hoe de ecologische verbinding naar Het Lint rond Leidsche Rijn Park zo goed mogelijk kan worden ingevuld.

#### Lindenbos

Het Lindenbos wordt in de zuidpunt van het plangebied gerealiseerd, waar ruimte is buiten Het Lint. Het Castellumpark wordt nagenoeg aan alle kanten omringd door doorgaande wegen en water. Om de buitenwereld bij het Castellumpark te betrekken wordt in dit gebied een bos aangeplant met linden als hoofdboort. De bomen worden in een wild

verband geplant en wel zodanig dat er in het bladerdak vele open plekken ontstaan. Er wordt een structuur van wandelpaden aangelegd die vanuit de omliggende buurten toegang geven tot Het Lint en het Castellumpark. Ook in de zuidelijke punt van het archeologische monument komen linden. Hierdoor wordt de ruimtelijke structuur aan alle zijden eenduidig vormgegeven. Het lindenbos is de overgangszone tussen het Castellumpark en de omliggende bebouwing. De aanplant van dit lindenbos versterkt het verschil tussen het open Castellumpark en zijn dichte omgeving. Belangrijk is dat de boomwortels de onderliggende archeologische lagen niet vernielen. In overleg met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed wordt daarom gezocht naar een passende oplossing. Met en voor de bewoners van De Woerd en De Meern wordt in het Lindenbos een speelplek gemaakt. De bestaande speelplek aan de noordzijde, aan de Koolwitjeslaan (Parkwijk Noord), wordt ingepast. Uitbreidingsmogelijkheden zullen worden verkend. De boombeplanting zal hier aangevuld worden met linden zodat het ruimtelijk aansluit bij de rest van het park.

### **Castellumpark**

Binnen Het Lint wordt het huidige beeld op dit gebied bepaald door de bestaande bebouwing aan de Groenedijk, elzenhagen en de laagstamfruitboomgaarden. Dit verandert door het toevoegen van nieuwe functies, zoals cultuur, natuur- en milieueducatie, archeologie en geschiedenis, recreatie en horeca, die samen het Castellumpark gaan vormen. Deze nieuwe functies krijgen een plek in de fruitgaard waardoor het kleinschalige karakter behouden blijft. Hierdoor ontstaat een aaneenschakeling van functies, veldjes en beplanting. In samenhang met de initiatiefnemers wordt gezocht naar passend beheer. Het castellum is het hoogtepunt en alle functies daaromheen laten een eigentijdse vertaling van de vicus zien (een vicus is een burgerdorp met 'vertier' voor de soldaten). De oude Romeinse wegenstructuur geeft letterlijk de verbinding weer tussen castellum en vicus. Overgangen tussen publiek en privé eigendommen zullen zorgvuldig worden vormgegeven.

In het Castellumpark wordt een tweetal parkpaden gerealiseerd die voor voetgangers verkorte doorsteken en verbindingen vormen tussen de verschillende voorzieningen en de parkeerplaatsen bij de kinderopvang, het Centrum voor Natuur en milieueducatie en de Plattelandswinkel en Fruitbedrijf Goes.

### **Inpassing bestaande linten**

De oude bestaande linten Groenedijk en 't Zand hebben ieder hun eigen sfeer. Met de ontwikkeling van de fietsboulevard Leidsche Rijn tot hoofdfietsroute, hebben beide linten een meer recreatieve functie gekregen.

Door het verwijderen van het zuidelijke deel van de Castellumlaan komt uitsluitend nog bestemmingsverkeer in het Castellumpark. Een versmalde weg ondersteunt het recreatieve gebruik. De bestaande lintbebouwing aan de Groenedijk wordt hierbij ingepast.

### **Parkzichtlaan**

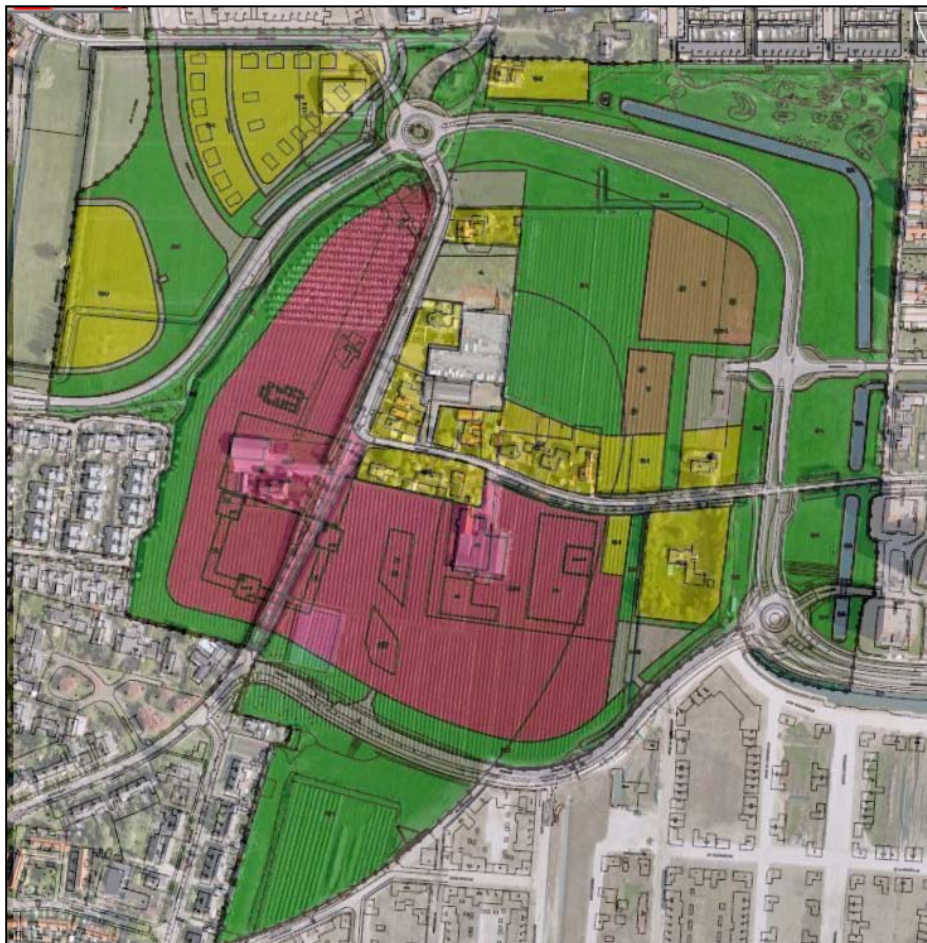
De woningbouwlocatie aan de Parkzichtlaan is een vervolg op het stedenbouwkundig plan langs de gehele noordzijde van de Parkzichtlaan. De uitgangspunten zijn hieruit overgenomen en verder toegesneden op deze locatie. Het gaat om toevoeging van circa 30 woningen aan het al bestaande woningbouwplan van De Bongerd en Het Zand. Parkeeren gebeurt op eigen terrein, het bezoekersparkeren is gesitueerd in de openbare ruimte.



### Burgemeester Middelweerdbaan

De woningbouwlocatie aan de Burgemeester Middelweerdbaan sluit naadloos aan op het stedenbouwkundig plan langs de gehele zuidzijde van het Leidsche Rijn Park en één van de woningbouwlocaties die het Leidsche Rijn Park omzoomt. Op deze woningbouwlocatie kunnen circa 18 woningen worden gerealiseerd. Ook hier geldt dat parkeren op eigen terrein gebeurt en het bezoekersparkeren is gesitueerd in de openbare ruimte. De ontsluiting van de woningen is geregeld door middel van een ontsluitingsweg die vervolgens aansluit op de Burgemeester Middelweerdbaan.

### 2.3.3 Verbeelding en regels



*Figuur 2.5: Verbeelding concept voorontwerp bestemmingsplankaart Hoge Woerd in luchtfoto*

In het concept voorontwerp bestemmingsplan Hoge Woerd zijn een aantal bestemmingen dominant die voor deze risicoanalyse extra van belang zijn. Het zijn met name de bestemmingen voor 'Groen', Cultuur en ontspanning', 'Maatschappelijk' en 'Wonen' die het plangebied domineren.

### Burgemeester Middelweerdbaan

Ter hoogte van de woningbouw aan de Burgemeester Middelweerdbaan is in het voorontwerp bestemmingsplan Hoge Woerd een uit te werken bestemming opgenomen 'Wonen (uit te werken)'. Zoals de naam reeds doet vermoeden is deze bestemming nog niet uitgewerkt en kan daardoor onder het vigeur van de Wro (nog) geen schadegrondslag

vormen voor tegemoetkoming van de planschade ex artikel 6.1 Wro. De vraag of er indirecte planschade kan voortvloeien uit een 'uit te werken' bestemming heeft onder meer te maken met opname van de gronden in het exploitatieplan of anterieure overeenkomst en deze was niet beschikbaar ten tijde van het schrijven van de risicoanalyse. Gezien het karakter en doel van een risicoanalyse was het de bedoeling deze uit te werken bestemming in globale zin toch mee te nemen in de planologische vergelijking. Echter, in de directe omgeving van die locatie staat geen bebouwing waarbij het in de lijn der verwachting ligt dat zij een aanspraak kunnen maken op een tegemoetkoming in de schade door toedoen van het bestemmingsplan.

### Relevante regels

In het navolgende zijn de voorschriften op hoofdlijnen (voor zover relevant voor de planologische vergelijking ihkv planschade) opgenomen inclusief de binnenplanse vrijstellingsmogelijkheden. Voor de planologische vergelijking zijn de volledige regels gehanteerd en niet onderstaande samenvatting.

#### Art. 4 Cultuur en ontspanning - 1

|                  | CVOBP Hoge Woerd                                                                                                                                       |
|------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>gebruik</b>   | dierenweiden, dierenverblijven, (moes)tuinen, boomgaard, speeltuin, tweetal parasites, schuren, kassen, schuilstallen en bijbehorende voorzieningen; * |
| <b>bebouwing</b> | Binnen bouwvlak variërend van 6 tot en met 15 meter                                                                                                    |
|                  | Buiten bouwvlak maximaal 75 m <sup>2</sup> per gebouw met totaal van 475 m <sup>2</sup> tot een bouwhoogte van 4 meter                                 |
|                  | Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, tot maximaal 2 meter (erfafscheiding 1,8 meter)                                                                      |

\* Ter hoogte van de aanduidingen 'specifieke vorm van cultuur en ontspanning - castellumpaviljoen', 'specifieke vorm van cultuur en ontspanning - castellumwal', 'specifieke vorm van cultuur en ontspanning - wachttorenen' zijn de gronden specifiek bestemd voor bepaalde bebouwing ten dienste van deze bestemming.

#### Art. 5 Cultuur en ontspanning - 2

|                  | CVOBP Hoge Woerd                                                                                                    |
|------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>gebruik</b>   | cultuurhistorische kassen, educatie, opslag, (moes)tuinen, fruitgaard en speeltuin en bijbehorende voorzieningen. * |
| <b>bebouwing</b> | Tussen 7 en 9,5 meter                                                                                               |
|                  | Buiten bouwvlak gebouwen tot 10 m <sup>2</sup> met een hoogte van maximaal 3 meter.                                 |
|                  | Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, tot maximaal 3 meter (erfafscheiding 2 meter)                                     |

\* Ter hoogte van de aanduidingen 'specifieke vorm van cultuur en ontspanning - schoorsteen' voor een schoorsteen, een brandstofopslag.

**Art. 6 Groen - 1**

|                  | <b>CVOBP Hoge Woerd</b>                                                                       |
|------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>gebruik</b>   | groenvoorzieningen, gazons, beplantingen, wegen, nutsvoorzieningen, recreatief gebruik, etc.. |
| <b>bebouwing</b> | Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, tot maximaal 3 meter                                        |

**Art. 7 Groen - 2**

|                  | <b>CVOBP Hoge Woerd</b>                                                                                    |
|------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>gebruik</b>   | groenvoorzieningen, gazons, beplantingen, wegen, nutsvoorzieningen, recreatief gebruik, evenementen, etc.. |
| <b>bebouwing</b> | Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, tot maximaal 3 meter                                                     |

**Art. 8 Maatschappelijk**

|                  | <b>CVOBP Hoge Woerd</b>                                                         |
|------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| <b>gebruik</b>   | maatschappelijke voorzieningen met bijbehorende voorzieningen;                  |
| <b>bebouwing</b> | Binnen bouwvlak van 7,5 tot 12 meter hoog                                       |
|                  | Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, tot maximaal 3 meter (erfafscheiding 2 meter) |

**Art. 9 Verkeer**

|                  | <b>CVOBP Hoge Woerd</b>                                          |
|------------------|------------------------------------------------------------------|
| <b>gebruik</b>   | Verkeersvoorzieningen, HOV-banen, geluidwerende voorzieningen, ; |
| <b>bebouwing</b> | Bouwwerken geen gebouwen zijnde tot maximaal 3 meter             |

**Art. 10 Verkeer - Verblijfsgebied**

|                  | <b>CVOBP Hoge Woerd</b>                                        |
|------------------|----------------------------------------------------------------|
| <b>gebruik</b>   | Verkeers- en parkeervoorzieningen, geluidwerende voorzieningen |
| <b>bebouwing</b> | Gebouwen tot 20 m <sup>2</sup> met een bouwhoogte van 3 meter  |

**Art. 11 Water**

|                  | <b>CVOBP Hoge Woerd</b>                   |
|------------------|-------------------------------------------|
| <b>gebruik</b>   | Waterhuishouding e.d..                    |
| <b>bebouwing</b> | Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, 3 meter |

**Art. 12 Wonen 1**

|                  | <b>CVOBP Hoge Woerd</b>                                                                        |
|------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>gebruik</b>   | Wonen, aan-huis-verbonden-beroep/ bedrijf, tuinen, parkeren                                    |
| <b>bebouwing</b> | Binnen bestemmingsvlak goothoogte 3,5 en bouwhoogte 8 meter                                    |
|                  | Afhankelijk van grootte van het perceel bijgebouwen tot 150 m <sup>2</sup> en hoogte 4,5 meter |
|                  | Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, tot maximaal 3 meter (erfafscheiding 2 meter)                |

**Art. 13 Wonen 2**

|                  | <b>CVOBP Hoge Woerd</b>                                                                        |
|------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>gebruik</b>   | Wonen, aan-huis-verbonden-beroep/ bedrijf, tuinen                                              |
| <b>bebouwing</b> | Bestaande bebouwing mag gehandhaafd tot bouwhoogte van 10 meter                                |
|                  | Afhankelijk van grootte van het perceel bijgebouwen tot 150 m <sup>2</sup> en hoogte 4,5 meter |
|                  | Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, tot maximaal 3 meter (erfafscheiding 2 meter)                |

**Art. 14 Wonen 3**

|                  | <b>CVOBP Hoge Woerd</b>                                                                         |
|------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>gebruik</b>   | Wonen, aan-huis-verbonden-beroep/ bedrijf, tuinen, parkeren                                     |
| <b>bebouwing</b> | Binnen bestemmingsvlak 35% bebouwd, maximale goothoogte 6 meter en maximale bouwhoogte 10 meter |
|                  | Bijgebouwen bouwhoogte 4,5 meter maximaal                                                       |
|                  | Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, tot maximaal 3 meter (erfafscheiding 2 meter)                 |

**Art. 15 Wonen (uit te werken)**

|                  | <b>CVOBP Hoge Woerd</b>                                                                                 |
|------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>gebruik</b>   | Wonen, aan-huis-verbonden-beroep/ bedrijf, tuinen, parkeren                                             |
| <b>bebouwing</b> | 18 woningen van 800 m <sup>3</sup> met bouwhoogte van 15 meter (met 1 woning van 1.000 m <sup>3</sup> ) |
|                  | Afhankelijk van grootte van het perceel bijgebouwen tot 75 m <sup>2</sup> en hoogte 4,5 meter           |
|                  | Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, tot maximaal 3 meter (erfafscheiding 2 meter)                         |

### 3 PLANOLOGISCHE VERGELIJKING

#### 3.1.1 Algemeen

Het plangebied van Hoge Woerd kenmerkt zich momenteel (in planologische zin) als een agrarisch-recreatief gebied, met enige vorm van woonbebouwing. Op het merendeel van de gronden bestaan (agrarische) bebouwingsmogelijkheden. Zoals omschreven in hoofdstuk 2 zal binnen het plangebied een ontwikkeling van het archeologisch park plaatsvinden met de daaraan gerelateerde bebouwing. Tevens worden een tweetal woningbouwlocaties en bouwloods/ kinderdagverblijf ontwikkeld, maar die zullen in deze risicoanalyse buiten beschouwing worden gelaten: De woningbouwlocatie aan de Burgemeester Middelsewerdlaan, de bouwloods en kinderdagverblijf aan de Groenedijk dienen als bestaande planologische situaties aangemerkt te worden omdat deze ontwikkeling reeds met een vrijstelling ex. Artikel 19 planologisch-juridisch is geregeld. Het eventuele schadeveroorzakende besluit is daarbij de reeds verleende vrijstelling.

De woningbouw aan Parkrand Het Zand is in planologische zin wel een (uit te werken) ontwikkeling in dit bestemmingsplan, maar kan onder de Wro (nog) geen schadegrondslag vormen voor tegemoetkoming van de planschade ex artikel 6.1 Wro (zie ook 2.3.3). Gezien het globale karakter en doel van een risicoanalyse zou deze normaliter wel meegenomen worden. Echter, in casu liggen in de directe omgeving geen objecten waarbij door de ontwikkeling sprake kan zijn van een planologisch nadeel. Ook deze ontwikkeling is dus buiten beschouwing gelaten.

In het navolgende wordt nagegaan of de veranderingen in planologische regimes planologische nadelen tot gevolg hebben en tot eventuele planschadeclaims kunnen leiden. Bij de planologische vergelijking is gekeken naar de navolgende aspecten:

- karakter van het gebied;
- uitzicht;
- dag- en zonlichttoetreding;
- privacy;
- verkeerssituatie / parkeren/ hinder.





*Figuur 3.1: Ligging bestemmingsplan 't Weer en Landelijk gebied*

### **3.1.2 karakter van het gebied**

De wijziging van het planologische regime zorgt voor een intensivering van het gebruik van de gronden. (Agrarische) versterking was op de gronden behorende tot bestemmingsplan Landelijk Gebied (figuur 3.1) reeds mogelijk. Voor die gronden zal dus geen sprake zijn van een planologisch nadeliger situatie voor wat betreft de bebouwing. Ten aanzien van het gebruik dient de agrarische bestemming met het meest nadelige gebruik op de vigerende bestemming vergeleken te worden met de toekomstige groenbestemming en de recreatieve bestemming. Het gebied kon op basis van de agrarische bestemming nagenoeg volledig gebruikt worden ten behoeve van kassen. Straks wijzigt dat gebruik door de groenbestemming en de bestemming cultuur en ontspanning. Zeker wanneer daarbij de beperking van de huidige bouwmogelijkheden in ogenschouw wordt genomen leidt tot de conclusie dat voor wat betreft het karakter van het gebied geen planologisch nadeliger situatie ontstaat.

Ten opzichte van de vigerende planologische mogelijkheden op de gronden die behoren tot bestemmingsplan 't Weer zullen de gronden intensiever worden gebruikt. De verkeers- en publiekaantrekkende werking van de te realiseren archeologische voorzieningen zullen gezien de ambities van het complex aanzienlijk zijn. Deze zijn echter wel groten-

deels intern gericht, waardoor dit het intensievere gebruik van de gronden enigszins nuanceert. Hierdoor kan aan de zuidwestzijde van het plangebied voor de aangrenzende woonobjecten aan de Tyfoon (1,2,3,4,5,6), Groenedijk (1,3) Castellumpark (10,11,12), Castellumlaan 56 en 't Zand (40, 42, 44, 46, 48, 50, 52) in beginsel sprake zijn van een planologisch nadeliger situatie ten aanzien van het karakter van het gebied. Het landelijke en rustige karakter dat momenteel door de vrije ligging van de percelen wordt ervaren zal in de toekomst grotendeels verdwijnen door aanwezigheid van het Castellum.

### **3.1.3 Uitzicht**

Met betrekking tot het aspect 'uitzicht' zullen de huidige bouwmogelijkheden en andere uitzichtbelemmerende factoren worden afgezet tegen de toekomstige. Op deze wijze wordt inzichtelijk gemaakt wat de consequenties zijn van de toekomstige situatie ten aanzien op het uitzicht. Potentieel belanghebbenden die niet zijn aangeduid in paragraaf 2.1 in de omgeving van het plangebied Hoge Woerd wonen veelal op grote afstand (meer dan 100 meter) van gebieden waarop in het nieuwe bestemmingsplan bebouwingmogelijkheden zijn voorzien. Bovendien bestonden aanzienlijke bouwmogelijkheden op basis van de vigerende planologische regimes.

Slechts één deel van het plangebied verdient in die zin een nadere beschouwing en dat is wederom het zuidwestelijk deel van het plangebied Hoge Woerd. Hierbij dienen de bouwmogelijkheden uit bestemmingsplan 't Weer afgezet te worden tegen de bouwmogelijkheden die in het concept voorontwerp bestemmingsplan Hoge Woerd bestaan.

Ten behoeve van de leesbaarheid is het plangebied Hoge Woerd opgedeeld in 2 delen. Het gebied waar momenteel het bestemmingsplan 't Weer geldt en het gebied waar het bestemmingsplan Landelijk gebied vigeert.

#### **I 't Weer**

In de volgende tabellen is een samenvatting van de bouw- en gebruiksmogelijkheden weergegeven van het huidige en toekomstige planologisch regime. Direct aangrenzend aan deze gronden zijn de woonstraten Castellumpark, Tyfoon, 't Zand en Groenedijk gelegen. Voor deze percelen kan in beginsel sprake zijn van een planologisch nadeliger situatie. De gradatie waarin zij belemmerd worden in hun uitzicht door de nieuwe ontwikkeling en dus planologisch nadeel kunnen ondervinden is afhankelijk van de bouwmogelijkheden van de vigerende bestemming op de projectlocatie.

|                  | <b>Vigerend bestemmingsplan<br/>Art. 4 Woondoeleinden –<br/>woningen met bijbehorende<br/>erven</b> | <b>CVOBP Hoge Woerd<br/>Art. 4 Cultuur en ontspan-<br/>ning 1</b>                                                                                                         |
|------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>gebruik</b>   | Woningen met bijbehorende<br>bouwwerken, tuinen en erven                                            | dierenweiden, dierenverblij-<br>ven, (moes)tuinen, boom-<br>gaard, speeltuin, tweetal<br>parasites, schuren, kassen,<br>schuilstallen en bijbehorende<br>voorzieningen; * |
| <b>bebouwing</b> | Binnen bouwvlak met maximum<br>goothoogte van 6,5 meter                                             | Binnen bouwvlak variërend<br>van 6 tot en met 15 meter                                                                                                                    |
|                  | Bijgebouwen tot maximaal 50<br>m <sup>2</sup> en nokhoogte van 5 meter                              | Buiten bouwvlak maximaal 75<br>m <sup>2</sup> per gebouw met totaal<br>van 475 m <sup>2</sup> tot een bouw-<br>hoogte van 4 meter                                         |
|                  | Erfafscheidingen met een<br>maximale hoogte van 2 meter                                             | Bouwwerken, geen gebouwen<br>zijnde, tot maximaal 2 meter<br>(erfafscheiding 1,8 meter)                                                                                   |

\* Ter hoogte van de aanduidingen 'specifieke vorm van cultuur en ontspanning - castel-lumpaviljoen', 'specifieke vorm van cultuur en ontspanning - castellumwal', 'specifieke vorm van cultuur en ontspanning - wachttorenen' zijn de gronden specifiek bestemd voor bepaalde bebouwing ten dienste van deze bestemming.

|                  | <b>Vigerend bestemmingsplan<br/>Art. 13 Groenvoorziening</b>          | <b>CVOBP Hoge Woerd<br/>Art. 4 Cultuur en ontspan-<br/>ning 1</b>                                                                                                         |
|------------------|-----------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>gebruik</b>   | Gazon en beplanting, speel-<br>plaatsen                               | dierenweiden, dierenverblij-<br>ven, (moes)tuinen, boom-<br>gaard, speeltuin, tweetal<br>parasites, schuren, kassen,<br>schuilstallen en bijbehorende<br>voorzieningen; * |
| <b>bebouwing</b> | Bouwwerken geen gebouwen<br>zijnde met maximale hoogte<br>van 8 meter | Binnen bouwvlak variërend<br>van 6 tot en met 15 meter                                                                                                                    |
|                  |                                                                       | Buiten bouwvlak maximaal 75<br>m <sup>2</sup> per gebouw met totaal<br>van 475 m <sup>2</sup> tot een bouw-<br>hoogte van 4 meter                                         |
|                  |                                                                       | Bouwwerken, geen gebouwen<br>zijnde, tot maximaal 2 meter<br>(erfafscheiding 1,8 meter)                                                                                   |

#### Art. 18 'Vrijstellingen'

|                  | <b>Vigerend bestemmingsplan</b>                                                                  | <b>COVBP Hoge Woerd</b> |
|------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| <b>bebouwing</b> | Gebouwtjes van openbaar nut<br>maximaal oppervlak van 16 m <sup>2</sup><br>en hoogte van 4 meter | n.v.t.                  |



Getuige de tabellen hiervoor vindt door het bestemmingsplan Hoge Woerd een intensivering plaats van de bouwmogelijkheden. Zowel binnen als buiten het bouwvlak van bestemmingsplan Hoge Woerd bestaan in vergelijking met het vigerende bestemmingsplan intensievere bouwmogelijkheden. Voor de (woon)bebouwing aan de Castellumpark, 't Zand is in planologische opzicht sprake van een vermindering van de uitzichtmogelijkheden. Daarbij dient opgemerkt te worden dat op basis van het bestemmingsplan reeds enige bebouwingsmogelijkheden bestonden op de bestemming 'Woondoeleinden' die konden zorgen voor een beperking van het uitzicht. Voor de woonobjecten aan de Tyfoon is ook sprake van een vermindering van het uitzicht echter, dient hierbij opgemerkt te worden dat thans opgaande begroeiing het uitzicht reeds belemmert. De woningen aan 't Zand zijn met de voorgevel georiënteerd op de westzijde, slechts schuin worden zij geconfronteerd met nieuwe bebouwing. Van een uitzichtverslechtering is slechts sprake voor de percelen 40,42, 50, 52 en der Castellumlaan 56. Voor de overige percelen zal de planologische verslechtering zich voor wat betreft het aspect 'uitzicht niet laten vertalen in een waardedaling'.

Resumerend en met in achtneming van de vorenstaande nuances is voor de volgende percelen sprake van een planologische verslechtering met betrekking tot het aspect 'uitzicht':

- Tyfoon 1, 2,3,4,5,6;
- Castellumpark 10,11,12;
- Castellumlaan 56
- t Zand 40, 42, 50, 52.

## II Landelijk Gebied

De gronden in bestemmingsplan Landelijk Gebied waren bestemd voor 'Agrarische doeleinden' een samenvatting van de bouw- en gebruiksmogelijkheden is opgenomen in de tabel hierna.

### Art. 5 Agrarische doeleinden (productiegebied 2)

|                  | Vigerend bestemmingsplan                                                                        |
|------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>gebruik</b>   | Weide-, akker- en tuinbouw (al dan niet met glas) en fruitteelt                                 |
| <b>bebouwing</b> | Gebouwen tbv gebruik; kassen, ketelhuisen en trekruimten met een nokhoogte van maximaal 7 meter |
|                  | Bouwwerken geen gebouwen zijnde met hoogte van maximaal 7 meter                                 |

Op de gronden bestonden bouwmogelijkheden voor het oprichten van kassen tot 7 meter hoog. De meest nadelige planologische situatie tussen vigerend en toekomstig dienen met elkaar vergeleken te worden. De planologische mogelijkheid tot uitzicht was in de bestaande situatie nihil. In de toekomstige situatie zijn de bouwmogelijkheden beperkt gebleven tot een aantal bouwvlakken. Op de gronden waar de vigerende bestemming 'Agrarische doeleinden (productiegebied 2)' geldt zal geen planologische verslechtering plaatsvinden op het gebied van uitzicht.

### **3.1.4 dag- en zonlichttoetreding**

Om te bepalen wat de invloed is van toekomstige bebouwing op de dag- en zonlichttoetreding voor de omliggende objecten zijn de vigerende en toekomstige bouwmogelijkheden tegen elkaar afgezet in paragraaf 3.1.3. Ook voor dit aspect is het plangebied opgedeeld in 2 delen.

#### **I 't Weer**

De toekomstige bouwmogelijkheden op de gronden waar momenteel bestemmingsplan 't Weer geldt zullen intensiever bebouwd kunnen worden, tot een hoogte die varieert van 6 meter tot 15 meter. Voor de omliggende woonobjecten aan de zuid- en westzijde (Tyfoon en Castellumpark) betekent dit een planologische verslechtering voor het aspect 'dag- en zonlichttoetreding'. De nuance van de schadde die hieruit naar voren komt is gelegen in de afstand van de bebouwing die op minimaal 40 meter gerealiseerd wordt en het feit dat de grootste schaduwen door toedoen van de nieuwe bebouwingsmogelijkheden in noordelijke richting zullen vallen. Dit neemt echter niet weg dat sprake is van een planologisch nadeliger situatie.

Ook voor een aantal percelen aan 't Zand (48, 50, 52) is sprake van een planologisch nadeliger situatie. Voorheen was beperkte woonbebouwing mogelijk aan de overkant van de betreffende percelen. Ter plaatse zal straks het Castellum opgericht kunnen worden dat voor de nodige schaduw voor de woonobjecten aan de Groenedijk (1, 3), Castellumpark (10,11,12) en Castellumlaan (56) kan zorgen. Dit zorgt voor een planologisch nadeliger situatie.

#### **II Landelijk Gebied**

Op basis van de bestemming 'Agrarische productiegebied 2' bestonden bouwmogelijkheden voor het hele grondgebied tot 7 meter hoog. De omliggende bebouwing kon dus nagenoeg direct aan de perceelsgrens geconfronteerd worden met bebouwing tot 7 meter hoog. Hieruit kon reeds een dermate grote beperking van de 'dag- en zonlichttoetreding' ontstaan dat nauwelijks sprake kon zijn van een verslechtering. Hierbij komt dat de bouwmogelijkheden in bestemmingsplan Hoge Woerd minder groot zijn dan de die in bestemmingsplan Landelijk Gebied. Dit leidt tot de conclusie dat voor woonobjecten die gelegen zijn aan de gronden behorende tot bestemmingsplan Landelijk Gebied geen sprake is van een planologische verslechtering op het gebied van 'dag- en zonlichttoetreding'.

### 3.1.5 *privacy*

Onder het aspect 'privacy' wordt in dit verband verstaan de mogelijkheden tot inkijk vanaf of vanuit de nieuwe bebouwing op omliggende percelen en in zich daarop bevindende objecten. In deze subparagraaf zijn alleen die percelen meegenomen waarbij sprake is van direct zicht en dus een gevoelige ligging met betrekking tot privacy.

In het algemeen wordt aangenomen, dat bij een zichtlijn van minder dan 30 m herkenbare waarneming mogelijk is. Als die afstand tussen 30 en 50 m bedraagt, dan is er geen sprake van een zichtlijn met herkenbare waarneming, maar kan toch een gevoel van onvrijheid ontstaan (dan wordt gesproken van een 'belevingslijn' in plaats van een 'zichtlijn').

#### **I 't Weer**

Aan de zuidwestzijde van het plangebied doet zich in het bijzonder een veranderde situatie voor die mogelijk negatieve gevolgen kan hebben op de 'privacy' van de omliggende woonobjecten wanneer dat vergeleken wordt met de huidige mogelijkheden. Ter hoogte van het toekomstige Castellum met bijbehorende muren waarop gelopen kan worden en dus zicht mogelijk is in omliggende tuinen.

Op basis van het vigerende planologische regime konden de gronden slechts gebruikt worden voor een woondoeleinden en een groenvoorziening. In de toekomstige situatie zullen de gronden een intensieve recreatieve bestemming (zowel bestemming 'Groen (G-2)' als 'Cultuur en ontspanning (CO-1)' krijgen waarbij sprake kan zijn van inkijk in voor- en achtertuinen voor een aantal percelen aan de Tornado (1), Tyfoon (1,2,3,4,5,6), 't Zand (44, 46, 48, 50, 52), Castellumlaan (56) en Castellumpark (10,11,12). Niet voor alle percelen is de mate van inkijk even ernstig. Inkijk in een voortuin wordt over het algemeen als minder hinderlijk ervaren als inkijk in een privacygevoelige achtertuin.

Feit is dat er voor voornoemde percelen een bepaalde mate (variërend in ernst) van vermindering van privacy plaatsvindt door toedoen van de nieuwe gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van bestemmingsplan Hoge Woerd.

#### **II Landelijk Gebied**

De gronden die momenteel bestemd zijn als 'Agrarische doeleinden (productiegebied 2)' zullen straks eveneens recreatief georiënteerde bestemmingen krijgen. Op 2 locaties zal dit naar verwachting ook daadwerkelijk leiden tot planschade door het aspect 'privacy'. Aan de voorzijde van de percelen 't Zand 40 en 42 is een bouwvlak opgenomen op de plankaart met de bestemming 'Cultuur en ontspanning (CO-1)'. Ter plaatse zal een wachttorens worden gerealiseerd. Die wachttorens stelt de bezoekers van het centrum in staat over het gebied uit te kijken, dus ook in de voor- en (gedeeltelijk) achtertuin van de objecten aan 't Zand 40 en 42.

Ook voor de woning aan de Groenedijk (1,3,7) ontstaat er een intensiever recreatief gebruik van de gronden. Door de bestemming 'Groen (G-2)' als 'Cultuur en ontspanning (CO-1)' in bestemmingsplan Hoge Woerd op te nemen zijn er recreatieve mogelijkheden op de gronden in een intensiteit die niet vergeleken kan worden met die vanuit de vigerende bestemming 'Agrarische doeleinden (productiegebied 2)' niet mogelijk waren. Dus

wanneer de toekomstige bestemming wordt afgezet tegen de vigerende blijkt dat sprake is van een planologisch nadeliger situatie.

### **3.1.6 verkeerssituatie / parkeren/ hinder**

De aanwezige verkeersstructuur in het plangebied zal mede door de voorgestane ontwikkelingen op een aantal belangrijke punten wijzigen. Eén van de belangrijkste ingrepen in de verkeersstructuur in Hoge Woerd is het afsluiten van de Castellumlaan voor autoverkeer ter hoogte van het castellum. Om de kern van De Meern wel aan te sluiten op de zuidelijke stadsas, wordt de Vicuslaan aangelegd. De Vicuslaan vormt een verbinding tussen de Castellumlaan en Langerakbaan. Tevens worden de Groenedijk en 't Zand afgesloten voor het doorgaand verkeer waarbij het voor nood- en hulpdiensten wel mogelijk is het plangebied binnen te rijden over de Groenedijk.

Door de realisatie van de recreatieve voorzieningen en de woningbouw in Hoge Woerd zal er met betrekking tot de huidige bestemmingen een grotere verkeersaantrekkende werking zijn in het plangebied. Echter, door de hiervoor omschreven verkeerskundige wijzigingen ligt een afname van het autoverkeer in het plangebied voor de hand. Wanneer deze twee zaken tegen elkaar worden afgewogen ontstaat er een neutrale situatie. De wijziging van de planologie en de gevolgen die dit heeft ten aanzien van een verhoogde activiteit in het gebied zijn reeds in het planologisch nadeel voor wat betreft de aspecten 'karakter van het gebied' en 'privacy' meegenomen. Dit leidt tot de conclusie dat er geen planologisch nadeliger situatie ontstaat vanuit het aspect 'verkeer' voor de belanghebbenden in het gebied.

Met betrekking tot het aspect 'parkeren' ontstaat er wel een planologisch nadeliger situatie. Direct ten zuiden van de rotonde Burgemeester Middelweerdlaan en Langerakbaan zal een parkeerterrein opgericht kunnen worden. Gezien het stedenbouwkundig plan dat ten grondslag ligt aan het bestemmingsplan ligt het in de lijn der verwachting dat er ter plaatse twee parkeerterreinen worden opgericht. Hinder in de vorm van geluid, maar ook eventuele lichthinder door inschijnende koplampen en verhoogde activiteit in de omgeving van de percelen heeft een waardedalend effect op het onroerend goed. Voor de objecten aan 't Zand 40 en 42 leidt dit tot een planologisch nadeliger situatie.

De bewoners van het perceel Groenedijk 18 en 7 worden door de realisatie van een verkeersbestemming (geschikt voor parkeren) direct aangrenzend aan het perceel geconfronteerd met een verhoogde activiteit direct aan de noordzijde van zijn perceel. Dit leidt tot een planologisch nadeliger situatie. Maar zal niet leiden tot een waardedaling hoger dan het maatschappelijk risico.

## 4 PLANSCHADE

Voorafgaand aan dit hoofdstuk is aandacht besteed aan het project en de ligging daarvan in de omgeving. De huidige en toekomstige situatie zijn beschreven. Vervolgens is op basis van het vigerende en toekomstige planologische regime een vergelijking opgesteld die inzicht verschaft in het risico op planschade.

Gezien de planologische wijziging zal zich in de directe omgeving van het plangebied een dusdanig planologisch nadeliger situatie voordoen dat deze voor een aantal objecten in beginsel voor tegemoetkoming van de schade op basis van artikel 6.1 Wro in aanmerking komt. Echter, voor een aantal van deze objecten is de planschade voorzienbaar.

Dit laat onverlet dat voor een aantal objecten in de directe omgeving van het plangebied, na aftrek van het maatschappelijk risico, een totale planschadeclaim van € 78.750,- toewijsbaar kan worden geacht.

Voor objecten die in deze risicoanalyse aan bod zijn gekomen kan in sommige gevallen sprake zijn van een planologisch nadeliger situatie, maar deze waardedaling zal de drempel van tenminste 2% van de waarde van het onroerend goed niet overstijgen. Aangezien artikel 6.2 Wro bepaalt dat bij toekenning van een tegemoetkoming in planschade een forfaitaire drempel van tenminste 2% van de waarde van de getroffen onroerende zaken voor risico en rekening van de gelaedeerde dient te blijven komen deze objecten naar verwachting niet in aanmerking voor een tegemoetkoming in de planschade.

## **Bijlage 7**



# Nota van inspraak en overleg



## Bestemmingsplan Hoge Woerd

Oktober 2010

www.utrecht.nl



Nota van inspraak en overleg, bestemmingsplan Hoge Woerd, oktober 2010





# **Bestemmingplan Hoge Woerd**

**Nota van inspraak en overleg**



**Gemeente Utrecht**

StadsOntwikkeling  
Stedenbouw en Monumenten  
Team juridische zaken, oktober 2010



## INHOUD

|                                                                                                      |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Inleiding .....                                                                                      | 5  |
| Deel A: Inspraak .....                                                                               | 7  |
| Inspreker 1 .....                                                                                    | 7  |
| Insprekers 2 .....                                                                                   | 9  |
| Insprekers 3 .....                                                                                   | 10 |
| Insprekers 4 .....                                                                                   | 12 |
| Insprekers 5 .....                                                                                   | 17 |
| Insprekers 6 .....                                                                                   | 19 |
| Inspreker 7 .....                                                                                    | 22 |
| Inspreker 8 (Vereniging van huiseigenaren M3T) .....                                                 | 23 |
| Inspreker 9 .....                                                                                    | 27 |
| Deel B: Overleg ex artikel 3.1.1 Bro .....                                                           | 28 |
| Deel B: Overleg ex artikel 3.1.1 Bro .....                                                           | 28 |
| Deel D:   Overzicht wijzigingen in ontwerpbestemmingsplan t.o.v.<br>voorontwerpbestemmingsplan ..... | 34 |
| Deel D:   Overzicht wijzigingen in ontwerpbestemmingsplan t.o.v.<br>voorontwerpbestemmingsplan ..... | 34 |



## Inleiding

Het voorontwerpbestemmingsplan Hoge Woerd is door het college van burgemeester en wethouders vrijgegeven voor inspraak en vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Naar aanleiding van dit collegebesluit heeft het bestemmingsplan met ingang van 22 april 2010 gedurende een periode van zes weken voor een ieder ter inzage gelegen op het gemeentelijk informatiecentrum, de Balie Bouwen, Wonen en Ondernemen en Wijkbureau/informatiecentrum Leidsche Rijn. Het bestemmingsplan was gedurende deze periode ook via internet te downloaden ([www.utrecht.nl](http://www.utrecht.nl) en [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl)).

Tegelijkertijd met de ter inzage legging is het voorontwerpbestemmingsplan verzonden aan diverse instanties overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

## Indeling van deze nota

In deel A zijn de ingekomen inspraakreacties samengevat en van commentaar voorzien. Indien de inspraakreactie aanleiding heeft gegeven tot aanpassing van het bestemmingsplan, is dit aangegeven. Deel B is een weergave van het overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. In Deel C wordt verslag gedaan van het advies van de Wijkraad Leidsche Rijn.

In Deel D is aangegeven dat de wijzigingen die voortvloeien uit deze Nota van inspraak en overleg zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Tevens zijn diverse ambtshalve wijzigingen doorgevoerd.

Deze nota is aldus een weergave van de inspraak- en vooroverlegreacties.

| <b>Reclamant<br/>Nummer</b> | <b>Adres</b> | <b>Huisnummer</b> | <b>Postcode</b> | <b>Plaats</b> |
|-----------------------------|--------------|-------------------|-----------------|---------------|
| 1                           | Tornado      | 5                 | 3454 RL         | De Meern      |
| 2                           | Groenedijk   | 1a                | 3454 PA         | De Meern      |
| 3                           | Groenedijk   | 10                | 3454 PC         | De Meern      |
| 4                           | 't Zand      | 52                | 3454 PB         | De Meern      |
| 5                           | Groenedijk   | 3                 | 3454 PA         | De Meern      |
| 6                           | Groenedijk   | 1                 | 3454 PA         | De Meern      |
| 7                           | Aureliahof   | 3                 | 3544 VE         | Utrecht       |
| 8                           | Tyfoon       | 1                 | 3454 RN         | De Meern      |
| 9                           | Aureliahof   | 41                | 3544 VE         | Utrecht       |



## Deel A: Inspraak

### Inspreker 1

1. Inspreker vraagt of er een speciaal verkeersbord komt om het lint (de promenade) aan te geven, zoals bijvoorbeeld een fietspad of voetpad.

#### *Reactie*

*Het bestemmingsplan is niet het kader waarin het verkeer of verkeersborden worden geregeld. Het Lint in de Hoge Woerd krijgt overigens dezelfde status als Het Lint in het Leidsche Rijn Park, te weten een voetpad, waar fietsen wordt toegestaan. Specifiek om brommers te weren, zal een nieuw onderbord worden toegepast: 'fietsers toegestaan, niet brommen'. Met de politie worden afspraken gemaakt om hierop te handhaven.*

2. Het fietspad langs de Burgemeester Middelweerdbaan gaat over op Het Lint (de promenade), waardoor brommers en scooters ook op het fietspad gaan rijden. Inspreker verzoekt om aan te geven of dit inderdaad de bedoeling is. Inspreker is van mening dat dit niet veilig is voor de hardlopers, skeelers, wandelaars et cetera die van dit fietspad gebruik maken.

#### *Reactie*

*Het nieuwe fietspad dat de Burgemeester Middelweerdbaan met de Groenedijk verbindt, is inderdaad toegankelijk voor bromfietzers. Mochten zich toch gevaarlijke situaties gaan voordoen, dan kunnen eventueel verkeersbesluiten worden genomen. Het bestemmingsplan is overigens niet het kader waarin het verkeer wordt geregeld.*

3. Inspreker is van mening dat de op-/afritten van Het Lint te stijl zijn. Mensen met skeelers en ook invaliden komen hier in de problemen. Met name de afrit naar de Tyfoon vindt inspreker te stijl, omdat deze uitkomt op de straat/weg. Verzocht wordt twee hekken te plaatsen op Het Lint, zodat de fietsers moeten afstappen.

#### *Reactie*

*Deze inritten zijn geaccordeerd door de gemeentelijke en niet-gemeentelijke partijen die de openbare ruimte toetsen aan bereikbaarheid en bruikbaarheid. De huidige mate van stijlheid heeft hierbij geen belemmering opgeleverd ten aanzien van de bereikbaarheid en bruikbaarheid.*

4. Inspreker vraagt zich af voor welke voertuigen Het Lint bestemd is.

#### *Reactie*

*Het Lint is niet bedoeld voor gemotoriseerde voertuigen (met uitzondering voor onderhoudswerkzaamheden), maar specifiek bedoeld voor langzaam verkeer zoals fietsers en wandelaars.*

5. Inspreker merkt op tegen het bouwen van een hoge wal te zijn, die het oude fort moet weergeven. De hoge muur waarop gewandeld kan worden, tast de privacy van inspreker aan.

#### *Reactie*

*De door inspreker bedoelde omloop was in de Romeinse tijd een cruciaal element van de verdediging van het Castellum en verbindt de vier poorten met elkaar. De omloop op circa 4 meter hoogte die gepland wordt rondom het Castellum, wordt derhalve gerealiseerd om het idee van het nabouwen van een Romeins Castellum zoveel mogelijk gestalte te geven.*



*De bouwhoogte van de wal zelf mag maximaal 6 meter bedragen. Daarnaast heeft de omloop een belangrijke functie voor de toekomstige bezoekers van het Castellum om zo een beeld te krijgen van de omgeving waarin het Castellum staat: Romeinse weg, kampdorp, grafvelden, badhuis, wachttorens maar ook het volgende castellum; de Domkerk. Ook bestaat voor de bezoeker de mogelijkheid om op de omloop een indruk te krijgen van het binnenterrein waar vroeger circa 500 soldaten gelegerd lagen.*

*De gemeente is zich overigens bewust van de mogelijkheid tot aantasting van privacy van de direct omwonenden door het realiseren van de omloop op deze hoogte. In het vervolgtraject (ontwerpfase en invulling definitieve programma) is het de bedoeling om afspraken te maken via de klankbordgroep om de overlast zoveel mogelijk te beperken.*

## **Insprekers 2**

Insprekers vinden de plannen om een Castellum op korte afstand van het perceel Groenedijk 1a te bouwen, zeer bezwaarlijk: de muren van het Castellum komen op een afstand van circa 6 meter en zullen 4 tot 6 meter hoog worden. Door deze hoogte en afstand zal het licht en zicht worden beperkt en zal het woongenot voor de eigenaren en bewoners volledig worden weggenomen. Bovendien zal door de situering van het Castellum, overlast kunnen ontstaan door de bezoekers van het Castellum op de directe woonomgeving. Momenteel zijn onderhandelingen gaande tussen de eigenaren van het pand Groenedijk 1a en de gemeente Utrecht over het perceel aan de Groenedijk 1a. Deze onderhandelingen verkeren in een afrondende fase. Indien de aankoop door de gemeente daadwerkelijk zal plaatsvinden, zullen hiermee ook de bezwaren worden weggenomen. Zolang de aankoop door de gemeente echter niet is geschied, maken insprekers bezwaar tegen de plannen die hen onevenredig veel schade zullen berokkenen.

### *Reactie*

*De gemeente onderkent de toekomstige overlast van de bewoners op de Groenedijk 1a en is daarom al in gesprek met de huidige eigenaren van dit object, met als doel de verwerving van het perceel. De gemeente heeft, net als de bewoners, de intentie om de onderhandelingen spoedig af te ronden.*

### **Insprekers 3**

In de bestemmingsplanregels ziet inspreker bij artikel 5 'Cultuur en ontspanning - 2' bij de bestemmingsomschrijving onder 5.1a graag de toevoeging 'moderne kassen en/of glastuinbouw' zodat de tuinbouwkas die nu op het perceel aanwezig is ook wordt opgenomen in het nieuwe bestemmingsplan.

#### *Reactie*

*De bestemmingsplanomschrijving zal zodanig worden aangepast dat een hedendaagse kas ook mogelijk is.*

Inspreker maakt bezwaar tegen de twee nieuwbouwkavels die zijn opgenomen in het voorontwerp. Deze nieuwbouwkavels komen binnen 50 meter van een bestaand fruitteelt/glastuinbouwbedrijf te liggen. Volgens diverse uitspraken van de Raad van State getuigt het niet van een goede ruimtelijke ordening om naast een fruitteelt/glastuinbouwbedrijf een nieuw gevoelig object – in dit geval 'Wonen' – te vestigen. De minimale afstand die aangehouden dient te worden in verband met mogelijke overlast door geluid, licht en gebruik van gewasbeschermingsmiddelen is in dit geval 50 meter.

#### *Reactie*

*Inspreker heeft gelijk dat vanwege de vrijkomende drift bij het bespuiten van fruitbomen in de bestemmingsplanpraktijk (er zijn geen wettelijke bepalingen) in de regel een afstand van 50 meter wordt aangehouden tussen een boomgaard en een gevoelig object, zoals de nieuwbouwkavels aan de Groenedijk.*

*Aangezien bij het opstellen van een bestemmingsplan sprake is van een verdeling van de (schaarse) ruimte voor verschillende functies, dient bij de totstandkoming van een bestemmingsplan altijd een goede belangenafweging te worden gemaakt. Aangezien belangen tegenstrijdig kunnen zijn, worden alle ruimtelijke aspecten geordend en belangen afgewogen.*

*In het bestemmingsplan Hoge Woerd is ook sprake van tegenstrijdige belangen, zoals de realisatie van een tweetal nieuwbouwkavels en het huidige gebruik van de naastgelegen gronden van inspreker ten behoeve van kleinschalige fruitteelt (met bespuiting). Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan is met inspreker de toekomstige ontwikkeling van het plangebied uitgebreid doorgesproken. In overleg met inspreker is besloten de huidige plattelandswinkel op te nemen als onderdeel van het toekomstige Castellumpark. Daarnaast is een Realisatie-overeenkomst gesloten tussen inspreker en de gemeente Utrecht op basis waarvan de huidige boomgaard grotendeels zal worden vervangen door cultuurhistorische kassen die inspreker in de toekomst zal gaan exploiteren. Deze cultuurhistorische kassen uit 1900 passen eveneens in het Castellumpark, doordat met deze kassen de tuindershistorie zal herleven.*

*Op basis van het voorgaande is de huidige omvang en het huidige gebruik van de boomgaard niet passend binnen de voorgestane ontwikkeling van het plangebied. De naastgelegen nieuwbouwkavels zijn daarnaast noodzakelijk om de exploitatie van het plangebied mogelijk te maken: bespuiting van de naastgelegen boomgaard is derhalve niet meer mogelijk in verband met de gezondheidsrisico's die hierdoor ontstaan bij de toekomstige bewoners van de nieuwbouwkavels.*

*Op grond van het voorgaande is het derhalve noodzakelijk dat in het bestemmingsplan wordt geregeld dat kleinschalige fruitteelt uitsluitend is toegestaan indien een afstand van minimaal 50 meter wordt aangehouden tussen een boomgaard en een (nieuw op te richten) gevoelig object zoals een woning, bij het bespuiten van fruitbomen.*

*Bij de gemaakte belangenafweging heeft de gemeente aldus geconcludeerd dat de huidige boomgaard in de nabije toekomst dient te worden beperkt en grotendeels zal worden vervangen door historische kassen, waarbij in de tussentijd het bespuiten van de fruitbomen dienen te worden beperkt tot een gebied met een afstand van minimaal 50 meter tot niet op te richten gevoelige objecten. De Realisatie-overeenkomst is een eerste belangrijke aanzet geweest om de fruitteelt in de nabije toekomst grotendeels te verwijderen. De komende tijd zal samen met inspreker worden bekeken wat de consequenties zijn voor inspreker van de voorgestane beperking van het gebruik van de boomgaard en de komst van de kassen, en hoe hierover verdere overeenstemming kan worden bereikt.*

Inspreker is van mening dat de woonbestemming 'Wonen – 2' die het perceel Groenedijk 10 en het nieuw uit te geven woonperceel aan de noordkant van de Groenedijk in het huidige bestemmingsplan krijgt, gewijzigd moet worden in bestemming 'Wonen-3', of dat het huidige gebruik (fruitteelt) gehandhaafd blijft en de bestemming 'Cultuur en ontspanning – 2' wordt, zodat dit perceel een nuttige bestemming krijgt.

#### *Reactie*

*Het perceel Groenedijk 10 heeft net als alle andere bestaande lintbebouwing langs de Groenedijk en de weg 't Zand, de bestemming 'Wonen 2'. De gemeente ziet geen reden om hiervan af te wijken.*

Inspreker merkt verschillen op tussen de bestemmingen 'Wonen - 2' en 'Wonen - 3': de inhoud van de huizen mag bij 'Wonen-2' niet meer dan 600m<sup>3</sup> bedragen en bij 'Wonen - 3' 1000m<sup>3</sup>. Inspreker zou graag zien dat dit gelijk wordt getrokken en vraagt zich af waarom dit verschil bestaat.

#### *Reactie*

*Mede naar aanleiding van deze inspraakreactie wordt de inhoud van de woningen binnen de bestemming 'Wonen - 3' verkleind naar 600 m<sup>3</sup>. Hiermee worden de bestaande en de nieuw op te richten woningen in hetzelfde lint op dezelfde wijze benaderd en kunnen de nieuwbouwlocaties eenduidig en passend binnen het bestaande lint worden ontwikkeld.*

Inspreker ziet graag een toevoeging aan de omschrijving 'Cultuur en ontspanning – 2'. Op deze locatie is educatie mogelijk en inspreker kan zich voorstellen dat wanneer er mensen/schoolklassen worden rondgeleid, het wenselijk is wanneer hen na de rondleiding iets kan worden aangeboden (koffie, thee, frisdrank, taart en door inspreker zelf geteelde producten zoals aardbeien, kersen, frambozen of appels). Inspreker pleit dan ook voor het toevoegen van de term 'additionele horeca' bij de omschrijving van 'Cultuur en ontspanning – 2'.

#### *Reactie*

*Bij de bestemming 'Cultuur en Ontspanning-2' zal naar aanleiding van deze inspraakreactie de mogelijkheid voor additionele horeca worden toegevoegd. Deze additionele horeca zal in de bestemmingsplanregels worden gekoppeld aan de plattelandswinkel. Bij de categorie additionele horeca gaat het om horeca-activiteiten die neven- of ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie van de instelling.*

## Insprekers 4

Insprekers maken deel uit van de klankbordgroep waarin bewoners en gemeente met elkaar in gesprek blijven. Ze hebben één bijeenkomst gehad over de plannen voor het Castellum, waarover zij tevreden zijn. Insprekers zijn geen tegenstanders van de komst van het Castellum, maar maken zich wel serieuze zorgen over een aantal aspecten.

Inmiddels is gebleken dat nog niet bekend is hoe de definitieve invulling zal zijn, waardoor het voor insprekers moeilijk is om voorstander te worden van dit ambitieuze plan aangezien het nog alle kanten op kan gaan. Bepaalde uitwerkingen kunnen nadelig zijn voor hen. Hieronder volgt een overzicht van de bezwaren.

### 1. Hoogte bouwwerken

Insprekers maken ernstig bezwaar tegen de hoogte van de wal (omloop) van maximaal 8 meter hoog, wachttorens van 10 en 11 meter hoog, en een cultuurpaviljoen van maximaal 15 meter hoog. Insprekers hebben de volgende bezwaren:

- a. Er is sprake van horizonvervuiling: in plaats van een vrije uitkijk vanuit hun huis op een prachtige boomgaard met een mooie groene heg ervoor, kijken insprekers straks tegen hoge bouwwerken aan.

#### *Reactie*

*De multifunctionele voorziening met de functies Cultuurhuis, Natuur & Milieucentrum, Archeologisch paviljoen en horeca, gaat een belangrijke rol vervullen in Leidsche Rijn op sociaal en cultureel vlak. De gemeente heeft ervoor gekozen om deze functies te realiseren binnen een zeer bijzondere historische context, te weten op de locatie daar waar 2.000 jaar geleden een Romeins Castellum heeft gestaan. Hierdoor ontstaan veel mogelijkheden voor het toekomstige programma en het geeft identiteit aan Leidsche Rijn en de Hoge Woerd in het bijzonder. Historici en archeologen zijn van mening dat locatie-echtheid een belangrijk element vormt in de beleving van de toekomstige voorziening.*

*Hier doet niet aan af dat er inderdaad sprake zal zijn van een toekomstige bebouwing waarvan het aanzien wezenlijk anders zal zijn dan het aanzien in de huidige situatie. Volledigheidshalve moet worden gemeld dat de bouwhoogte van de omloop maximaal 6 meter zal zijn, waarbij de loophoogte maximaal 4 meter zal zijn. De bouwhoogte van de wachttorens zullen maximaal 10 meter bedragen en de bouwhoogte van het cultuurpaviljoen zal inderdaad maximaal 15 meter bedragen.*

- b. Er zal sprake zijn van een vermindering privacy: als bezoekers over de wal en wachttorens lopen of door eventuele ramen in gebouwen kijken, kunnen zij in de tuin en huis van insprekers kijken.

#### *Reactie*

*De omloop van de wal zal op circa 4 meter hoogte worden gerealiseerd. De bouwhoogte van de wal zal maximaal 6 meter bedragen. Hierdoor zullen de bezoekers al wandelend op de omloop, tussen de kantelen door kunnen kijken naar de omgeving waarin het Castellum staat: Romeinse weg, kampdorp, grafvelden, badhuis, wachttorens maar ook het volgende castellum; de Domkerk.*

*De gemeente is zich bewust van de mogelijkheid tot aantasting van privacy van de direct omwonenden door het realiseren van de omloop op deze hoogte. In het vervolgtraject (ontwerpfase en invulling definitieve programma) is het de bedoeling om afspraken te maken via de klankbordgroep om de overlast zoveel mogelijk te beperken.*

- c. Aantasting van de leefbaarheid: de hoogte van de bouwwerken kan mogelijk zorgen voor schaduw in de tuin of op het huis van insprekers. Insprekers wensen daarom dat er een zonnestudie wordt gedaan op kosten van de gemeente waar uit berekeningen blijkt voor welke schaduw alle bouwwerken zorgen.

#### *Reactie*

*Het bestemmingplan maakt de maximale contouren van de toekomstige voorziening mogelijk. Dit is geen ontwerp en zal in de praktijk ook niet in deze maximale vorm gerealiseerd worden. Om het effect van het gebouw op zon en schaduw echt te kunnen beoordelen, is een ontwerp noodzakelijk van het Castellum. De gemeente zal het ontwerp en het effect ervan op de omgeving te zijner tijd met de bewoners in de klankbordgroep bespreken.*

### 2. Situering castellumpaviljoen

De precieze plaatsing van het castellumpaviljoen is nog niet bekend, maar tijdens informatieavonden bleek dat een situering op het oude tracé Castellumlaan de voorkeur geniet, omdat deze plek reeds verstoord is en omdat deze locatie praktischer zou zijn in verband met de aanvoer van bevoorrading en cetera. Plaatsing op deze weg in combinatie met de genoemde hoogte heeft volgens insprekers echter ernstige gevolgen voor hun woonsituatie, en daarom maken zij bezwaar tegen plaatsing van het cultuurpaviljoen op de oude weg.

#### *Reactie*

*In het bestemmingsplan wordt een vlek aangewezen waar het paviljoen gebouwd moet worden. Deze vlek mag in het voorliggende bestemmingsplan voor 50% worden bebouwd. In welke vorm en op welke locatie het paviljoen gerealiseerd wordt, is op dit moment nog niet duidelijk. Het ontwerp hiervoor moet nog worden gemaakt. Bij deze keuze zal het minimaliseren van de overlast voor de direct omwonenden een belangrijk criteria zijn. Daarnaast zullen ook criteria als een minimale verstoring van de ondergrond, stedenbouwkundige randvoorwaarden en logistiek een belangrijke rol spelen bij het bepalen van de exacte locatie van het paviljoen. De keuze voor eventuele plaatsing van het paviljoen op het oude tracé van de Castellumlaan zal op dat moment worden gemaakt.*

### 3. Verantwoorde bouw

Insprekers maken zich zorgen over de veiligheid tijdens de bouw: wanneer er met veel hout wordt gewerkt, kan dit vlamvatten. Bij bouwwerkzaamheden die nu al plaatsvinden, staat het huis van insprekers te trillen op zijn grondvesten en zij maken zich dan ook zorgen over eventuele schade aan hun huis veroorzaakt door de bouwwerkzaamheden. Insprekers wensen een nulmeting te laten uitvoeren op kosten van de gemeente.

#### *Reactie*

*Het bestemmingsplan is niet het kader waarin de veiligheid tijdens de bouw wordt geregeld. Overigens worden aan de bouwwerkzaamheden alle reguliere wettelijke voorschriften opgelegd. Voordat wordt gestart met de bouwwerkzaamheden is het voor de hand liggend om een nulmeting te verrichten, om zo te kunnen bepalen of de heiwerkzaamheden schade hebben verricht aan de omliggende bebouwing.*

#### 4. Overlast vanwege activiteiten en evenementen

Onduidelijk is welke (reguliere) activiteiten en evenementen binnen het Castellum zullen plaatsvinden en hoe en hoe vaak deze plaatsvinden. Het geschatte aantal bezoekers op jaarbasis is wel bekend, namelijk circa 100.000 personen, onevenredig verspreid vanwege 'piekdagen'. Behalve dat dit categorie D1 betreft, is nog niet bekend welke horecagelegenheid er zich zal vestigen. Insprekers maken zich ernstige zorgen over de gevolgen hiervan en hebben de volgende vragen:

1. Parkeeroverlast: wordt er tijdens piekdagen gezorgd voor een parkeerplan, inclusief parkeerwachters? Is er een aanlooproute vanaf de parkeerplaatsen?

##### *Reactie*

*Op dit moment is geen aanleiding om met speciale parkeerplannen te werken. In geval van evenementen dient een initiatiefnemer/organisator een evenementenvergunning aan te vragen. Per evenement zal moeten worden beoordeeld in hoeverre aparte afspraken over verkeer en parkeren noodzakelijk zijn.*

2. Geluidsoverlast: met welke geluiden krijgen insprekers te maken (muziekgeluid, arriverende en vertrekkende bezoekers)?

##### *Reactie*

*Tijdens een beperkt aantal piekdagen zullen naar verwachting veel mensen het Castellum gaan bezoeken. Hiervoor zullen te zijner tijd draaiboeken worden gemaakt, waarbij het minimaliseren van overlast (parkeerlocaties, looproutes, openingsuren, geluid et cetera) een belangrijke rol speelt. Ervaringen elders in de stad zullen meegenomen worden bij het opstellen van deze draaiboeken. Het is niet mogelijk om een piekdag geheel buiten het blikveld van de direct omwonenden te organiseren. Enige vorm van overlast door omwonenden kan dus plaatsvinden. Voor geluiden die binnen het gebouw (zoals het Castellumpaviljoen) worden gemaakt, worden in de Wet milieubeheer (Activiteitenbesluit) beperkingen opgelegd voor de geluidsbelasting van de inrichting op de gevel van omliggende woningen.*

3. Aantasting veiligheid en eventueel sprake van overlast: hangjongeren zullen wellicht de orde verstoren, zowel in daden als in geluidsoverlast. Verzocht wordt om aan te geven hoe de gemeente dit gaat voorkomen. Het plein sluit rechtstreeks aan op de Groenedijk en insprekers merken nu al dat brommers met een hoge snelheid de Castellumlaan oversteken en de Groenedijk opschieten. Insprekers vinden dit levensgevaarlijk.

##### *Reactie*

*Het bestemmingsplan is niet het kader waarin eventuele toekomstige overlast van hangjongeren wordt geregeld. Mochten er zich in de toekomst problemen gaan voordoen met hangjongeren, dan worden deze op dezelfde manier tegemoet getreden als op dit moment in andere wijken/buurten wordt gedaan.*

4. Geuroverlast: aangezien horeca-afval anders is dan huisafval, vrezen insprekers voor geuroverlast. Tevens vrezen insprekers voor geuroverlast door de dieren die binnen het Castellum worden gehouden.

##### *Reactie*

*In de zuid-oostelijke tuin naast het Castellum komen dieren te lopen en het is het plan om horeca in het Castellum te vestigen. Beide functies moeten voldoen aan milieuwetgeving met de daarin beschreven criteria.*

*In combinatie met beheersmaatregelen zal overlast worden voorkomen dan wel worden geminimaliseerd.*

5. Lichtvervuiling: het eventueel uitlichten van het Castellum en verlichting eromheen, zal ervoor zorgen dat het gebied waarin insprekers wonen lichter zal zijn dan het nu is.

*Reactie*

*Er zijn vooralsnog geen plannen om het Castellum tijdens de avond-/nachten aan te lichten. Rondom het Castellum worden, conform het vastgestelde inrichtingsplan, reguliere verlichtingsmasten in de openbare ruimte geplaatst.*

5. D2 horecavrijstelling?

Insprekers zijn van plan binnenkort hun schuur te verbouwen. Zij hebben hiervoor enkele ideeën en voor één van hun plannen hebben zij een horeca-vrijstelling nodig. In het verleden hebben zij hierover gesproken met de gemeente. Daarbij kwam ter sprake dat zij de vrijstellingsaanvraag ten tijde van de bestemmingsplanwijziging kunnen voorleggen om hier een officieel antwoord van de gemeente te krijgen en te toetsen of de gemeente hiervoor openstaat. Het betreft een lichte horeca-activiteit in de categorie D2, waarbij insprekers denken aan een lunchroom/theehuis/ijssalon, die op bepaalde dagen open is. Uitgangspunt is om hier voornamelijk streekproducten te gaan aanbieden en insprekers willen benadrukken dat zij niet concurrerend willen zijn met de geplande horeca binnen het Castellum, maar eerder aanvullend.

*Reactie*

*Aangezien de plannen nog onvoldoende concreet zijn, is het op dit moment niet mogelijk om deze eventuele ontwikkeling op te nemen in het bestemmingsplan Hoge Woerd. Op het moment dat initiatiefnemers een concreet plan indienen, zal een integrale afweging moeten plaatsvinden of de betreffende functiewijziging passend is op deze specifieke locatie. Gekeken wordt dan onder meer naar de meerwaarde die het plan biedt voor het park Hoge Woerd, eventuele overlast voor omwonenden en de mogelijkheid om de extra parkeerbehoefte op te lossen.*

6. Overig

Insprekers willen hun zorgen kenbaar maken over twee andersoortige punten in het voorontwerpbestemmingsplan. Het betreft een brandstofopslag van een stookketel en een silo en hooiberging van maar liefst 20 meter. De zorgen van insprekers hebben betrekking op:

Veiligheid: een brandstofopslag in een woonwijk is gevaarlijk, zo ook een hooiberging. Insprekers verwijzen hierbij naar de 1 week durende brand van een hooiberg in Landgraaf in mei 2010.

*Reactie*

*In het bestemmingsplan is binnen de bestemming 'Cultuur en ontspanning - 2' een mogelijkheid gecreëerd om als onderdeel van het museale kassencomplex bij de Plattelandswinkel een schoorsteen op te richten, met bijbehorend stookhuis en brandstofopslag. De bouwhoogte bedraagt voor de schoorsteen maximaal 18 meter, voor het stookhuis maximaal 5 meter en voor de brandstofopslag maximaal 2 meter. De door inspreker vermelde hoogte van 20 meter, is dus niet aan de orde.*

*Binnen de bestemming 'Cultuur- en ontspanning - 1' is onder andere een stro en hooiopslag mogelijk gemaakt. Deze opslag voor stro- en hooi is bedoeld ten behoeve van het Natuur- & Milieucentrum. De hoogte hiervan bedraagt op grond van de regels (artikel 4 lid c) maximaal 7 meter.*



*Dit is gebaseerd op de regels in combinatie met de verbeelding (plankaart) waaruit blijkt dat een stro – en hooiopslag in principe mogelijk is binnen de bouwvlek ten oosten van het Castellum. Een hoogte van 20 meter is dus niet aan de orde. De brand waarnaar door de insprekers wordt gerefereerd, betrof overigens een megahooiberg van 30 bij 10 en 6 meter van negen ton en is onvergelijkbaar met de opslag voor hooi en stro van het Natuur- & MilieuCentrum. Er is een kleine voorziening gepland voor hooi en stro voor de dieren van het Natuur- & Milieucentrum, net zoals bij andere kinderboerderijen in de gemeente Utrecht.*

Buiten proportie: insprekers maken zich zorgen over een gebouw van 15 meter, een hooiberging van 20 meter valt uit de toon met alle andere gebouwen binnen Park Hoge Woerd.

#### *Reactie*

*Voor de opmerking over de hooiberging zie reactie hierboven.*

*Het Castellumpaviljoen mag in het bestemmingsplan 15 meter hoog worden. Deze hoogte stond in het Stedenbouwkundig Plan Hoge Woerd nog op 20 meter. Mede naar aanleiding van de inspraakreacties op het voorontwerpbestemmingsplan, heeft een nadere analyse plaatsgevonden naar het gewenste bouwprogramma van de betrokken partijen, de beschikbare gronden die verstoord zijn, en de gewenste ruimte voor de architect. Op basis hiervan is de hoogte teruggebracht naar maximaal 15 meter. Met deze hoogte moet het mogelijk zijn om zo min mogelijk vierkante meters te bebouwen, maar is (bijvoorbeeld) het bouwen van de theaterruimten voor het cultuurhuis ook nog mogelijk.*

## **Insprekers 5**

1. Inspreker maakt bezwaar tegen de hoogte van de wal en wachttorens. Het publiek kan dan bij inspreker in de tuin en slaapkamer kijken waardoor de privacy en het uitzicht wordt aangetast. Inspreker vraagt zich af of er voor een deel van de wal die uitkijkt op zijn perceel een verbod kan komen voor het publiek.

### *Reactie*

*Zie de gemeentelijke reactie bij inspreker 1 onder nummer 5 en inspreker 4 onder nummer 1 ('Hoogte bouwwerken'), sub 4.*

2. Inspreker merkt op dat het cultuurhuis met een hoogte van 15 meter zo mogelijk een nog groter probleem is wat de privacy betreft, dan de wal en de wachttorens. Inspreker vindt deze aantasting van zijn privacy onacceptabel. De locatie van het cultuurhuis is hierbij een belangrijk element. Tijdens theater- en openluchtvoorstellingen zal er zeker overlast komen door geluid, licht en parkeeroverlast en inspreker vraagt zich af hoe de gemeente dit gaat handhaven/controleren. Tevens vraagt inspreker zich af hoe vaak er openluchtvoorstellingen zullen worden gehouden.

### *Reactie*

*Wat betreft de aantasting van de privacy door het Castellumpaviljoen wordt verwezen naar de gemeentelijke reactie bij inspreker 4 onder nummer 4 'Situering Castellumpaviljoen'.*

*Of en hoe vaak openluchtvoorstellingen worden gegeven is op dit moment niet bekend, aangezien de gebruiker van het Cultuurhuis/Castellumpaviljoen momenteel nog niet is gekozen. Voorop blijft wel staan dat de voorziening het Cultuurhuis een wijkvoorziening is, en niet regionale en/of landelijke aantrekkingskracht moet krijgen.*

3. Inspreker vraagt zich af wat de aan- en afvoer van goederen met vrachtverkeer over een smal straatje betekent voor hun woning ten aanzien van trillingen en geluid.

### *Reactie*

*De vrachtwagens voor het Castellum rijden over 't Zand net zoals deze nu al beschikbaar is voor dergelijk verkeer. Uiteraard zal bevoorrading van het Castellumpaviljoen moeten plaatsvinden. Gezien het programma van het Castellumpaviljoen zal het hier om enkele vrachtwagens per week gaan. Daarnaast maken deze vrachtwagens gebruik van de weg 't Zand, de voormalige doorgaande autoroute door de kern De Meern, dus ten opzichte van die oorspronkelijke situatie is er sprake van minimaal auto- en vrachtverkeer op 't Zand.*

4. Het plein bij de ingang van het paviljoen is volgens inspreker een mooie plek voor hangjongeren en hij vraagt zich af hoe de gemeente dit denkt te voorkomen.

### *Reactie*

*Zie de gemeentelijke reactie bij inspreker 4 onder nummer 4 ('Overlast vanwege activiteiten en evenementen'), sub 3.*

5. Inspreker vraagt zich af hoe de mest van de dieren in het park zal worden opgeslagen in verband met geur en ongedierte.

*Reactie*

*In het park komt een voorziening in de zuid-oostelijke tuin voor mestopslag van de dieren. Deze opslag is zo gesitueerd dat deze minimaal 100 meter is verwijderd van woningen en voldoet aan wettelijke voorschriften.*

6. Inspreker merkt op dat het fietspad dat over de Groenedijk loopt en bij de kruising uitkomt op de hoek Castellumlaan/Het Zand en waar het tijdelijke fietspad nu doorloopt, levensgevaarlijk is geworden doordat bromfietzers geen snelheid minderen en in een keer van de Groenedijk naar het tijdelijke fietspad gaan. Verkeersremmende maatregelen zijn volgens inspreker noodzakelijk.

*Reactie*

*Er worden vooralsnog geen verkeersremmende maatregelen getroffen op fietspaden. In de oude verkeerssituatie was sprake van zeer intensief bereden weg 't Zand/ Castellumlaan. Met de afsluiting van de Castellumlaan en de versmalling en inrichting als 30-kilometer zone van de weg 't Zand is de verkeerssituatie ten opzichte van de oorspronkelijke situatie fors verbeterd.*

## **Insprekers 6**

1. Inspreker merkt op dat tijdens de inloopavond van 28 april 2010 de gronden om het Castellum heen abusievelijk onjuist zijn aangeduid: het gaat om de aanduiding CO - 1 en een foutieve weergave in de tekening. Zoals de tekening weergeeft, is alle grond achter de woningen Groenedijk 1 en 3 geheel ingetekend als CO - 1, terwijl een strook grond van 25 meter diep en 33 meter breed achter de woningen nog privégrond is van de familie Goes. Het gaat om het stuk grond dat is aangekocht door de bewoners van de woningen Groenedijk 1 en 3 van de familie Goes, en dat onder bepaalde voorwaarden dient te worden overgedragen. Aangezien op alle voorgaande tekeningen deze strook als zodanig is ingetekend, gaat inspreker ervan uit dat hier sprake is van een fout.

### *Reactie*

*Deze inspraakreactie is terecht. De bestemming CO - 1 zal ter plaatse van het eigendom van de familie Goes worden gewijzigd in de bestemming CO – 2.*

2. Inspreker merkt op dat er gelet op het feit dat een aantal belendende woningen niet zijn onderheid ter voorkoming van schade bij het realiseren van bouwactiviteiten, moet worden uitgegaan van het toepassen van schroefpalen.

### *Reactie*

*Tijdens het opstellen van de uitvoeringstekeningen zal worden bepaald op welke wijze geheid gaat worden. Uiteraard worden hierbij ook de belangen van de directe omwonenden betrokken om schade aan woningen te voorkomen.*

3. Inspreker maakt bezwaar tegen de hoogte van de wal en wachttorens omdat het publiek bij hem in de tuin en in de slaapkamer kan kijken. Hij vraagt zich af of de hoogte van de wal kan worden verlaagd of dat er voor een deel van de wal dat uitzicht biedt op het perceel een verbod kan komen om de wal te betreden of dat een deel van de wal alleen betreden mag worden tijdens bepaalde evenementen.

### *Reactie*

*Zie de gemeentelijke reactie bij inspreker 1 onder nummer 5 en inspreker 4 onder nummer 1 ('Hoogte bouwwerken'), sub b.*

4. Inspreker maakt bezwaar tegen de voorgestelde hoogte van 15 meter voor het cultuurhuis. Dit is een zo mogelijk nog groter probleem voor wat betreft zijn privacy en uitzicht. Een mooi uitzicht voor de bezoeker is voor omwonenden een mooie inblik. Inspreker merkt op dat hoogtewinst al kan worden verkregen door met de eerste bouwlaag te starten op een lager vloerpeil, bijvoorbeeld op de fundering van de af te breken woning van de familie Kuif.

### *Reactie*

*Het starten met de bouw op het bestaande maaiveld is niet mogelijk. Het terrein wordt eerst opgehoogd met circa 50 cm zodat het op dezelfde hoogte komt als de zuid-oostelijke tuin en ter bescherming van de archeologische schatten in bodem. Tevens wordt deze extra 50 cm gebruikt voor de fundering van het gebouw.*

*Wat betreft de aantasting van de privacy door het Castellumpaviljoen wordt verwezen naar de gemeentelijke reactie bij inspreker 4 onder nummer 2 'Situering Castellumpaviljoen'.*

5. Inspreker verwacht overlast tijdens theater- en openluchtvoorstellingen door licht, geluid en parkeeroverlast en vraagt zich af hoe de gemeente dit gaat handhaven en controleren.

*Reactie*

*Zie de gemeentelijke reactie bij inspreker 5 onder nummer 2.*

6. Inspreker merkt op dat de aan- en afvoer van goederen met vrachtwagens dit geluidsoverlast en trillingen geeft, en ziet dit verkeer graag gesitueerd vanaf de Vicuslaan.

*Reactie*

*Met het knippen van de weg 't Zand/Castellumlaan is sinds enige tijd sprake van een rustige straat met alleen nog bestemmingsverkeer. In het verleden reed hier dagelijks veel meer vrachtverkeer langs dan in de nieuwe situatie. Het verkeer voor het Castellumpark, waaronder de vrachtwagens voor het Castellumpaviljoen, zullen gaan over de huidige weg 't Zand die ook in de huidige situatie voor dit verkeer gebruikt mag worden. Uiteraard zal sprake zijn van bevoorrading van het Castellumpaviljoen, maar gezien het programma van het Castellumpaviljoen zal het hier om enkele vrachtwagens per week gaan. Daarnaast maken deze vrachtwagens gebruik van de weg 't Zand, de voormalige doorgaande autoroute door de kern De Meern, dus ten opzichte van die oorspronkelijke situatie is er sprake van minimaal auto- en vrachtverkeer op 't Zand.*

*Bevoorrading van het Castellumpaviljoen vanaf de Vicuslaan is overigens wel onderzocht, maar heeft meerdere nadelige effecten, en is derhalve geen optie meer.*

7. Volgens inspreker is het plein voor de ingang van het paviljoen een mooie plek voor hangjongeren en vraagt zich af hoe de gemeente dit denkt te voorkomen en welke maatregelen hier voor genomen gaan worden.

*Reactie*

*Zie de gemeentelijke reactie bij inspreker 4 onder nummer 4 ('Overlast vanwege activiteiten en evenementen'), sub 3.*

8. Inspreker vraagt zich af hoe de mest van de dieren in het park zal worden opgeslagen in verband met overlast door stank, ongedierte en insecten.

*Reactie*

*Zie de gemeentelijke reactie bij inspreker 5 onder nummer 5.*

9. Tenslotte merkt inspreker nog op dat inspreker deze opmerkingen tijdens de inloopavond en in de klankbordgroep al aan de gemeente kenbaar heeft gemaakt, en dringt aan op een oplossing voor bovengenoemde problemen. Inspreker is meer dan bereid om steeds overleg te voeren.

### *Reactie*

*Voor zover mogelijk zijn alle vragen nu beantwoord. De klankbordgroep Hoge Woerd is in het leven geroepen om de direct omwonenden te betrekken bij de planvorming rondom het Castellum. Sommige vragen kunnen, als de plannen wordt concreter zijn, opnieuw aan de orde worden gebracht.*

## **Inspreker 7**

1. Inspreker merkt op dat door het plangebied een fietspad loopt (Groenedijk - Hoge Woerd – Burgemeester Middelweerdbaan) dat deel uitmaakt van het regionaal kernnet fiets en van het hoofdfietsnetwerk. Op de plankaart van het voorontwerp ter hoogte van het Castellum ontbreekt een stukje uit deze fietsroute. Als bestemming is deze kennelijk ondergeschikt gemaakt aan de bestemming 'cultuur en ontspanning', maar volgens inspreker is dit niet terecht. De doorsteek is een essentiële schakel in het stedelijke en regionale fietsnetwerk.

### *Reactie*

*Het klopt dat het onderdeel is van het regionale kernnet fiets. Aangezien de exacte ligging van het fietspad als gevolg van inpassing van het Castellum nog kan wijzigen, is deze niet op de plankaart (verbeelding) aangegeven. Binnen de bestemming 'Cultuur en ontspanning 1' is het overigens mogelijk om deze fietsroute aan te leggen. In de juridische planbeschrijving zal nog wel worden opgenomen dat binnen de bestemming 'Cultuur en ontspanning' een fietspad wordt aangelegd. Dit fietspad maakt deel uit van het regionaal kernnet fiets en van het hoofdfietsnetwerk.*

2. Uit de mondelinge toelichting heeft inspreker begrepen dat de huidige fietsroute bij het Castellum tijdelijk is en in de toekomst wellicht iets naar het noorden wordt verplaatst. Zolang het gaat om een kleine verplaatsing zonder haakse bochten lijkt dit in lijn met het fietsbeleid, maar dat mag geen reden zijn om hier geen verkeersbestemming aan te geven. Volgens inspreker voorziet het IMRO in de mogelijkheid om deze verbinding als pijl met de functie 'Verkeer' op te nemen zodat in een later stadium het exacte definitieve tracé kan worden bepaald. Inspreker hoort graag of de gemeente het voorontwerp op dit punt zal aanpassen.

### *Reactie*

*Zie de reactie hierboven, onder inspraakreactie 1.*

3. Tenslotte merkt inspreker op dat hij heel blij is met het plan wat een prachtige invulling geeft aan dit unieke stukje Utrecht.

### *Reactie*

*Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.*

## **Inspreker 8 (Vereniging van huiseigenaren M3T)**

### 1. Hoogte bouwwerken

Inspreker merkt op dat het plan niet past bij de bestaande bebouwing gezien de relatieve afmetingen van de objecten in het plan ten opzichte van de omliggende bebouwing. De aarden wallen, de wachttorens en het cultuurhuis rijzen buiten proporties uit boven de bestaande bebouwing. Volgens inspreker is de balans zoek.

#### *Reactie*

*Zie de gemeentelijke reactie onder inspreker 1, nummer 5.*

### 2. Aantasting privacy

Volgens inspreker zal de privacy van de bestaande omliggende woningen worden aangetast door de verwachte bezoekersaantallen en de beloopbaarheid van de castellumwallen, wachttorens en de hoogte van het cultuurhuis waardoor bezoekers in de tuinen van bewoners kunnen kijken. Maatregelen vastgelegd in ontwerpkaders die reeds in een vroeg stadium aan architecten en hoveniers worden meegegeven zijn van belang om een goed inzicht te krijgen in privacybescherming en beeldkwaliteit van het plan.

#### *Reactie*

*Zie de gemeentelijke reactie bij inspreker 1, onderdeel 5 en inspreker 4 onder nummer 1 ('Hoogte bouwwerken'), sub b.*

### 3. Overlast

Doordat het park een veelheid van functies (archeologie, cultuur, recreatie, horeca, kinderboerderij, etc.) krijgt, wat een groot aantal bezoekers per jaar trekt, verwacht inspreker overlast ten gevolge van het parkeren buiten de daartoe bestemde parkeerplaatsen, zwerfvuil, geluid, etc. Inspreker vraagt zich af of het aantal functies van het park kan worden teruggebracht? Volgens hem lijkt het wel of alles dat nog ontbreekt in Leidsche Rijn qua ontspanning op deze plek gecompenseerd moet worden wat qua ruimte op gespannen voet staat met de woonfunctie van de bestaande omliggende bebouwing.

#### *Reactie*

*In de visie van de gemeente is de Hoge Woerd als onderdeel van het Leidsche Rijn Park bij uitstek een plek waar recreatieve functies ontwikkeld kunnen worden. Door de combinatie van functies zoals ze nu bedacht zijn in het Castellum (Cultuurhuis, NMC, archeologisch paviljoen en horeca), ontstaat een goede mix aan activiteiten die een meerwaarde naar elkaar zullen hebben. Ook het gebruik van elkaars ruimte tijdens daluren van de ander, biedt veel meerwaarde om de gebruikers gezamenlijk te huisvesten (dubbelgebruik van ruimten). Daarnaast bestaan er efficiencyvoordelen in het beheer van één gebouw, in plaats van meerdere gebouwen op meerdere locaties.*

*Uit de parkeerbalans blijkt dat er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn als alle functies in gebruik zijn genomen. Er is zelfs sprake van extra parkeerplaatsen als piekopvang. Vanwege de centrale ligging van Hoge Woerd in Leidsche Rijn en vanwege de diverse hoofdfietsroutes die op de Hoge Woerd aansluiten zal naar verwachting een groot deel van de bezoekers met de fiets komen.*



#### 4. Castellum

- a. Inspreker merkt op dat er wordt gesteld dat de exacte locatie en getrouwheid van het castellum van belang zijn. Dit wordt ingevuld met een walhoogte van 6 meter en een cultuurhuis van 15 meter hoog binnen het castellum. Inspreker verwijst hierbij naar de wal van het Castellum Aardenburg in Zeeland, welke een hoogte zou hebben gehad van 4 à 5 meter, en het feit dat de gebouwen binnen een castellum niet boven de hoogte van de wal uit kwamen. Inspreker verzoekt aan te geven hoe dit rijmt met een cultuurhuis met de hoogte van een flatgebouw. Inspreker stelt voor de walhoogte te beperken en geen elementen in het castellum te plaatsen die boven de wal uit komen.

##### *Reactie*

*Het bestemmingsplan maakt een wal mogelijk van maximaal 6 meter hoog, met een omloop op circa 4 meter hoogte. Deze hoogten komen overeen met de kennis van archeologen over Castella. Het is weliswaar niet de bedoeling om een 100% lijkende replica te bouwen van het Castellum Hoge Woerd, maar het moet wel een goed lijkend beeld geven. Daarnaast moet de voorziening ook enerzijds bruikbaar zijn voor de toekomstige gebruikers van de voorziening (waaronder een bepaalde bouwhoogte van de theaterzaal), en anderzijds passen binnen de archeologische randvoorwaarden (waaronder alleen bouwen daar waar de grond reeds is verstoord). Op grond hiervan zijn de voorgenomen bouwhoogten vergelijkbaar met de vroegere Romeinse Castella.*

- b. De beloopbaarheid van de aarden wallen roept bij inspreker vragen op of de openstelling van de wal beperkt of niet. Inspreker stelt voor om het gedeelte dat niet grenst aan bestaande omliggende bebouwing, open te stellen en het gedeelte dat wel grenst aan bestaande bebouwing niet open te stellen (of het loopgedeelte aan de binnenzijde van de wal te maken zodat mensen uitkijken op de binnenplaats en niet op de omliggende bebouwing).

##### *Reactie*

*Zie de gemeentelijke reactie onder inspreker 1, nummer 5.*

- c. Inspreker is van mening dat de onderdoorgang van de wachttorens aan de westzijde (zijde Tyfoon) bijzondere aandacht behoeft. Alhoewel de geprojecteerde aanlegsteiger fase 2 is, is het in het kader van de privacy van de Tyfoon niet wenselijk de onderdoorgang open te maken zodat er gelopen kan worden. Inspreker stelt voor daar bijvoorbeeld een uitzichtpunt te maken dat uitkijkt op de aanlegsteiger met daarachter het golvend gras dat de Rijn moet voorstellen.

##### *Reactie*

*Het ontwerp van zowel de toren als de omgeving hiervan moet nog worden gemaakt. De conceptontwerpen worden besproken in de klankbordgroep zodat de bewoners in een vroeg stadium betrokken worden met het opstellen van de ontwerpen. Vooruitlopend aan het opstellen van het ontwerp, worden de bezwaren en wensen van de bewoners meegegeven aan de ontwerpers. Om op voorhand een blokkade te leggen op de toegankelijkheid van de westelijke toegangspoort gaat voor dit moment te ver.*

#### 5. Castellumpaviljoen

Inspreker merkt op dat reeds eerder is gesteld dat het niet historisch getrouw is om een gebouw met een hoogte van 15 meter binnen een castellum te plaatsen. Daarnaast is het de vraag of zoveel, niet-gerelateerde activiteiten in één gebouw geplaatst moeten worden. Inspreker vraagt zich af of dit niet gesplitst kan worden over meerdere locaties in het park en eventueel meerdere parken.

Het cultuurhuis/castellumpaviljoen kan dan afgestemd worden op ondersteuning van de archeologische functie van Hoge Woerd.

*Reactie*

*Zie de reactie op de inspraakreactie onder 3.*

6 Gebruik Park en Het Lint

Inspreker vraagt zich af welke beleidskaders er zijn voor het beperken van overlast (dieren, parkeren, jongeren, etc.) en welke prioriteit de handhaving van wet- en regelgeving bij de politie (bijvoorbeeld verbod op brommers op het lint en handhaving parkeerbeleid) krijgt. Ook vraagt inspreker zich af welke maatregelen worden getroffen om het gebruik in gewenste banen te leiden en voor de verkeersveiligheid (bijvoorbeeld aansluiting Het Lint en Oosterlengte).

*Reactie*

*De Algemene Plaatselijke Verordening (APV) regelt op stedelijk niveau het gebruik van de openbare ruimte. Daarnaast is er sprake van de landelijke wetgeving (Wegenverkeerswet).*

*Het Lint in de Hoge Woerd krijgt dezelfde status als Het Lint in het Leidsche Rijn park, te weten een voetpad, waar fietsen wordt toegestaan. Specifiek om brommers te weren zal een nieuw onderbord worden toegepast, 'fietsers toegestaan, niet brommen'. Met de politie worden afspraken gemaakt om hierop te handhaven.*

*Om parkeerproblemen te voorkomen is er uitgebreid studie gedaan naar de toekomstige parkeerbehoefte. Uit de parkeerbalans blijkt dat er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn als alle functies in gebruik zijn genomen. Er is zelfs sprake van extra parkeerplaatsen als piekopvang.*

*De verkeersveiligheid is onderdeel van het ontwerp. Het ontwerp van het lint en de Oosterlengte moet aan de landelijke en gemeentelijke richtlijnen voor de inrichting van de openbare ruimte voldoen.*

7. Organisatie 'Hoogtijdagen

Inspreker vraagt zich af met welke frequentie zogenaamde Hoogtijdagen worden georganiseerd, welke vergunningen zijn hiervoor nodig en welke concrete beleidskaders gelden voor parkeren, geluid en andere vormen van overlast? De regiofunctie is de doelstelling van het park, maar de landelijke pers heeft al bericht over het park en subsidie wordt op Europees niveau verstrekt; inspreker vraagt zich af of de aantrekkingskracht te beperken is tot de regio?

*Reactie*

*Het gebouw heeft straks meerdere gebruikers en ieder heeft zijn eigen doelgroep. Het Natuur & Milieucentrum zal een echte buurt/wijk functie zijn voor de bewoners en vooral ook kinderen van scholen uit de buurt/wijk. Het cultuurhuis zal naast bewoners uit de wijk/buurt ook mensen uit de rest van de gemeente mogen ontvangen en de regio. Deze twee functies zullen verantwoordelijk zijn voor het merendeel van de bezoekers aan het Castellum waarmee de voorziening dus voornamelijk een lokale/regionale functie heeft.*

*Het archeologische paviljoen zal door zijn bijzondere vondsten waaronder het Romeinse Schip, ook mensen uit het land aantrekken en wellicht ook een klein deel uit het buitenland. Dit aantal is naar verwachting niet groot, waardoor de inschatting is gemaakt dat deze doelgroep in aard en omvang geen overlast zal veroorzaken. Omdat de culturele ondernemer van het Cultuurhuis nog niet bekend is, is nog niet duidelijk hoeveel hoogtij-/piekdagen er georganiseerd gaan worden.*

*De inhoud van deze dagen gaan te zijner tijd de soort vergunningen et cetera bepalen.*

#### 8. Beeldkwaliteitplan en zonering van beplanting

Bij het voorontwerp ontbreekt een beeldkwaliteitplan en zonering van beplanting welk document noodzakelijk is om een beeld te vormen van privacy en andere overlastaspecten. Inspreker verwacht geen beplantingsplan, maar wel een overzicht van zones met hoogte, wel/niet groenblijvende hagen, hoogte et cetera.

#### *Reactie*

*Het bestemmingsplan is een juridisch planologisch document, waarmee voor een periode van 10 jaar (on)mogelijkheden voor Hoge Woerd worden vastgesteld. Daarnaast heeft de gemeente een Inrichtingsplan gemaakt, waar specifiek staat aangegeven hoe de openbare ruimte wordt ingericht, waaronder de beplanting. Overigens is de inrichting van de buitenruimte van Hoge Woerd behoudens de directe omgeving van het castellum grotendeels in definitieve vorm ingericht. Het inrichtingsplan is in juridische termen vertaald in dit bestemmingsplan.*

#### 9. Castellumpark

De gemeente refereert in haar beantwoording van vragen veelvuldig aan het Griftpark. Inspreker benadrukt dat dit park ruim is qua opzet, hoogte in verhouding met de rest van de wijk, dat dit park 's nachts deugdelijk is afgesloten (het centrale deel) en dat hier veel betaalde parkeerruimte is. Inspreker hoopt dat deze en andere elementen van de analogie opgaan met dit plan, met de kanttekening dat betaald parkeren bij Hoge Woerd zal leiden tot parkeren in de wijk.

#### *Reactie*

*Er liggen geen plannen om betaald parkeren in de Hoge Woerd in te voeren. Dit past niet binnen het gemeentelijke parkeerbeleid, zoals vastgesteld in de Parkeernota 2003. Het Castellum alsmede de omliggende tuinen en dierenweides van het Natuur Milieu Educatiecentrum zijn semi-openbaar en zullen na sluitingstijd afgesloten zijn voor het publiek.*

Volgens inspreker moet het plan teruggebracht worden naar een wijk-/max. regionaal niveau/uitstraling waarbij het zwaartepunt dan primair zou moeten liggen op archeologie, presentatie daarvan en museumachtige activiteiten. Het eventuele cultuurhuis moet dan in het verlengde hiervan liggen omdat dit dichterbij de realiteit, de vermoedelijke behoefte en de appreciatie van omwonenden zou liggen.

Inspreker hoopt dat deze visie zal leiden tot bijstelling van de plannen en wil nogmaals benadrukken dat het voorontwerp te kolossaal is voor de beoogde wijk/regio-functie.

#### *Reactie:*

*Zie reactie bij punt 3 en punt 7.*

## Inspreker 9

1. Inspreker merkt op dat op pagina 34 van het plan een eigentijdse vertaling van de oorspronkelijke wachttorens is opgenomen. Deze vertaling is volgens inspreker een zwakke en zwaar gemodificeerde weergave voor oorspronkelijke gebouwen. De wens van inspreker is zo authentiek mogelijke wachttorens volgens Romeins model bij de ingang van het Castellumpark.

### *Reactie*

*De bedoeling is om het Castellum (minus het paviljoen) een historisch authentiek karakter te geven. Uiteraard moet het wel functioneel en betaalbaar zijn en zullen er naar verwachting wel enkele concessies op dit gebied gedaan moeten worden. Welke dit zijn, is op dit moment nog niet in te schatten maar zullen aan de orde komen tijdens het ontwerptraject.*

2. Inspreker hoopt dat de wachttorens met FSC duurzaam hout worden gebouwd.

### *Reactie*

*Het gebouw moet zowel CO2 neutraal gebouwd als beheerd worden. Het moet dus een duurzaam gebouw worden, waarbij zeker ook duurzaam hout gebruikt gaat worden.*

3. Inspreker wenst geen UMTS-mast zoals nu op pagina 87 (1.6.3) staat aangegeven. Volgens hem is alleen een mast met laag vermogen acceptabel in verband met negatieve gevolgen van elektromagnetische straling op lange termijn voor de gezondheid.

### *Reactie*

*In de begripsbepalingen is de term 'zendmast' opgenomen. Deze term komt in de regels echter nergens voor. Om deze reden is de term 'zendmast' dan ook verwijderd uit de begripsbepalingen.*

4. Tenslotte verzoekt inspreker om het dak van de nieuwe bouwloods van Stichting de Bouwloods binnen het Castellum uit te voeren met hetzelfde pannendak als het kinderdagverblijf van SKON in verband met uniforme aanblik.

### *Reactie*

*De bouw van het nieuwe gebouw van Stichting Bouwloods is reeds gestart. De Welstandscommissie heeft bij indienen van de bouwvergunning ingestemd met het dak, dit kan niet meer worden aangepast.*

## **Deel B: Overleg ex artikel 3.1.1 Bro**

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro, is het voorontwerp-bestemmingsplan Hoge Woerd toegezonden aan de volgende overlegpartners:

1. VROM Inspectie, Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
2. Provincie Utrecht, afdeling Ruimte
3. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
4. Commissie Welstand en Monumenten

Alle overlegpartners genoemd onder 1 tot en met 4 hebben een reactie gegeven. Overlegpartners 1 en 4 hebben aangegeven dat het plan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen. De reacties van de overlegpartners zijn hieronder samengevat en beantwoord.

**1. VROM Inspectie, Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer**

De VROM Inspectie heeft aangegeven dat het bestemmingsplan Hoge Woerd geen aanleiding is geweest tot het maken van opmerkingen, gelet op de nationale belangen zoals die zijn verwoord in de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid (RNRB, TK 2007-2008, 31500 nr. 1).

*Reactie*

*Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.*

## **2. Provincie Utrecht**

De Provincie constateert dat het voorontwerpbestemmingsplan niet strijdig is met de provinciale belangen zoals opgenomen in de 'Beleidslijn nieuwe Wro' behorende bij de Structuurvisie Utrecht 2005 – 2015. Het voorontwerp geeft nog wel aanleiding tot het maken van een enkele opmerking over de plantoelichting.

In paragraaf '5.11 Water' ontbreekt een passage waaruit blijkt dat het plangebied op grond van de provinciale grondwaterbeschermingsgebieden gelegen is binnen de boringsvrije zone Leidsche Rijn. Binnen deze zone gelden regels (Besluit Boringen en Funderingen van de Provincie Utrecht) ten aanzien van het maken van boorputten, grond- en funderingswerken. Deze regels zijn bedoeld om de kleilaat in stand te houden die het grondwater beschermd tegen verontreiniging. Het verdient volgens de Provincie aanbeveling de plantoelichting op dit onderdeel aan te vullen.

De Provincie geeft tevens als suggestie mee om de in het plangebied aanwezige rijksmonumenten – ter signalering – met een aanduiding op de plankaart aan te geven ook al wordt de bescherming via de Monumentenwet geregeld.

### *Reactie*

*Naar aanleiding van deze reactie is paragraaf 5.11 aangepast.*

*Wat betreft de aanduiding op de plankaart van het archeologisch rijksmonument: vooralsnog geeft de Standaard voor Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVBP 2008) geen mogelijkheid voor een enkele aanduiding, zonder dat deze terugkomt in een regel. In de toelichting is door middel van kaartjes en teksten wel uitgebreid aandacht besteed aan het archeologische rijksmonument en de consequenties daarvan, mede in het licht van Archeologische Monumentenverordening van de gemeente Utrecht en de Monumentenwet 1988.*

### **3. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden**

Het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden adviseert positief over het plan omdat dit aan de belangrijkste minimale voorwaarde 'het standstill beginsel' voldoet. De relevante waterthema's zoals watercompensatie, drooglegging en riolering zijn adequaat in het plan opgenomen.

#### *Reactie*

*Met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden is uitgebreid overleg gevoerd om te komen tot een goede waterparagraaf. Uiteindelijk heeft dit geleid tot dit positieve wateradvies op 19 mei 2010. Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen en is ook verwerkt in de waterparagraaf.*



#### **4. Commissie Welstand en Monumenten**

De commissie merkt op dat de uitwerking van het voorontwerp overeenkomt met eerder besproken wensen en plannen voor het gebied op zowel cultuurhistorisch als stedenbouwkundig niveau.

*Reactie*

*Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.*

## **Deel C: Overleg met de wijkraad**

De wijkraad Leidsche Rijn is middels een brief verzocht om te reageren op het voorontwerpbestemmingsplan Hoge Woerd. Hierop is echter geen reactie ontvangen.

## **Deel D: Overzicht wijzigingen in ontwerpbestemmingsplan t.o.v. voorontwerpbestemmingsplan**

De wijzigingen die voortvloeien uit deze Nota van inspraak en overleg zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.

Ambtshalve zijn diverse redactionele wijzigingen doorgevoerd en is het plan aangepast aan de nieuwe regelgeving, zoals met name de Wabo. Tevens zijn enkele begripsbepalingen toegevoegd. Hiermee wordt discussie over deze begrippen voorkomen.

Een belangrijke wijziging is het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid in de bestemming 'Agrarisch', voor wat betreft de gronden van Oskam. In de toekomst zal worden gezien of deze gronden kunnen worden gewijzigd in wonen. De randvoorwaarden hiervoor zijn in de wijzigingsregels opgenomen. De eigenaar van de gronden heeft al eerder het voornemen uitgesproken om op deze gronden woningen te willen realiseren. Met de eigenaar zullen op termijn dan ook nadere gesprekken worden gevoerd. Belangrijke randvoorwaarde hiervoor is dat met het Rijksdienst voor het Cultuur Erfgoed (RCE) overeenstemming moet worden bereikt. Dit is noodzakelijk aangezien het hier gronden betreft die deel uitmaken van een archeologisch rijksmonument.

Daarnaast is mede naar aanleiding van een inspraakreactie van de heer Goes in de regels aangegeven dat het niet is toegestaan om fruitbomen te bespuiten binnen een afstand van 50 meter van een gevoelig object, zoals een woning. Door deze toevoeging op te nemen is het mogelijk om de twee vrije kavels te realiseren aan de Groenedijk. Met de eigenaar van de desbetreffende gronden is overigens een realisatieovereenkomst gesloten om op termijn een deel van de fruitbomen te vervangen door historische kassen. Deze overeenkomst zal op korte termijn worden gevolgd door een nadere afspraak tussen de eigenaar en de gemeente Utrecht omtrent deze (grotendeels) te beëindigen kleinschalige fruitteelt.

Binnen de bestemming 'Wonen – 2' (regeling voor de lintbebouwing) is de volgende bepaling aan de regels toegevoegd: *'het bestaande bouwvolume van het hoofdgebouw mag met niet meer dan 25% worden vergroot'*. Hiermee wordt voorkomen dat de diversiteit van de lintbebouwing te zeer wordt aangetast. Voorheen was het toegestaan iedere woning in het lint te vergroten tot maximaal 600 m<sup>3</sup> en het perceel tot maximaal 25% te bebouwen, inclusief aan- en bijgebouwen.

De gronden van de bestemming 'Cultuur en ontspanning – 2' zijn uitgebreid. Voorheen maakten deze gronden deel uit van de bestemming 'Cultuur en ontspanning – 1'. Gebleken is dat deze gronden in eigendom zijn van de heer Goes en om die reden behoren te worden toegevoegd aan de bestemming 'Cultuur en ontspanning 2', waar nu onder andere de Plattelandswinkel van de heer Goes is gesitueerd.

StadsOntwikkeling



[www.utrecht.nl](http://www.utrecht.nl)  
**Uitgave** Gemeente Utrecht  
**Bezoekadres** Ravellaan 1, 3533 JE Utrecht  
**Postadres** Postbus 8406, 3503 RK Utrecht  
**Telefoon** 030 - 286 48 02  
**Mail** stedenbouw@utrecht.nl

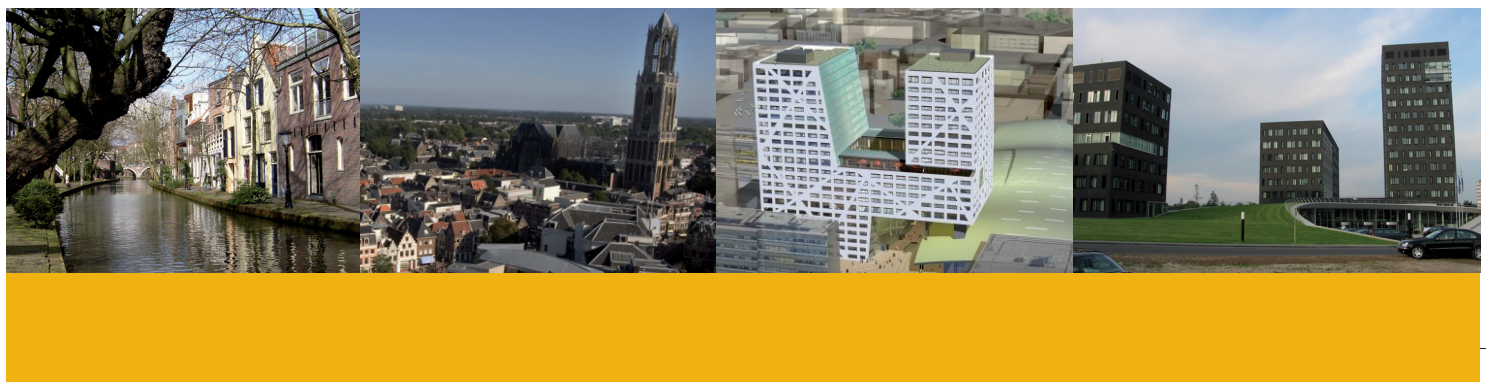


# Vaststellingsrapport



## Hoge Woerd

Juni 2011



# Bestemmingsplan Hoge Woerd

Vaststellingsrapport, behorende bij het vaststellingsbesluit



**Gemeente Utrecht**

StadsOntwikkeling  
Afdeling Stedenbouw en Monumenten  
Juridische zaken, april 2011

## **Inhoudsopgave zienswijzenrapportage**

1. Inleiding
2. Samenvatting van en reactie op de ingediende zienswijzen
3. Overzicht van de wijzigingen in het bestemmingsplan
4. Conclusie
5. Integrale zienswijzen

## 1. Inleiding

### 1.1 Terinzagelegging

Het ontwerpbestemmingsplan Hoge Woerd heeft op grond van het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening met ingang van 18 november 2010 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen. De periode waarbinnen zienswijzen konden worden ingediend eindigde op 29 december 2010.

Naar aanleiding van de ter inzage ligging zijn 14 zienswijzen ingediend.

### 1.2 Ontvankelijkheid

De zienswijzen van de reclamanten 1 t/m 14 zijn binnen de termijn van terinzage legging aan de gemeenteraad verzonden en zullen daarom worden betrokken bij het besluit van de gemeenteraad omtrent het bestemmingsplan, tenzij de inhoud van een zienswijze zich daartegen verzet.

### 1.3 Zienswijzen

In dit rapport zijn de zienswijzen samengevat en direct aansluitend voorzien van een gemeentelijke reactie. Per reclamant wordt aan de hand van de reacties geconcludeerd of de zienswijzen aanleiding geven om het ontwerpbestemmingsplan te wijzigen.

Zienswijzen zijn ingediend door:

|    | <b>Naam</b>    | <b>Adres</b>             | <b>Postcode</b>     | <b>Plaats</b>        | <b>Ontvangst</b> |
|----|----------------|--------------------------|---------------------|----------------------|------------------|
| 1  | Reclamanten 1  | Oosterlengte 2           | 3454 RJ             | De Meern             | 29-12-2010       |
| 2  | Reclamant 2    | Tyfoon 3                 | 3454 RN             | De Meern             | 29-12-2010       |
| 3  | Reclamant 3    | Moesson 2                | 3454 RM             | De Meern             | 27-12-2010       |
| 4  | Reclamant 4    | Oosterlengte 8           | 3454 RJ             | De Meern             | 24-12-2010       |
| 5  | Reclamant 5    | Groenedijk 3             | 3454 PA             | De Meern             | 27-12-2010       |
| 6  | Reclamant 6    | Tyfoon 6                 | 3454 RN             | De Meern             | 27-12-2010       |
| 7  | Reclamanten 7  | Tyfoon 2                 | 3454 RN             | De Meern             | 28-12-2010       |
| 8  | Reclamant 8    | Groenedijk 10            | 3454 PC             | De Meern             | 28-12-2010       |
| 9  | Reclamanten 9  | Groenedijk 6/ 't Zand 42 | 3454 PC/<br>3451 GS | De Meern/<br>Vleuten | 28-12-2010       |
| 10 | Reclamanten 10 | 't Zand 52               |                     | De Meern             | 29-12-2010       |
| 11 | Reclamant 11   | Groenedijk 1             |                     | De Meern             | 29-12-2010       |
| 12 | Reclamant 12   | Tyfoon 1                 | 3454 RN             | De Meern             | 28-12-2010       |
| 13 | Reclamant 13   | Castellumlaan 58a        | 3454 VC             | De Meern             | 27-12-2010       |
| 14 | Reclamant 14   | Tyfoon 5                 | 3454 RN             | De Meern             | 29-12-2010       |

In de bijlage bij dit vaststellingsrapport zijn de ingediende zienswijzen integraal opgenomen. Deze bijlage is noodzakelijk om het college en de gemeenteraad kennis te laten nemen van de ingediende zienswijzen.



## 2. Samenvatting van de ingediende zienswijzen

### 2.1 Reclamanten 1

#### 1. Wijze van informeren

Reclamanten spreken allereerst hun teleurstelling uit over het feit dat zij als directe omwonenden niet rechtstreeks over het ontwerpbestemmingsplan zijn geïnformeerd.

#### *Reactie:*

*Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan Hoge Woerd heeft allereerst het voorontwerp ten behoeve van de inspraak 6 weken ter visie gelegen en is een inspraakavond georganiseerd, waarvoor in een ruime cirkel omwonenden persoonlijk zijn uitgenodigd. De insprekers hebben vervolgens de 'Nota van inspraak en overleg' ontvangen waarin een samenvatting is opgenomen van de ingekomen inspraakreacties en de gemeentelijke reactie hierop. Vervolgens heeft het ontwerpbestemmingsplan 6 weken ter visie gelegen: conform de Wet ruimtelijke ordening heeft de aankondiging hiervan plaatsgevonden in de Staatscourant en in Ons Utrecht. Op grond van het voorgaande is voldaan aan de formele eisen omtrent de voorbereiding van een bestemmingsplan. Naast deze formele informatievoorziening is tevens structureel overleg gevoerd met de klankbordgroep Hoge Woerd.*

*Belanghebbenden en betrokkenen is aldus diverse mogelijkheden geboden om te reageren op het bestemmingsplan Hoge Woerd. Dat dit niet persoonlijk is gebeurd doet niet af aan het feit dat reclamant voldoende in de gelegenheid is gesteld om op het plan te reageren en dat reclamant hiervan ook gebruik heeft gemaakt middels onderhavige zienswijze.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### 2. Verstoring woonomgeving

Reclamanten vrezen een ernstige verstoring van hun woonomgeving tengevolge de maximale hoogte van 15 meter met als gevolg aantasting van – de tot nu toe hoge mate van – privacy, vermindering van lichtinval en belemmering van het uitzicht.

#### *Reactie:*

*In het ontwerpbestemmingsplan was de contour van de locatie van het Castellumpaviljoen nog behoorlijk ruim ingetekend op de verbeelding, en betrof de aanduiding de noordelijke helft van het Castellum, met een bebouwingspercentage van 50%. Inmiddels is het ontwerp van het Castellumpaviljoen in de afrondende fase en is mede naar aanleiding van het criterium om de eventuele overlast te minimaliseren voor de omwonenden, de bebouwing geconcentreerd in het noordoostelijke kwadrant. Het bebouwingspercentage is voor dit kwadrant verhoogd naar 75%, om de gewenste bebouwing te kunnen realiseren op een kleiner oppervlak. De verbeelding is hierop ook aangepast.*

*De consequenties van deze aanpassingen is dat het toekomstige Castellumpaviljoen op een grotere afstand komt te liggen van de woningen aan de Tyfoon en Oosterlengte.*

*De afstanden tussen de woningen en het Castellumpaviljoen liggen dan tussen de circa 105 en circa 130 meter (gemeten vanaf de voorgevel van de woningen tot het dichtstbijzijnde punt van het Castellumpaviljoen).*

*Gezien deze grote afstanden kan niet worden gesproken van een aantasting van de privacy van reclamant en/of vermindering van de lichtinval in de woning van reclamant. In het bijgevoegde bezonningsdiagram is aangegeven wat het effect is van de nieuwe bebouwing op zon en schaduw van de omliggende woningen. Hieruit blijkt dat door het Castellumpaviljoen geen sprake is van schaduwwerking op de woningen aan de Tyfoon en Oosterlengte op de significante data 21 december (laagste zonnestand), 21 maart (middelste zonnestand), en 21 juni (hoogste zonnestand).*

*De castellumwal en wachttorens blijven overigens op de eerder geplande locaties. De bouwhoogte van de castellumwal en de wachttorens bedragen respectievelijk maximaal 6 en 10 meter. Voor de volledigheid wordt hier nog gemeld dat de omloop zelf op circa 5 meter hoogte gepland wordt; de hoogte van de castellumwal bedraagt 6 meter. Volwassen bezoekers zullen dus wel uitkijken over de kantelen. Ten aanzien van de hoogte van omloop: in de Nota van inspraak en overleg werd nog uitgegaan van een hoogte van de omloop van 4 meter, echter in verband met het hoogteverschil in de ondergrond en de verwerking hiervan in het ontwerp, zal in het vervolg van het ontwerpproces de definitieve hoogte nader worden bepaald, waarbij de hoogte maximaal 5 meter zal bedragen. De afstanden tussen de woningen en de castellumwal en wachttorens liggen echter tussen 58 en circa 64 meter (gemeten vanaf de voorgevel van de woningen Oosterlengte 2 en Tyfoon 1/6 en Moesson 1 tot het dichtstbijzijnde punt van de castellumwal/wachtoren). Op deze afstand kan niet worden gesproken van een aantasting van de privacy van reclamant en/of vermindering van lichtinval in de woning van reclamant. Weliswaar zal een bezoeker die over de castellumwal loopt tussen de kantelen door zicht hebben op de woningen in de nabije omgeving zoals in de straten Tyfoon en Oosterlengte, maar gezien de afstand zal hier slechts sprake zijn van contouren in de verte.*

*Ten aanzien van de belemmering van het uitzicht kan worden gesteld dat tot voor kort de bewoners van Tyfoon en Oosterlengte vanuit de woning helemaal geen zicht hadden op de Hoge Woerd, vanwege een hoge coniferenhaag. Deze haag is verwijderd ten behoeve van de aanleg van Het Lint in de Hoge Woerd.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

### 3. Parkeeroverlast en schade aan eigendommen

Met betrekking tot de veronderstelde parkeeroverlast merken reclamanten op dat afgelopen zomer tijdens de avondvierdaagse auto's willekeurig in hun straat werden 'geparkeerd'.

#### **Reactie:**

*Het parkeren als gevolg van de avondvierdaagse is niet te vergelijken met het toekomstige parkeren ten behoeve van het Castellum. Een avondvierdaagse is een minder gecontroleerd evenement als het parkeren ten behoeve van het Castellum. Uit de parkeerbalans ten behoeve van het bestemmingsplan Hoge Woerd blijkt dat er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn als alle functies in het plangebied in gebruik zijn genomen. Er is zelfs sprake van extra parkeerplaatsen als piekopvang. Bij eventuele grote evenementen zal het parkeren buiten het plangebied worden georganiseerd en worden bezoekers met pendelbussen vervoerd. Vanwege de centrale ligging van Hoge Woerd in Leidsche Rijn en vanwege de diverse hoofdfietsroutes die op de Hoge Woerd aansluiten zal echter naar verwachting een groot deel van de bezoekers met*

*de fiets komen. Op grond hiervan zal niet of nauwelijks sprake zijn van parkeeroverlast.*

*Ten aanzien van schade aan eigendommen is niet nader aangegeven wat hieronder door reclamanten wordt verstaan. Indien hier wordt bedoeld op schade door bouwwerkzaamheden kan worden gesteld dat aan de bouwwerkzaamheden alle reguliere wettelijke voorschriften worden opgelegd.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### 4. Castellum

Het project is volgens reclamant qua maatvoering buitenproportioneel en past niet bij de omliggende bebouwing. Reclamanten verzoeken de gemeenteraad de plannen bij te stellen met als uiteindelijk doel te komen tot een kleinschaliger project.

#### *Reactie*

*Het bestemmingsplan Hoge Woerd is het juridisch, planologische kader om het gebied Hoge Woerd tot een groen, cultureel/archeologisch park te kunnen ontwikkelen. De grond waarop het park wordt ontwikkeld, heeft een rijke geschiedenis en zal plaats bieden aan verschillende publieke functies zoals een Archeologiepaviljoen, een centrum voor Natuur- en Milieueducatie en het Cultuurhuis, samen komend in het 'Castellumpaviljoen'. Hiermee wordt invulling gegeven aan de basisgedachte achter het Masterplan Leidsche Rijn uit 1995, namelijk Leidsche Rijn te ontwikkelen tot een identiteitsvol stadsdeel waar het plezierig wonen, werken en recreëren is.*

*Omstreeks het begin van de jaartelling hadden de Romeinen een Castellum (Romeins fort) in het plangebied opgericht. Dit Castellum speelt de hoofdrol in de ontwikkeling van het gebied. Dit bestemmingsplan voor Hoge Woerd speelt dan ook in op het thema archeologie en houdt hierbij mede rekening met de bestaande situatie. De ontwikkeling van Hoge Woerd is uitgewerkt in het Stedenbouwkundig Plan Hoge Woerd dat is vastgesteld door de gemeenteraad op 29 november 2007.*

*Op basis van voorgaande documenten wordt in het bestemmingsplan een bepaalde bouwmassa mogelijk gemaakt om het idee van het nabouwen van een Romeins Castellum zoveel mogelijk gestalte te geven. De ideeën van een Castellum met een Castellumpaviljoen vinden plaats op de locatie daar waar 2.000 jaar geleden een Romeins Castellum heeft gestaan. Hierdoor ontstaan veel mogelijkheden voor het toekomstige programma en het geeft identiteit aan Leidsche Rijn en de Hoge Woerd in het bijzonder. Historici en archeologen zijn van mening dat locatie-echtheid een belangrijk element vormt in de beleving van de toekomstige voorziening.*

*De gekozen bouwhoogten komen overeen met de kennis van archeologen over castella. Het is weliswaar niet de bedoeling om een 100% lijkende replica te bouwen van het Castellum Hoge Woerd, maar het moet wel een goed lijkend beeld geven. Daarnaast moet de voorziening bruikbaar zijn voor de toekomstige gebruikers van de voorziening (dit vraagt een bepaalde bouwhoogte van de theaterzaal), en de voorziening moet passen binnen de archeologische randvoorwaarden (waaronder alleen bouwen daar waar de grond reeds is verstoord, of funderingsloos bouwen).*

*Dit alles heeft geleid tot een bepaalde bouwmassa en bouwhoogten, die aldus aansluiten op de cultuurhistorische invulling van deze locatie. Een kleinschaliger project en/of op een andere locatie zou afbreuk doen aan opzet van het nabouwen van een Romeins Castellum op een plaatsechte locatie.*

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

**Conclusie**

De zienswijzen van reclamant 1 leiden niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

## 2.2 Reclamanten 2

### 1. Feitelijke situatie

De bouwwerken die op grond van het bestemmingsplan mogelijk zullen zijn, liggen op (zeer) korte afstand van de woning van reclamant en zullen voor wat betreft de mogelijke bouwhoogte aanzienlijk boven deze en ernaast gelegen woningen uitsteken. De bestaande feitelijke en planologische situatie tegenover de woning van reclamant is nu nog een van de weinig groene, agrarische gebieden met fruitteelt in dit deel van Leidsche Rijn. Het bestemmingsplan maakt een geweldige inbreuk op deze situatie.

#### *Reactie:*

*Weliswaar is het Castellum een ontwikkeling die een belangrijke stempel op het plangebied zal gaan drukken, maar de groene onderdelen blijven ook binnen het nieuwe bestemmingsplan Hoge Woerd, grotendeels in stand. Zo zal in beperkte mate de kleinschalige fruitteelt rondom de Plattelandswinkel Goes worden voortgezet, naast de mogelijke oprichting van enkele kassen op het perceel. Ook het groene gebied aan de noordzijde van de Groenedijk blijft voorsnog in stand en zorgt voor een groene zone in het plangebied. Het Castellum zelf biedt eveneens veel ruimte voor een groene invulling.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

### 2. Inspraakreactie

Via de Vereniging van Huiseigenaren M3T heeft reclamant een inspraakreactie tegen het voorontwerp ingediend. Deze inspraakreactie is geen reden geweest voor het college om daaraan in het ontwerpbestemmingsplan tegemoet te komen. Reclamant kan zich hiermee in het geheel niet verenigen. De in zijn inspraakreactie genoemde bezwaren blijven onverkort aan de orde en reclamant verzoekt deze als herhaald en ingelast te beschouwen.

#### *Reactie:*

*Deze inspraakreactie is reeds behandeld in de Nota van inspraak en overleg. De gemeentelijke reactie zoals gegeven op deze inspraakreactie blijft onverkort van kracht. Hierbij wordt voor de beantwoording dan ook verwezen naar de Nota van inspraak en overleg.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

### 3. Inbreuk op huidige woon- en leefsituatie

Op een afstand van ongeveer 50 meter van de woning van reclamant zal het Castellum worden gebouwd. De houten wal met omloopmogelijkheid en wachttorens die deel uitmaken van het Castellum steken straks wat hoogte betreft ver uit boven de woning van reclamant. De overige bebouwing (bijvoorbeeld het Castellumpaviljoen) wordt nog hoger en groter en alhoewel iets verder weg gepland, wordt in het ontwerpplan een hoogte gesuggereerd van 15 meter. Reclamant merkt op dat bezoekers die over de omloop lopen respectievelijk zich in de wachttorens bevinden om zo de omgeving inclusief oudheidkundige vondsten en activiteiten kunnen waarnemen, ook in de woning van reclamant zullen kijken en wat daar dan nog verder bij hoort.

In werkelijkheid is volgens reclamant sprake van nog grotere bouwhoogten. Zoals uit de toelichting blijkt, is ter plaatse van de Hoge Woerd een duidelijke verhoging van het landschap aanwezig.

Gesteld wordt dat deze markante verhoging precies ligt ter hoogte van het Castellum wat betekent dat de hoogten vanaf en vanuit de woning van reclamant worden beleefd als zijnde hoogten tot 13 meter (wachttorens) en 18 meter (Castellumpaviljoen). Daarbij komt nog het punt dat de grond (en daarmee het maaiveld) zal worden opgehoogd met minimaal een halve meter om de archeologische waarden te beschermen. Deze massale bouwsels zullen derhalve een enorme inbreuk maken op de privacy van reclamant en zijn belangen aanzienlijk schaden.

*Reactie:*

*Het terrein kent inderdaad een hoogteverschil tussen het maaiveld bij de Groenedijk en het maaiveld aan de kant van de woningen aan de Tyfoon. In het vervolg van de bouwplanfase wil de gemeente samen met de architect bekijken hoe het hoogteverschil kan worden ingepast. Het streven daarbij is het hoogteverschil van het maaiveld niet over te nemen in de hoogte van de castellumwal. Dit zal besproken worden met de Klankbordgroep Hoge Woerd.*

*Het Castellumpaviljoen staat inderdaad op een hoger maaiveld ten opzichte van de Tyfoon, echter dit gebouw gaat gedeeltelijk schuil achter de castellumwal, en er is geen uitkijk mogelijk vanaf het Castellumpaviljoen. Zie verder voor gemeentelijke reactie over privacy, de reactie bij reclamant 1, onder nummer 2.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### 4. Verlies van huidig vrij uitzicht

Momenteel heeft reclamant vrij uitzicht over de boomgaard. Door de uitvoering van dit plan zou dit verloren gaan. Dit is een grote inbreuk op de bestaande situatie en voor hem een onaanvaardbare beperking.

*Reactie:*

*Zie de gemeentelijke reactie bij reclamant 1 onder nummer 2.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### 5. Verstoring van de woonfunctie

Reclamant vreest door de komst van het Castellum veel extra geluidsoverlast en daardoor een ernstige verstoring van de huidige woonfunctie van de omringende woningen. Reclamant merkt op dat de projectleiding uitgaat van jaarlijks 100.000 bezoekers welk hoge verwachtingspatroon volgens hen enigszins tegenstrijdig lijkt met een opmerking in de Nota van inspraak en overleg 'Voorop blijft wel staan dat de voorziening het Cultuurhuis c.s. een wijkvoorziening is en niet een regionale en/of landelijke aantrekkingskracht moet krijgen'. Reclamant acht het in dit verband vreemd dat er brochures in de Engelse taal zijn gepubliceerd.

*Reactie:*

*Tijdens een beperkt aantal piekdagen zullen naar verwachting veel mensen het Castellum gaan bezoeken. Hiervoor zullen te zijner tijd draaiboeken worden gemaakt, waarbij het minimaliseren van overlast (parkeerlocaties, looproutes, openingsuren, geluid et cetera) een belangrijke rol speelt. Ervaringen elders in de stad zullen meegenomen worden bij het opstellen van deze draaiboeken. Het is niet mogelijk om een piekdag geheel buiten het blikveld van de direct omwonenden te organiseren. Enige vorm van overlast voor omwonenden kan dus plaatsvinden.*

*Voor geluiden die binnen het gebouw (zoals het Castellumpaviljoen) worden gemaakt, worden in de Wet milieubeheer (Activiteitenbesluit) beperkingen opgelegd voor de geluidsbelasting van de inrichting op de gevel van omliggende woningen.*

*De bezoekersaantallen zijn gebaseerd op referentiegetallen van min of meer vergelijkbare programmaonderdelen zoals Natuur en Milieu-Educatiecentra in Utrecht, kleinschalige musea, een theater en horeca. Overigens zal in de praktijk moeten blijken of de verwachte bezoekersaantallen kunnen worden gehaald voor deze voorziening in Leidsche Rijn.*

*Ten aanzien van het Castellumpaviljoen kan worden gesteld dat dit gebouw straks meerdere gebruikers zal hebben met ieder een eigen doelgroep. Het Natuur & Milieucentrum zal een echte buurt/wijk functie zijn voor de bewoners en vooral ook kinderen van scholen uit de buurt/wijk. Het cultuurhuis zal naast bewoners uit de wijk/buurt ook mensen uit de rest van de gemeente mogen ontvangen en de regio. Deze twee functies zullen verantwoordelijk zijn voor het merendeel van de bezoekers aan het Castellum waarmee de voorziening dus voornamelijk een lokale/regionale functie heeft. Het archeologische paviljoen zal door zijn bijzondere vondsten waaronder het Romeinse Schip, ook mensen uit het land aantrekken en wellicht ook een klein deel uit het buitenland. Dit aantal is naar verwachting niet groot, waardoor de inschatting is gemaakt dat deze doelgroep in aard en omvang geen overlast zal veroorzaken. Op grond hiervan is het Castellumpaviljoen in principe een wijkgerichte voorziening, maar kan tevens een regionale functie vervullen.*

*Overigen zijn de brochures in de Engelse taal eenmalig in kleine oplage gemaakt, alleen voor deelnemers aan het Europese project Portico. Vanuit dit project is subsidie beschikbaar gesteld voor het Castellum Hoge Woerd. Het Europese project Portico is een samenwerkingsverband van vier Europese steden, en betreft met name internationale kennisuitwisseling op het gebied van professionele archeologie, en het stimuleren van kennis van bewoners over de historie van hun eigen woongebied. Het feit dat vanuit dit project subsidie wordt verstrekt leidt niet vanzelfsprekend tot meer bezoekers aan het Castellum. Het aantal bezoekers vanuit het buitenland zal naar verwachting beperkt blijven tot een specifieke groep bijzonder geïnteresseerden.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### 6. Uitvoerbaarheid van het plan

Reclamant merkt op dat in de toelichting van het plan niet op de uitvoerbaarheid van het plan wordt ingegaan en zij verwijzen in dit kader naar artikel 3.1.6, eerste lid onder F Bro. Volgens reclamant ontbreekt onder meer een beschouwing omtrent het verzekerd zijn van een of meerdere exploitanten voor de verschillende functies in het Castellum Paviljoen. Naar de mening van reclamant voldoet het ontwerpplan derhalve niet aan de daaraan gestelde wettelijke eisen inzake de uitvoerbaarheid.

#### **Reactie:**

*Artikel 3.1.6, eerste lid onder F stelt de plicht inzicht te geven in de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. De opbrengsten van het Castellum zijn afgeleid van gemeentelijk beleid (grondprijzenbrief) en een onderdeel van de totale opbrengsten. De totale kosten en opbrengsten van het bestemmingsplan Hoge Woerd zijn getoetst aan de grondexploitatie Leidsche Rijn en passen binnen de daarvoor bestemde budgetten.*



*Om de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan te kunnen garanderen is de gemeente niet verplicht zich in deze fase al te verzekeren van exploitanten voor de opstal.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### 7. Planschaderisicoanalyse

Bij de risicoanalyse planschade is volgens reclamant uitgegaan van bouwhoogten als genoemd in het bestemmingsplan, maar er is geen rekening gehouden met het feit dat het terrein hoger is gelegen ten opzichte van het maaiveld ter plaatse van de woning van reclamant. Het maaiveld wordt verhoogd omwille van archeologische redenen waardoor het geschatte uit te keren bedrag wegens planschade volgens reclamant veel te laag is waardoor het maar de vraag is of het plan financieel haalbaar is. Het waardeverminderende effect op omringende onroerende zaken en het feit dat voor de haalbaarheid van het plan gevreesd zal moeten worden, zijn volgens reclamant redenen te meer om te zoeken naar mogelijke alternatieve locaties respectievelijk eenvoudigere opzet welke dichterbij ligt bij de vermoedelijke behoefte aan een dergelijke voorziening en appreciaties van omwonenden.

*Reactie:*

*De planschaderisicoanalyse is gebaseerd op de bouwhoogten zoals toegestaan in het bestemmingsplan. Ophoging van het terrein is daarbij niet van wezenlijke invloed en zal derhalve geen gevolgen hebben voor de financiële haalbaarheid van het plan.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### 8. Planschade

Reclamant vreest een waardedaling van zijn woning na de realisering van het project Castellum en is van plan een planschadeclaim in te dienen bij de gemeente.

*Reactie:*

*Krachtens artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening kan diegene die in de vorm van inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak (zoals een woning) schade lijdt of zal lijden als gevolg van een planologische maatregel (zoals een bestemmingsplan), op aanvraag een tegemoetkoming in planschade worden toegekend. De toekenning kan slechts plaatsvinden voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de planschade nog niet is vergoed. Als reclamant van mening is dat door het Castellum schade wordt geleden, dan staat het reclamant vrij om een tegemoetkoming in de schade aan te vragen bij het college van burgemeester en wethouders.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### 9. Inpassing

Het is reclamant volstrekt onduidelijk hoe de betere aanhechting op de bestaande omgeving – waarbij de cultuurhistorische kwaliteiten, de openheid en de natuurfunctie kan worden aangewend om de recreatieve functies in het gebied te ontwikkelen – vormgegeven gaat worden en/of gewaarborgd. Er is volgens reclamant te weinig aandacht besteed aan de inpassing in de omgeving.



*Reactie:*

*De multifunctionele voorziening met de functies Cultuurhuis, Natuur & Milieucentrum, Archeologisch paviljoen en horeca, gaat een belangrijke rol vervullen in Leidsche Rijn op sociaal en cultureel vlak. De gemeente heeft ervoor gekozen om deze functies te realiseren binnen een zeer bijzondere historische context, te weten op de locatie daar waar 2.000 jaar geleden een Romeins Castellum heeft gestaan.*

*Hierdoor ontstaan veel mogelijkheden voor het toekomstige programma en het geeft identiteit aan Leidsche Rijn en de Hoge Woerd in het bijzonder. Historici en archeologen zijn van mening dat locatie-echtheid een belangrijk element vormt in de beleving van de toekomstige voorziening.*

*Voor wat betreft de inpassing van het Castellum in de omgeving geldt dat er een functioneel ontwerp van de openbare ruimte is gemaakt, waarbij tussen het Castellum en Het Lint een 'verwijzing' naar de Romeinse Rijn wordt gemaakt. Daarnaast wordt aan de noordzijde van het Castellum een voorplein gerealiseerd. Het assenkruis van Romeinse wegen zal door het Castellum heen gerealiseerd worden. Rondom het Castellum wordt gedacht aan het terugbrengen van 'droge' greppels. De gemeente is bereid één en ander nader te bespreken in de Klankbordgroep Hoge Woerd.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### 10. Alternatieve locaties

Naar de mening van reclamant moet het duidelijk zijn dat een project als het onderhavige, in deze structuur en omgeving, niet past in de bestaande woon- en leefsituatie. De verstoring ervan is dermate ernstig dat met klem wordt verzocht te streven naar een eenvoudiger en minder ingrijpende opzet of naar een alternatieve locatie waarbij meer rekening wordt gehouden met de belangen van bewoners van het gebied.

Het zou de gemeenteraad volgens reclamant sieren indien het belang van een grote groep burgers zwaarder zou wegen dan het vasthouden aan de schijnbaar oorspronkelijke locatie van het Castellum uit de Romeinse tijd. Deze ongetwijfeld belangrijke vindplaatsen kunnen volgens reclamant ook op een andere manier worden bewaard.

*Reactie:*

*Zie de gemeentelijke reactie bij reclamant 1 onder nummer 4.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### **Conclusie**

**De zienswijzen van reclamant 2 leiden niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

## 2.3 Reclamanten 3 (Vereniging Huiseigenaren M3T)

### Inspraakreactie

Reclamant treedt op voor de bewoners van Moesson, Tornado, Tropen en Tyfoon. Zij merkt op dat de door haar ingediende inspraakreactie voor het college geen reden is geweest hieraan in het ontwerpbestemmingsplan tegemoet te komen. Volgens reclamant zijn alle bezwaren zonder meer aan de kant geschoven en zij kan zich hierin niet vinden. Reclamant verzoekt de in haar inspraakreactie genoemde bezwaren als herhaald en ingelast te beschouwen.

### *Reactie:*

*De bedoelde inspraakreactie is reeds behandeld in de Nota van inspraak en overleg. De gemeentelijke reactie zoals gegeven op deze inspraakreactie blijft onverkort van kracht. Hierbij wordt voor de beantwoording dan ook verwezen naar de Nota van inspraak en overleg.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

### 2. Inpassing in bestaande omliggende bebouwing en omvang van de objecten in het park

Volgens reclamant past het plan niet bij de bestaande bebouwing gezien de relatieve afmetingen van de objecten in het ontwerpplan ten opzichte van de omliggende bebouwing, zoals:

- de houten wallen met een hoogte van maximaal 6 meter;
- de vier wachttorengebouwen met een maximale hoogte van 10 meter, respectievelijk 11 meter;
- het Castellumpaviljoen met een maximale hoogte van 15 meter.

Volgens reclamant rijzen deze objecten buiten proportie uit boven de bestaande omringende bebouwing waardoor zowel het uitzicht als de normale lichtinval voor de direct omwonenden ernstig wordt belemmerd. Reclamant merkt op dat de ligging van het Castellum en het badhuis weliswaar historisch is bepaald, maar dat de omringende bebouwing ook een feitelijk gegeven is. De balans van al hetgeen wat komen gaat en de bestaande omringende bebouwing lijkt hierdoor volkomen zoek.

### *Reactie:*

*Zie de gemeentelijke reactie bij reclamant 1 onder nummer 4.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

### 3. Privacy-aspecten van de bestaande omliggende woningen van het ontwerpplan

De privacy van de bestaande omliggende woningen wordt volgens reclamant in hoge mate aangetast door de veronderstelde bezoekersaantallen, de beloopbaarheid van de houten wallen, de wachttorens en het Castellumpaviljoen. Voornamelijk als gevolg van de hoogte en positionering van deze bouwwerken kunnen bezoekers van korte afstand in de woningen en tuinen kijken van de omringende bewoners. Thans genieten deze bewoners een hoge mate van privacy.

### *Reactie:*

*Zie de gemeentelijke reactie bij reclamant 1 onder nummer 2.*

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

#### 4. Overlast

Reclamant vreest door de komst van het Castellum overlast, met name in de weekenden als gevolg van parkeren buiten de daartoe bestemde plaatsen, zwerfvuil, lawaai en mogelijke schade aan eigendommen van omwonenden, et cetera. Bovenstaande zal de woonfunctie van de bestaande omliggende bebouwing ernstig verstoren. Reclamant merkt op dat de projectleiding uitgaat van jaarlijks 100.000 bezoekers, welke veronderstelling in het ontwerpplan op geen enkele wijze wordt onderbouwd door enig onderzoek. Tevens lijkt deze veronderstelling enigszins tegenstrijdig met een opmerking in de nota van inspraak en overleg 'Voorop blijft wel staan dat de voorziening het Cultuurhuis c.s. een wijkvoorziening is en niet een regionale en/of landelijke aantrekkingskracht moet krijgen.'. Reclamant acht het in dit verband vreemd dat er brochures in de Engelse taal zijn gepubliceerd.

*Reactie:*

*Zie de gemeentelijke reactie bij reclamant 1 onder nummer 3 ten aanzien van het parkeren. Ten aanzien van overlast e.d. en de uitstraling van het Castellumpaviljoen, wordt verwezen naar de gemeentelijke reactie bij reclamant 2 onder nummer 5.*

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

#### 5. Grondexploitatie

Reclamant merkt het volgende op. In het ontwerpbestemmingsplan wordt in meerdere bouwplannen zoals bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, Wro juncto artikel 6.2.1 Bro voorzien, zoals onder andere in de vorm van de bouwmogelijkheid voor een Castellumpaviljoen. Afwijkend van het eerste lid van artikel 6.12 Wro kan de gemeenteraad bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan besluiten geen exploitatieplan vast te stellen, in bij algemene maatregel van bestuur aangegeven gevallen of indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins is verzekerd. Op pagina 57 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan wordt gesteld:

*'Voor het bestemmingsplan Hoge Woerd is op basis van de beschreven uitgangspunten een financiële analyse gemaakt. Conclusie is dat het financiële resultaat past binnen de taakstelling vanuit de grondexploitatie Leidsche Rijn en daarmee economisch uitvoerbaar is. De opbrengsten worden gerealiseerd door de verkoop van bouwgrond ten behoeve van woningbouw en (niet) commerciële voorzieningen. De kosten worden met name bepaald door het bouw- en woonrijp maken van de locatie. Kosten en opbrengsten zijn vervolgens gefaseerd in de tijd. Belangrijke uitgangspunten hierbij zijn de doorlooptijd van procedures, beschikbaarheid van gronden en de ingeschatte opname door de woningmarkt. Dit resulteert in een grondexploitatie saldo voor de Hoge Woerd dat voldoet aan de taakstelling. Er wordt geen exploitatieplan opgesteld. Daar waar de gemeente niet alle gronden in eigendom heeft, is het kostenverhaal anderszins verzekerd.'*

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

## 6. Exploitatieplan

Volgens artikel 6.1.2, eerste lid Wro stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. In artikel 6.2.1 Bro worden onder meer als zodanig bouwplan aangewezen 'de bouw van een of meerdere woningen' en 'de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen'. Met bovenstaande stelling dat een gemaakte financiële analyse tot de conclusie leidt dat het financiële resultaat past binnen de taakstelling vanuit de grondexploitatie Leidsche Rijn wordt volgens reclamant niet voldaan aan het wettelijk vereiste om voor dit bestemmingsplan een exploitatieplan vast te stellen, noch wordt aangetoond dat het verhaal van de kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden op andere wijze is verzekerd. Door alleen maar te stellen dat waar de gemeente niet alle gronden in eigendom heeft het kostenverhaal anderszins verzekerd is, wordt niet afdoende – en zoals op grond van vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak vereist - aangetoond dat en op welke wijze het kostenverhaal is verzekerd. Reclamant is van mening dat in het ontwerpplan niet wordt voldaan aan de wettelijk gestelde eisen inzake grondexploitatie.

### *Reactie:*

*Ondanks dat niet alle gronden in eigendom van de gemeente zijn, zal zij zelf de enige ontwikkelende partij zijn. Er wordt geen uitvoerbaar bouwplan aangewezen op gronden van derden. De uitvoering van het bestemmingsplan door gemeente Utrecht past binnen de grondexploitatie Leidsche Rijn en derhalve is het kostenverhaal anderszins verzekerd.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

## 6. Uitvoerbaarheid van het plan

Volgens artikel 3.1.6, eerste lid en onder f, Bro gaan een bestemmingsplan alsmede een ontwerp hiervoor vergezeld van een toelichting waarin zijn neergelegd de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan. Volgens reclamant wordt in de toelichting niet op de uitvoerbaarheid van het plan ingegaan en ontbreekt onder meer een beschouwing omtrent het verzekerd zijn van een of meerdere exploitanten voor de verschillende functies in het Castellum Paviljoen. Naar de mening van reclamant wordt in het ontwerpplan niet voldaan aan de daaraan gestelde wettelijke eisen inzake uitvoerbaarheid.

### *Reactie:*

*Zie gemeentelijke reactie bij reclamant 2, onder nummer 6.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

## 7. Zorgvuldigheid en belangenafweging

Volgens artikel 3.1.6, eerste lid en onder d, Bro gaan een bestemmingsplan alsmede een ontwerp hiervoor vergezeld van de uitkomsten van het met toepassing van artikel 3:2 van de Awb verrichte onderzoek. Artikel 3.2 Awb bepaalt dat bij de voorbereiding van besluiten het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen vergaard. De toelichting bij het ontwerpplan bevat zelf geen beschouwing omtrent de af te wegen belangen. Daarmee is volgens reclamant verzuimd in het ontwerpplan invulling te geven aan het vereiste zoals gesteld in artikel 3.1.6, tweede lid en onder d, Bro.

*Reactie:*

*In het bestemmingsplan moet de uitvoerbaarheid van het plan worden aangetoond. Dit betekent dat hiertoe onderzoek dient te worden gedaan of de voorgestane ontwikkelingen uitvoerbaar zijn. De onderzoeken naar de (uitvoerbaarheid van de) gewenste ontwikkelingen, locatie, planvorming, stedenbouwkundige invulling en overige relevante afwegingen zijn onder meer verwoord en vertaald in het Stedenbouwkundig Plan Hoge Woerd. Dit Stedenbouwkundig Plan Hoge Woerd is vervolgens weer vertaald naar het bestemmingsplan Hoge Woerd in de toelichting, regels en verbeelding.*

*Bij het opstellen van een bestemmingsplan moet bij de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen tevens rekening worden gehouden met verschillende milieuaspecten. In dat kader wordt in het bestemmingsplan aangegeven wat de relevante milieuaspecten in het plangebied zijn en welke diverse onderzoeken zijn uitgevoerd en van toepassing zijn bij het vaststellen van het bestemmingsplan. Deze onderzoeken zijn opgenomen in de bijlagen bij de toelichting van het bestemmingsplan.*

*Mede op grond van het voorgaande kan worden gesteld wordt voldaan aan artikel 3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening, juncto artikel 3.2 Algemene wet bestuursrecht, en is de nodige kennis omtrent de relevante feiten en af te wegen belangen vergaard bij de voorbereiding van het bestemmingsplan en de vaststelling hiervan en is dit onder meer vertaald in de toelichting, bijlagen bij de toelichting, de regels en bijlagen bij de regels en de verbeelding (plankaart).*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

## 8. Castellum

Inspreker merkt op dat er wordt gesteld dat de exacte locatie en getrouwheid van het castellum van belang zijn. Dit wordt ingevuld met een walhoogte van 6 meter en een cultuurhuis van 15 meter hoog binnen het castellum. Inspreker verwijst hierbij naar de wal van het Castellum Aardenburg in Zeeland, welke een hoogte zou hebben gehad van 4 à 5 meter, en het feit dat de gebouwen binnen een castellum niet boven de hoogte van de wal uit kwamen. Inspreker verzoekt aan te geven hoe dit rijmt met een cultuurhuis met de hoogte van een flatgebouw. Inspreker stelt voor de walhoogte te beperken en geen elementen in het castellum te plaatsen die boven de wal uit komen.

*Reactie:*

*Het bestemmingsplan maakt een wal mogelijk van maximaal 6 meter hoog, met een omloop op circa 5 meter hoogte. Deze hoogten komen overeen met de kennis van archeologen over Castella. Het is weliswaar niet de bedoeling om een 100% lijkende replica te bouwen van het Castellum Hoge Woerd, maar het moet wel een goed lijkend beeld geven. Daarnaast moet de voorziening bruikbaar zijn voor de toekomstige gebruikers van de voorziening (dit vraagt een bepaalde bouwhoogte van de theaterzaal), en anderzijds passen binnen de archeologische randvoorwaarden (waaronder alleen bouwen daar waar de grond reeds is verstoord, of funderingsloos bouwen).*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

### 9. Openstelling castellumwal

De beloopbaarheid van de aarden wallen roept bij inspreker vragen op of de openstelling van de wal beperkt is of niet. Inspreker stelt voor om het gedeelte dat niet grenst aan bestaande omliggende bebouwing, open te stellen en het gedeelte dat wel grenst aan bestaande bebouwing niet open te stellen (of het loopgedeelte aan de binnenzijde van de wal te maken zodat mensen uitkijken op de binnenplaats en niet op de omliggende bebouwing).

*Reactie:*

*De Castellumwal zal rondom worden opengesteld voor publiek, op de momenten dat het Castellum als geheel geopend is.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

### 10. Onderdoorgang wachttorens

Inspreker is van mening dat de onderdoorgang van de wachttorens aan de westzijde (zijde Tyfoon) bijzondere aandacht behoeft. Alhoewel de geprojecteerde aanlegsteiger fase 2 is, is het in het kader van de privacy van de Tyfoon niet wenselijk de onderdoorgang open te maken zodat er gelopen kan worden. Inspreker stelt voor daar bijvoorbeeld een uitzichtpunt te maken dat uitkijkt op de aanlegsteiger met daarachter het golvend gras dat de Rijn moet voorstellen.

*Reactie:*

*Het al dan niet openstellen van de poort in de wachttorens aan de westzijde is onderdeel van het ontwerpproces van het Castellum. Gedurende het ontwerpproces wordt regelmatig overleg gevoerd met de Klankbordgroep Hoge Woerd. Verzoek van reclamant wordt als suggestie aangenomen en als zodanig overwogen in het vervolg van het ontwerpproces. Overigens is er op dit moment geen sprake van een voornemen voor programma aan de westzijde van het Castellum. Zie verder de gemeentelijke reactie bij reclamant 2, onder nummer 9.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

### 11. Castellumpaviljoen

Inspreker merkt op dat reeds eerder is gesteld dat het niet historisch getrouw is om een gebouw met een hoogte van 15 meter binnen een castellum te plaatsen. Daarnaast is het de vraag of zoveel, niet-gerelateerde activiteiten in één gebouw geplaatst moeten worden. Inspreker vraagt zich af of dit niet gesplitst kan worden over meerdere locaties in het park en eventueel meerdere parken. Het cultuurhuis/castellumpaviljoen kan dan afgestemd worden op ondersteuning van de archeologische functie van Hoge Woerd.

*Reactie*

*Zie gemeentelijke reactie bij reclamant 1, onder nummer 4.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

## 12. Gebruik Park en Het Lint

Inspreker vraagt zich af welke beleidskaders er zijn voor het beperken van overlast (dieren, parkeren, jongeren, etc.) en welke prioriteit de handhaving van wet- en regelgeving bij de politie (bijvoorbeeld verbod op brommers op het lint en handhaving parkeerbeleid) krijgt. Ook vraagt inspreker zich af welke maatregelen worden getroffen om het gebruik in gewenste banen te leiden en voor de verkeersveiligheid (bijvoorbeeld aansluiting Het Lint en Oosterlengte).

### *Reactie*

*In principe regelt de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) op stedelijk niveau het gebruik van de openbare ruimte. Daarnaast is sprake van de landelijke wetgeving (Wegenverkeerswet).*

*Het bestemmingsplan is niet het kader waarin het verkeer(sveiligheid) of verkeersborden worden geregeld. Evenmin kan in dit vaststellingsrapport namens de politie worden gesproken inzake de wijze van handhaving van de wet. De verkeersveiligheid vormt wel een belangrijk onderdeel van het inrichtingsplan van het openbare gebied in Hoge Woerd. Het ontwerp van de aansluiting van Het Lint en de Oosterlengte voldoet aan de landelijke en gemeentelijke richtlijnen voor de inrichting van de openbare ruimte.*

*Het Lint in de Hoge Woerd heeft overigens dezelfde status als Het Lint in het Leidsche Rijn Park, te weten een voetpad, waar fietsen wordt toegestaan. Specifiek om brommers te weren, zal een nieuw onderbord worden toegepast: 'fietsers toegestaan, niet brommen'. Er zijn inmiddels afspraken gemaakt over handhaving: zodra in juni 2011 de onderbordjes zijn geplaatst, zal worden gehandhaafd.*

*Aangaande de gevreesde parkeeroverlast is, om de parkeerproblemen te voorkomen, uitgebreid studie gedaan naar de toekomstige parkeerbehoefte in het plangebied. Uit de parkeerbalans blijkt dat er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn als alle functies, zoals opgenomen in het bestemmingsplan in gebruik zijn genomen. Er is hierbij zelfs sprake van extra parkeerplaatsen als piekopvang. Op grond hiervan zal binnen het plangebied geen parkeeroverlast te verwachten zijn.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

## 13. Organisatie 'Hoogtijdagen

Inspreker vraagt zich af met welke frequentie zogenaamde Hoogtijdagen worden georganiseerd, welke vergunningen hiervoor nodig zijn en welke concrete beleidskaders gelden voor parkeren, geluid en andere vormen van overlast? De regiofunctie is de doelstelling van het park, maar de landelijke pers heeft al bericht over het park en subsidie wordt op Europees niveau verstrekt; inspreker vraagt zich af of de aantrekkingskracht te beperken is tot de regio.

### *Reactie*

*Aangezien de 'culturele ondernemer' van het Cultuurhuis momenteel nog niet bekend is, is nog niet duidelijk hoeveel hoogtij-/piekdagen er georganiseerd gaan worden. Afhankelijk van de definitieve inhoud van deze dagen zal te zijner tijd worden bepaald welke vergunningen hiervoor noodzakelijk zijn. Hierbij valt te denken aan een evenementenvergunning.*



*Ten aanzien van de regiofunctie kan worden gesteld dat het Natuur & Milieucentrum als onderdeel van het Castellumpaviljoen, bedoeld is voor de bewoners en vooral ook kinderen van scholen uit Leidsche Rijn en Vleuten/De Meern. Het cultuurhuis zal naast bewoners uit Leidsche Rijn en Vleuten/De Meern ook mensen uit de rest van de gemeente en uit de regio ontvangen. Deze twee functies zullen verantwoordelijk zijn voor het merendeel van de bezoekers aan het Castellum waarmee de voorziening dus voornamelijk een lokale/regionale functie heeft. Het archeologische paviljoen zal door zijn bijzondere vondsten waaronder het Romeinse Schip, ook mensen uit de rest van het land aantrekken en wellicht ook een klein deel uit het buitenland. Dit aantal is naar verwachting niet groot, waardoor de inschatting is gemaakt dat deze doelgroep in aard en omvang geen overlast zal veroorzaken. Het merendeel van de bezoekers zal echter na verwachting afkomstig zijn uit de regio.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### 14. Beeldkwaliteitplan en zonering van beplanting

Bij het voorontwerp ontbreekt een beeldkwaliteitplan en zonering van beplanting welk document noodzakelijk is om een beeld te vormen van privacy en andere overlastaspecten. Inspreker verwacht geen beplantingsplan, maar wel een overzicht van zones met hoogte, wel/niet groenblijvende hagen, hoogte et cetera.

#### *Reactie*

*Het bestemmingsplan is een juridisch planologisch document, waarmee voor een periode van 10 jaar de (on)mogelijkheden voor Hoge Woerd worden vastgesteld. Een beeldkwaliteitsplan of inrichtingsplan van de openbare ruimte vormt geen onderdeel van het bestemmingsplan.*

*Ten behoeve van de inrichting van de openbare ruimte van het plangebied heeft de gemeente een inrichtingsplan opgesteld. In dit inrichtingsplan wordt onder andere aangegeven welke beplanting wordt toegepast.*

*In het inrichtingsplan voor de openbare ruimte rondom het Castellum wordt ook aangegeven welke beplanting er plaats vindt. Dit inrichtingsplan zal net als het structuurontwerp besproken worden met de Klankbordgroep Hoge Woerd, waar reclamanten onderdeel van uitmaken.*

*Overigens is de inrichting van de buitenruimte van Hoge Woerd met uitzondering van de directe omgeving van het Castellum, grotendeels al in definitieve vorm ingericht.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### 15. Castellumpark

De gemeente refereert in haar beantwoording van vragen veelvuldig aan het Griftpark. Inspreker benadrukt dat dit park ruim is qua opzet, hoogte in verhouding met de rest van de wijk, dat dit park 's nachts deugdelijk is afgesloten (het centrale deel) en dat hier veel betaalde parkeerruimte is. Inspreker hoopt dat deze en andere elementen van de analogie opgaan met dit plan, met de kanttekening dat betaald parkeren bij Hoge Woerd zal leiden tot parkeren in de wijk.

#### *Reactie*

*De referentie aan het Griftpark is in gesprekken met de Klankbordgroep Hoge Woerd genoemd als het gaat over de goede ervaring met organisatie van*



*evenementen in een (binnen-)stedelijke omgeving. In ander verband is de referentie niet genoemd/bedoeld.*

*Er liggen overigens geen plannen om betaald parkeren in de Hoge Woerd in te voeren. Dit past niet binnen het gemeentelijke parkeerbeleid, zoals vastgesteld in de Parkeernota 2003. Het Castellum alsmede de omliggende tuinen en dierenweides van het Natuur Milieu Educatiecentrum zijn semi-openbaar en zullen na sluitingstijd afgesloten zijn voor het publiek.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### 16. Uitstraling Castellumpark

Volgens inspreker moet het plan teruggebracht worden naar een wijk-/max. regionaal niveau/uitstraling waarbij het zwaartepunt dan primair zou moeten liggen op archeologie, presentatie daarvan en museumachtige activiteiten. Het eventuele cultuurhuis moet dan in het verlengde hiervan liggen omdat dit dichterbij de realiteit, de vermoedelijke behoefte en de appreciatie van omwonenden zou liggen.

Inspreker hoopt dat deze visie zal leiden tot bijstelling van de plannen en wil nogmaals benadrukken dat het voorontwerp te kolossaal is voor de beoogde wijk/regio-functie.

*Reactie:*

*Zie de gemeentelijke reactie bij reclamant 1 onder nummer 4.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### **Conclusie**

**De zienswijzen van reclamant 3 leiden niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

## 2.4 Reclamanten 4

### 1. Grondexploitatie

Reclamant merkt het volgende op. Op pagina 57 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan wordt gesteld:

*'Voor het bestemmingsplan Hoge Woerd is op basis van de beschreven uitgangspunten een financiële analyse gemaakt. Conclusie is dat het financiële resultaat past binnen de taakstelling vanuit de grondexploitatie Leidsche Rijn en daarmee economisch uitvoerbaar is. De opbrengsten worden gerealiseerd door de verkoop van bouwgrond ten behoeve van woningbouw en (niet) commerciële voorzieningen. De kosten worden met name bepaald door het bouw- en woonrijp maken van de locatie. Kosten en opbrengsten zijn vervolgens gefaseerd in de tijd. Belangrijke uitgangspunten hierbij zijn de doorlooptijd van procedures, beschikbaarheid van gronden en de ingeschatte opname door de woningmarkt. Dit resulteert in een grondexploitatiesaldo voor de Hoge Woerd dat voldoet aan de taakstelling. Er wordt geen exploitatieplan opgesteld. Daar waar de gemeente niet alle gronden in eigendom heeft, is het kostenverhaal anderszins verzekerd.'*

Ingevolge artikel 6.12, eerste lid Wro stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregelen van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. In artikel 6.2.1 Bro worden onder meer als zodanig bouwplan aangewezen 'de bouw van een of meerdere woningen' en 'de bouw van een of meerdere hoofdgebouwen'. In het onderhavige ontwerpbestemmingsplan wordt in meerdere bouwplannen als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid Wro juncto artikel 6.2.1 Bro voorzien, onder meer in de vorm van de bouwmogelijkheid voor het Castellum Paviljoen.

Afwijkend van het eerste lid van artikel 6.12 Wro kan de gemeenteraad bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan besluiten geen exploitatieplan vast te stellen, in bij algemene maatregel van bestuur aangegeven gevallen of indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins is verzekerd.

Met bovenstaande stelling dat een gemaakte financiële analyse tot de conclusie leidt dat het financiële resultaat past binnen de taakstelling vanuit de grondexploitatie Leidsche Rijn wordt volgens reclamant niet voldaan aan het wettelijk vereiste om voor dit bestemmingsplan een exploitatieplan vast te stellen, noch wordt aangetoond dat het verhaal van de kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden op andere wijze is verzekerd. Door alleen maar te stellen dat waar de gemeente niet alle gronden in eigendom heeft het kostenverhaal anderszins verzekerd is, wordt niet afdoende – en zoals op grond van vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak vereist - aangetoond dat en op welke wijze het kostenverhaal is verzekerd. Reclamant is van mening dat in het ontwerpplan niet wordt voldaan aan de wettelijk gestelde eisen inzake grondexploitatie.

*Reactie:*

*Zie gemeentelijke reactie bij reclamant 3, onder nummer 5.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

## 2. Uitvoerbaarheid

Volgens artikel 3.1.6, eerste lid en onder f, Bro gaan een bestemmingsplan alsmede een ontwerp hiervoor vergezeld van een toelichting waarin zijn neergelegd de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan. Volgens reclamant wordt in de toelichting niet op de uitvoerbaarheid van het plan ingegaan en ontbreekt onder meer een beschouwing omtrent het verzekerd zijn van een of meerdere exploitanten voor de verschillende functies in het Castellum Paviljoen. Naar de mening van reclamant wordt in het ontwerpplan niet voldaan aan de daaraan gestelde wettelijke eisen inzake uitvoerbaarheid.

*Reactie:*

*Zie gemeentelijke reactie bij reclamant 2, onder nummer 6.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

## 3. Waterhuishouding

Reclamant merkt op dat ingevolge artikel 3.1.6 eerste lid en onder b Bro een bestemmingsplan alsmede een ontwerp vergezeld gaan van een toelichting waarin zijn neergelegd de gevolgen voor de waterhuishouding. In paragraaf 5.11 van de toelichting wordt ingegaan op de zogenoemde watertoets die al doel heeft waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze te laten meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten. In paragraaf 5.11 wordt met name ingegaan op de gevolgen van het plan voor de aan- en afvoer van water. De paragraaf bevat echter geen beschouwing over de gevolgen van het plan voor de fysisch chemische en/of ecologische kwaliteit van het watersysteem. Hierdoor wordt volgens reclamant onvoldoende invulling gegeven aan het vereiste gesteld in artikel 3.1.6, eerste lid en onder b, Bro.

*Reactie:*

*In het bestemmingsplan wordt voldaan aan de eisen zoals gesteld in het Besluit ruimtelijke ordening. Op 19 mei 2010 heeft het waterschap, het Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden, dan ook aangegeven akkoord te zijn met de inhoud van voorliggende waterparagraaf. Daarbij wordt er in principe wat betreft de fysisch-chemische en/of ecologische kwaliteit uitgegaan van de omstandigheden die er wat dat betreft nu zijn. De waterhuishouding als onderdeel van het ontwerp voor castellumwal en Castellumpaviljoen kan pas in een later stadium van het ontwerpproces nader uitgewerkt worden. Als de fysisch/chemische kwaliteit van het water daarbij zou veranderen komt dat door een (extra) lozing naar het oppervlaktewater. Dit mag alleen als daar ook een vergunning voor is afgegeven door het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. De ecologische kwaliteit van het water is gebonden aan de flora en faunawetgeving. Als bepaalde ingrepen invloed hebben op flora en fauna moet eerst een ontheffing van deze wet worden verkregen. Via deze route wordt de ecologische kwaliteit van het water geborgd.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

## 4. Milieukwaliteitseisen

Met betrekking tot artikel 3.1.6. lid 2 onder c van het Besluit ruimtelijke ordening behoort de toelichting – voor zover bij de voorbereiding van het bestemmingsplan geen milieueffectrapportage wordt opgesteld - tenminste een beschrijving te bevatten van de wijze waarop krachtens hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer vastgestelde milieukwaliteitseisen bij het plan zijn betrokken. In het plan noch in het milieueffectrapport wordt beschreven hoe

tot in hoofdstuk 5 Wet milieubeheer behorende fysisch chemische en/of ecologische waterkwaliteitseisen bij de opstelling van het plan zijn betrokken. Volgens reclamant wordt onvoldoende invulling gegeven aan het vereiste daaraan gesteld in artikel 3.1.6, tweede lid en onder c van het Besluit ruimtelijke ordening.

*Reactie:*

*Hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer biedt inderdaad de mogelijkheid om milieukwaliteitseisen te stellen. In het bestemmingsplan Hoge Woerd is geen aanleiding geweest deze milieukwaliteitseisen te stellen.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### 5. Af te wegen belangen

Ingevolge artikel 3.1.6 eerste lid onder d Besluit ruimtelijke ordening gaat een bestemmingsplan alsmede een ontwerp hiervoor, vergezeld van de uitkomsten van het met toepassing van artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht verrichte onderzoek. Artikel 3.2 Algemene wet bestuursrecht bepaalt dat bij de voorbereiding van besluiten van bestuursorganen de nodige kennis omtrent feiten en de af te wegen belangen vergaard. Volgens reclamant bevat de toelichting zelf geen beschouwing omtrent de af te wegen belangen en daarmee is verzuimd in het ontwerpplan zelf invulling te geven aan het vereiste daaraan gesteld in artikel 3.1.6 lid 1 onder d van het Besluit ruimtelijke ordening.

*Reactie:*

*Bij de voorbereiding van dit bestemmingsplan zijn diverse onderzoeken verricht en afwegingen gemaakt om te bekijken in hoeverre de gewenste ontwikkelingen mogelijk en uitvoerbaar zijn, en aansluiten op de bijzondere historische locatie en bestaande omgeving, en tevens mogelijk zijn binnen de diverse beleidskaders. In de toelichting van het bestemmingsplan worden deze onderzoeken en afwegingen uitgebreid omschreven. De uitkomsten van het met toepassing van artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht verrichte onderzoek is verwoord in hoofdstuk 5 van de toelichting van het bestemmingsplan en enkele concrete onderzoeksrapporten zijn als bijlagen toegevoegd bij de toelichting. Naast de maatschappelijke uitvoerbaarheid (inspraak) is overleg gevoerd met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijlanden inzake de watertoets, met de inspecteur Ruimtelijke Ordening en de Provincie Utrecht. Op grond van het voorgaande kan worden gesteld dat is voldaan aan artikel 3.1.6 lid 1 onder d juncto artikel 3.2 van de Algemene wet bestuursrecht.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### **Conclusie**

**De zienswijzen van reclamant 4 leiden niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

## 2.5 Reclamanten 5

### 1. Ingrijpende gevolgen

Het bestemmingsplan heeft zeer ingrijpende gevolgen voor reclamant aangezien zijn woning middenin het plangebied ligt. De realisatie van het gebied als archeologisch park met publieke functies maakt een eind aan het wonen in een rustige omgeving. Het verminderde woongenot zal worden veroorzaakt door de extra verkeersbewegingen, de permanente aanwezigheid van bezoekers, grote geluidsbelasting e.d.

#### *Reactie:*

*De woning van reclamant is inderdaad gelegen op korte afstand van het nieuw te realiseren Castellum en kan dus leiden tot een gewijzigde woonomgeving. Het is overigens niet vanzelfsprekend dat er sprake zal zijn van een permanente aanwezigheid van bezoekers.*

*De castellumwal en wachttorens blijven op de eerder geplande locaties. De bouwhoogte van de castellumwal en de wachttorens bedragen respectievelijk maximaal 6 en 10 meter. Voor de volledigheid wordt hier nog gemeld dat de omloop zelf op circa 5 meter hoogte gepland wordt; de hoogte van de castellumwal bedraagt 6 meter. Volwassen bezoekers kunnen dus wel uitkijken over de kantelen. De afstand tussen de woning van reclamant en de castellumwal ligt op ongeveer 55 meter (gemeten vanaf de gevel van de woning tot het dichtstbijzijnde punt van de castellumwal). Op deze afstand kan niet worden gesproken van een aantasting van de privacy van reclamant en/of vermindering van lichtinval in de woning van reclamant. Weliswaar zal een bezoeker die over de castellumwal loopt tussen de kantelen door zicht hebben op de woningen in de nabije omgeving, maar gezien de afstand zal hier slechts sprake zijn van contouren in de verte.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

### 2. Wachttorens

Reclamant maakt zich grote zorgen over zijn verminderde privacy. De drie wachttorens komen op een afstand van ongeveer 50 meter. In het plan is opgemerkt dat deze wachttorens als uitkijkpost dienen. Dit betekent ook dat een rechtstreeks uitzicht op de tuin, slaapkamer en woonkamer van reclamant wordt geboden. In de zomerperiode zal een permanenten inkijk op zijn grond bestaan en reclamant vindt deze mate van inkijk onaanvaardbaar.

#### *Reactie:*

*De omloop over de Castellumwal voert door de eerste verdieping van de wachttorens. De tweede verdieping bovenop de wachttorens wordt niet standaard opengesteld voor publiek.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

### 3. Cultuurhuis

De hoogte van het cultuurhuis kan op ruim 16 meter uitkomen. Hiervoor gelden dezelfde privacyargumenten als hierboven gesteld.

#### *Reactie:*

*Vanuit het Castellumpaviljoen zal aan de oostzijde geen uitzicht mogelijk zijn op terrein van reclamant.*

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

#### 4. Geluid

Het cultuurhuis dient voor onder andere theater, dans en muziek welke zullen leiden tot een constante geluidsbron. Dit wordt acuter wanneer gerealiseerd wordt dat het cultuurhuis ook leidt tot verkeersaantrekkende bewegingen (bevoorrading van horeca en het brengen en halen van decorstukken). Wanneer het cultuurhuis 20 meter naar achteren wordt geschoven, kunnen deze problemen volgens reclamant binnen de perken blijven.

#### *Reactie:*

*In het ontwerpbestemmingsplan was de contour van de locatie van het Castellumpaviljoen nog behoorlijk ruim ingetekend op de verbeelding, en betrof de aanduiding de noordelijke helft van het Castellum. Inmiddels is het ontwerp van het Castellumpaviljoen in de afrondende fase en is de bebouwing geconcentreerd in het noordoostelijke kwadrant. De concentratie van de bebouwing in de noordoosthoek van het Castellum komt voort uit de randvoorwaarden van de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, maar ook uit praktische randvoorwaarden van verkeerstechnische en logistieke aard (bevoorrading via de weg 't Zand, bezoekersentree, enzovoorts). De bevoorrading van horeca en theater vindt plaats naast het Castellumpaviljoen, binnen de Castellumwal, waarmee de geluidsbelasting op omliggende woningen tot een minimum beperkt wordt. Voor het overige wordt verwezen naar de gemeentelijke reactie bij reclamant 2 onder nummer 5.*

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

#### 5. Fruitgaard

Met het plan worden de fruitgaarden van plattelandswinkel en fruitbedrijf Goes gelegaliseerd welke zich gedeeltelijk ruim binnen 50 meter van de woning van reclamant bevinden. Elders in het plan wordt opgemerkt dat zich binnen 50 meter van kwetsbare objecten geen fruitgaarden mogen bevinden vanwege eventuele bespuitingen. Het is volgens reclamant dan ook niet correct om deze fruitgaarden bij zijn woning wel positief te bestemmen aangezien zijn gezondheid en die van zijn gezin hieronder kan lijden.

#### *Reactie:*

*Voor nieuwe ontwikkelingen is er inderdaad een adviesafstand van 50 meter voor de ruimtelijke planning van gevoelige bestemmingen bij boomgaarden. Voor bestaande situaties is de bestrijdingsmiddelenwet met betrekking tot het gebruik van bestrijdingsmiddelen in een boomgaard van toepassing. Daarin staat welke middelen zijn toegelaten en dat bestrijdingsmiddelen conform de gebruiksvoorschriften moeten worden gebruikt en opgeslagen. Ook de wijze waarop en wanneer en gespoten wordt, zijn aan regels gebonden. De algemene inspectiedienst (AID) van het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie is de toezichthoudende en handhavende instantie met betrekking tot deze wet. De boomgaard achter de woningen aan de Groenendijk is al vele jaren een bestaande situatie. Gezien de bescherming van de bestrijdingsmiddelenwet ziet de gemeente onvoldoende noodzaak de bestaande boomgaard achter deze woning weg te bestemmen.*

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

**Conclusie**

De zienswijzen van reclamant 5. leiden niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

## 2.6 Reclamanten 6

### 1. Inspraakreactie M3T

Reclamant vindt het teleurstellend dat er in de fase van het voorontwerp-bestemmingsplan met betrekking tot de inspraak en het meedenken eigenlijk niets is gedaan om tegemoet te komen aan de wensen van de direct omliggende bewoners. Er is volgens reclamant blijkbaar een sterke behoefte om dit ontwerpplan ondanks alles door te voeren.

#### *Reactie:*

*De ingediende inspraakreacties zijn allemaal zorgvuldig bekeken en per reactie is afgewogen of de inspraakreactie aanleiding gaf om het bestemmingsplan aan te passen. In een aantal gevallen heeft dit ook inderdaad geleid tot aanpassingen. Ook de zienswijzen worden op deze zorgvuldige wijze bekeken en ook hier hebben deze in enkele concrete situaties geleid tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Ambtshalve zijn ook nog diverse aanpassingen doorgevoerd om zo tot een beter uitvoerbaar bestemmingsplan te komen. Een overzicht van deze aanpassingen is opgenomen in hoofdstuk 2 onder A en B.*

*De gemeente is zich er overigens van bewust dat niet iedereen tevreden kan worden gesteld inzake ontwikkelingen zoals de nu voorgestane ontwikkeling in Hoge Woerd. Wel zal vanuit de gemeente worden getracht de eventuele overlast voor de omwonenden tot een minimum te beperken en daar waar mogelijk overleg voeren om te komen tot een voor iedereen aanvaardbare situatie.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

### 2. Aantasting privacy en uitzicht

Het ontwerpplan is naar de mening van reclamant te kolossaal met veel te hoge objecten voor een voorziening op wijkniveau. Hierdoor wordt de privacy en het uitzicht in sterke mate ontnomen en zal reclamant veel overlast van de bezoekers van het Castellum ervaren.

#### *Reactie:*

*Zie de gemeentelijke reactie bij reclamant 1 onder nummer 4.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

### 3. Economische rechtvaardiging bestemmingsplan

Met betrekking tot de kosten is er in het ontwerpplan geen enkele toelichting of berekening te vinden om dit plan economisch te rechtvaardigen.

#### *Reactie:*

*De te maken kosten voor de uitvoering van het bestemmingsplan zijn getoetst aan en passen binnen de grondexploitatie Leidsche Rijn. Dit is in de paragraaf over financiële uitvoerbaarheid aangegeven. Informatie over de grondexploitatie Leidsche Rijn is te vinden in de Bestuursrapportage Leidsche Rijn.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**



#### 4. Ontbreken beeldkwaliteit

Er is in het ontwerpplan geen enkele beeldkwaliteit beschreven. De laatste ontwerpen/indrukken van het geselecteerde architectbureau geven geen enkel 'Romeins historisch' beeld.

##### *Reactie:*

*De ontwikkeling van Hoge Woerd is uitgewerkt in het Stedenbouwkundig Plan Hoge Woerd dat is vastgesteld door de gemeenteraad op 29 november 2007. Met name in dit Stedenbouwkundig Plan is met fotomateriaal en impressies een goed beeld gegeven van de link tussen het historische verleden van deze locatie en het voorstel om het Castellum weer zichtbaar te maken. Het bestemmingsplan is niet het medium om de beeldkwaliteit te beschrijven.*

*Bij de tweede bijeenkomst van de Klankbordgroep Hoge Woerd op 15 december 2010 heeft het geselecteerde architectenbureau een schetsontwerp gepresenteerd van het te ontwerpen Castellum Hoge Woerd. Deze schets is opgesteld binnen de historische randvoorwaarden die bij het project betrokken archeologen daaraan hebben gesteld.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### 5. Geen bescherming Rijksarcheologisch gebied

Er wordt in het ontwerpplan geen toelichting gegeven of procedure beschreven die garanties geven om het rijksarcheologisch gebied onverstoorde te laten.

##### *Reactie:*

*Het bestemmingsplan is niet het kader waarin onderbouwing van het ontwerp voor het Castellum wordt geregeld. Een groot gedeelte van het plangebied is een archeologisch rijksmonument. Dit betekent dat bij het ontwikkelen van dit gebied dient te worden voldaan aan de eisen zoals gesteld in de Monumentenwet 1988. Dit betekent dat in eerste instantie geen aantasting van het archeologisch rijksmonument plaats te vinden. Het ontwerp voor het Castellum Hoge Woerd wordt gedurende de planfase regelmatig door de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed getoetst aan het vastgesteld rijksbeleid voor de Hoge Woerd. Het ontwerp moet voldoen aan de randvoorwaarden voor de door Rijksdienst te verlenen vergunning voor start bouw. Daarmee is bescherming van het archeologisch monument gewaarborgd.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### 6. Planschade

Tot slot merkt reclamant op dat er volgens hem voldoende alternatieven zijn om het ontwerpplan in gereduceerde en genuanceerde vorm te realiseren. De gemeente zal dan bovendien kunnen bezuinigen op de enorme initiële kosten en de toekomstige vaste lasten van dit ontwerpplan. Wanneer de gemeenteraad dit ontwerpplan ongewijzigd goedkeurt, zal reclamant zeker juridische bijstand raadplegen om een zo hoog mogelijke planschade te verhalen.

##### *Reactie:*

*Zie voor het onderwerp planschade de gemeentelijke reactie bij reclamant 2 onder nummer 8.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

**Conclusie**

De zienswijzen van reclamant 6 leiden niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

## 2.7 Reclamanten 7

### 1. Verstoring privacy

Reclamanten verwachten een ernstige verstoring van hun privacy met de komst van de wachttorens van zo'n 10 meter hoog, mede door de openstelling van de tussenliggende wallen waarop door het publiek kan worden gelopen. Volgens reclamanten is in geen geval na te bootsen hoe de Romeinen geleefd zouden hebben aangezien hun huis op een straal van zo'n 50 meter afstand ligt en de bezoekers dus hun huis binnen kijken.

*Reactie:*

*Zie de gemeentelijke reactie bij reclamant 1 onder nummer 2.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

### 2. Regionaal karakter

Voor het project is een Europese subsidie aangevraagd dus is de veronderstelling dat het alleen een regionaal karakter zal krijgen volgens reclamanten misplaatst. Vandaar dat er ook een Engelse folder is gemaakt.

*Reactie:*

*Zie de gemeentelijke reactie bij reclamant 2 onder nummer 5 en bij reclamant 3 onder nummer 13.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

### 3. Omvang bebouwing

De omvang van de bebouwing staat naar de mening van reclamanten niet in verhouding tot de omliggende gebouwen. Het klopt dat historisch gezien er een badhuis onder de grond ligt, maar het klopt ook dat hun huis er al 12 jaar staat. Destijds is besloten hier huizen te bouwen en dat is ook een historisch feit. Reclamanten hebben een huis gekocht in de veronderstelling dat het op historische grond staat en dat er gezien de aan deze grond toegekende waarden geen bebouwing meer zal plaatsvinden. Er zal een aanzienlijke planschade ontstaan.

*Reactie:*

*Het huis van reclamant maakt fysiek geen onderdeel uit van de Hoge Woerd als 'historische grond' met bijbehorende monumentale waarden.*

*Voor het onderwerp planschade, zie gemeentelijke reactie bij reclamant 2 onder nummer 8.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

### 4. Geluidsoverlast

Doordat er gebouwd gaat worden op historisch beschermde grond met lichte materialen zoals aluminium en hout zullen de wanden volgens reclamanten niet voldoen aan de huidige geluidsnormen die aan zo'n gebouw gesteld moeten worden. Het betreft immers een multifunctioneel gebouw waarin ook muziek ten gehore gebracht gaat worden. Het gebouw zal daardoor te zwaar belasten op de ondergrond en het woonplezier van reclamanten wordt er niet beter op. Gezien het feit dat volgens reclamanten de handhaving van het tegengaan van brommers geen prioriteit heeft, zal het klagen over geluidsoverlast ook geen prioriteit bij de politie hebben.

*Reactie:*

*Het bestemmingsplan is een juridisch planologisch document, waarmee voor een periode van 10 jaar de (on)mogelijkheden voor Hoge Woerd worden vastgesteld. Het technisch ontwerp van de Castellumwal en het Castellumpaviljoen vormt geen onderdeel van het bestemmingsplan. Het ontwerp voor de Castellumwal en Castellumpaviljoen moet voldoen aan de bouwnormen en geluidsnormen, én aan de normen voor belasting van de ondergrond, zoals gesteld door de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed.*

*Het Lint in de Hoge Woerd krijgt dezelfde status als Het Lint in het Leidsche Rijn Park, te weten een voetpad, waar fietsen wordt toegestaan. Specifiek om brommers te weren, zal een nieuw onderbord worden toegepast: 'fietsers toegestaan, niet brommen'. De politie zal worden verzocht om hierop te handhaven.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### 5. Zienswijze Vereniging Huiseigenaren M3T

Als leden van de Vereniging Huiseigenaren M3T onderschrijven reclamanten de door deze vereniging ingediende zienswijze volledig.

*Reactie:*

*Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### **Conclusie**

**De zienswijzen van reclamant 7 leiden niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

## 2.8 Reclamanten 8

### 1. Opslag schuur Fruitbedrijf en plattelandswinkel Goes

Reclamant merkt op dat de opslag in de schuur in de huidige situatie niet alleen in gebruik is als opslag ten behoeve van de plattelandswinkel, maar ook dient als opslag voor het fruitbedrijf ten behoeve van stalling van machines, kisten en als sorteerruimte, etc. De verhouding tussen winkel (150 m<sup>2</sup>) en schuur (1400 m<sup>2</sup>) maakt duidelijk dat niet alle schuurruimte dient als opslag voor de winkel en daarom ziet reclamant graag dat in het ontwerpplan 'opslag voor de plattelandswinkel' wordt gewijzigd in 'opslag'. Tevens wil reclamant dat in het plan wordt aangegeven dat de vloeroppervlakte van de winkelruimte maximaal 150 m<sup>2</sup> mag bedragen en niet de brutovloeroppervlakte, wat volgens de begrippenlijst de winkelruimte inclusief opslagruimtes is. In de bestaande situatie wordt een deel van de schuur gebruikt als opslagruimte voor de plattelandswinkel en geeft het woord 'brutovloeroppervlakte' volgens reclamant niet correct de huidige situatie weer.

#### *Reactie:*

*In de bestemming 'Cultuur en ontspanning 2' is ter plaatse van de aanduiding 'opslag' inderdaad opslag toegestaan enkel ten behoeve van de plattelandswinkel. Aangezien reclamant aangeeft dat de opslag tevens is ten behoeve de aan de bestemming gerelateerde functies, is artikel 5 lid 1 sub b zodanig gewijzigd dat opslag ten behoeve van de bij de bestemming 'Cultuur en ontspanning 2' mogelijk wordt gemaakt. Reclamant stelt terecht dat 150 m<sup>2</sup> brutovloeroppervlakte ziet op de winkel inclusief opslag. In de regels zal de toevoeging 'brutovloeroppervlakte' worden verwijderd, aangezien in casu 150m<sup>2</sup> ziet op de winkelmetrages, zonder de opslagruimte. Dit betekent dat het artikel 5 lid 1 sub b er als volgt komt uit te zien:*

*'ter plaatse van de aanduiding 'detailhandel' tevens voor een plattelandswinkel, tot een oppervlakte van maximaal 150 m<sup>2</sup> en aan deze functie gerelateerde additionele horeca, en ter plaatse van de aanduiding 'opslag' tevens de bij deze bestemming behorende opslag;'*

**Conclusie: de zienswijze leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan, namelijk het aanpassen van artikel 5 lid 1 sub b.**

### 2. Kleinschalige fruitteelt en 50 meter-zone

Reclamant merkt op dat kleinschalige fruitteelt niet is omschreven in de begrippenlijst. Reclamant wijst de gemeente erop dat alhoewel de grotere oppervlaktes uit het verleden niet meer aanwezig zijn, de teelt van fruit in de open lucht en in de aanwezige kas wel degelijk bijdragen aan het inkomen van reclamant. De teelt van fruit geschied op professionele wijze en is geen hobbyactiviteit.

#### *Reactie:*

*Niet alle in de regels gehanteerde begrippen behoeven te worden opgenomen in de begrippenlijst van het bestemmingsplan. Kleinschalige fruitteelt is ons inziens niet voor meerdere uitleggen vatbaar en betreft in ieder geval geen grootschalig bedrijf. Het grootste gedeelte van de oorspronkelijke fruitteelt van reclamant is inmiddels ook overgebracht naar gronden in Harmelen. Dit uitgangspunt past ook binnen de met reclamant gesloten intentieovereenkomst om het perceel naast de plattelandswinkel en de kleinschalige fruitteelt, in te vullen met diverse, elkaar versterkende, functies die tot doel hebben om de tuindershistorie te laten herleven.*

*Dit betekent dat ter plaatse weliswaar sprake zal zijn van fruitteelt, maar dat eveneens tuinieren een educatieve functie krijgt in de vorm van rondleidingen en dat de geteelde producten weer kunnen worden verkocht in de plattelandswinkel.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

### 3. Smitnevelzone

Zoals in het verleden al in zijn inspraakreactie aangegeven, blijft reclamant van mening dat het ontoelaatbaar is om binnen een straal van 50 meter van zijn fruitboomgaard/kas twee bouwkavels te willen situeren. Reclamant is van mening dat 50 meter in acht moet worden genomen en dat het opnemen van een 50 meter-zone in het bestemmingsplan waarin geen gewasbescherming toegepast mag worden niet de juiste manier is om het probleem op te lossen. Reclamant gaat er dan ook van uit dat deze bijzondere bepaling uit het bestemmingsplan verdwijnt. Volgens reclamant is zijn inspraakreactie niet op een juiste manier verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan dat daardoor nog steeds niet getuigt van een goede ruimtelijke ordening.

#### *Reactie:*

*Inmiddels heeft constructief overleg plaatsgevonden tussen reclamant en de gemeente. In dit overleg is overeenstemming bereikt om de woonbestemming van de direct naast het perceel van reclamant gelegen vrije kavel, om te zetten naar de naastgelegen bestemming 'Cultuur en ontspanning 2', met een functieaanduiding 'bedrijfswoning' op de verbeelding. Reclamant wordt de mogelijkheid geboden om de kavel waar de bedrijfswoning gerealiseerd kan worden, te kopen van de gemeente. Hierover zijn al diverse overleggen gevoerd en heeft geresulteerd in een concept-overeenkomst om de gronden aan te kopen. Deze bedrijfswoning is noodzakelijk om de uitoefening van de plattelandswinkel en de bijbehorende fruitteelt en educatieve functie van het perceel te beheren en te controleren.*

*Doordat de vrije woonkavel wordt omgezet in een kavel met een mogelijke bedrijfswoning, is het verbod om de spuiten binnen een afstand van 50 meter van een nieuw op te richten woning niet meer noodzakelijk richting deze kavel. Ten aanzien van de vrije kavel (bestemming 'Wonen-3') ten noorden van de Groenedijk, is met reclamant overeengekomen dat hij binnen de 50-meter zone niet langer zal spuiten.*

**Conclusie: de zienswijze leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan, namelijk het aanpassen van de verbeelding en de regels op basis waarvan de woonkavel aan de zuidzijde van de Groenedijk wordt gewijzigd in de bestemming 'Cultuur en ontspanning 2' voorzien van een aanduiding op basis waarvan een bedrijfswoning is toegestaan met de bijbehorende bouwregels.**

### 4. Uitbreiding bestaande woningen

Reclamant maakt bezwaar tegen de regel dat het aantal bestaande woningen niet mag worden uitgebreid. De argumenten van de gemeente dat de Groenedijk en 't Zand oude (woon)linten zijn met variatie in grotere en kleinere huizen is juist, maar dat er dan niet meer huizen mogen komen opdat het aan deze wegen geen Vinexlocatie gaat lijken, getuigt naar de mening van reclamant van pure willekeur. Zelf wil de gemeente immers wel 2 kavels (huizen) toevoegen aan de bestaande lintbebouwing. Dat met deze 2 kavels de exploitatie van het totale plan 'De Hoge Woerd' rond moet komen, is voor reclamant een niet ter zake doende argument om daarmee anderen het bouwen van een huis niet toe te staan. In het ontwerp is de mogelijkheid

opgenomen om de gronden met de bestemming 'agraris'ch' te wijzigen in 'wonen'. Hiermee zal ook het aantal woningen uitgebreid gaan worden. Reclamant vraagt zich af waarom deze mogelijkheid niet wordt geboden langs de Groenedijk en 't Zand.

Naar de mening van reclamant is het zorg dragen voor een goed straatbeeld een taak van de welstandscommissie en reclamant zou dan ook graag zien dat op het perceel ten oosten van de Groenedijk 10 de mogelijkheid ontstaat om een nieuwe woning te bouwen.

*Reactie:*

*Om de diversiteit en opzet van de lintbebouwing te behouden, is in de regeling ten behoeve van de lintbebouwing (Wonen 2) opgenomen dat uitbreiding van het bestaande aantal woningen niet mogelijk is en dat de inhoud van het hoofdgebouw, exclusief aanbouwen en bijgebouwen en overkappingen (tegenwoordig benoemd als 'bijbehorende bouwwerken'), maximaal 600 m<sup>3</sup> mag bedragen. Het bouwperceel mag tot maximaal 25% worden bebouwd, exclusief bijbehorende bouwwerken, tot een maximum van 600 m<sup>2</sup>. Op deze wijze wordt voorkomen dat een situatie ontstaat waar ongewenste verdichting van de lintbebouwing ontstaat en een perceel op een onevenredige wijze wordt volgebouwd.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### 5. Twee onder 1 kap-woningen

Het bezwaar van reclamant bestaat eruit dat niet duidelijk is hoe omgegaan dient te worden met de herbouw van twee onder 1 kap-woningen. Reclamant wil duidelijk in het betreffende artikel opgenomen hebben dat het bij een twee onder 1 kap-woning gaat om 2 bouwpercelen met 2 hoofdgebouwen met een inhoud van ten hoogste 600m<sup>3</sup>, waarbij geen afstand tot de gedeelde perceelgrens aangehouden dient te worden omdat de gezamenlijke scheidingmuur op de gezamenlijke grens staat.

Verder lijkt het volgens reclamant zo te zijn dat indien er een aanbouw met maximale breedte van 3 meter aangebouwd wordt, het hoofdgebouw 8 meter uit de zijdelingse grens moet staan. Dit lijkt een onwerkbaar situatie op te leveren bij nieuw- of herbouw van huizen en naar de mening van reclamant belemmert de gemeente hierbij de huiseigenaren. Wijziging van artikel 13.2.2.f naar 2 meter lijkt hier beter volgens reclamant.

*Reactie:*

*Op grond van de regels is het toegestaan dat een hoofdgebouw maximaal 600 m<sup>3</sup> mag bedragen. Dit geldt dus ook voor een twee-aan-een gebouwde woningen. In de regels is naar aanleiding van deze zienswijze wel een aanpassing gemaakt ten aanzien van de afstand die in acht moet worden genomen tussen een hoofdgebouw en de zijdelingse perceelsgrens ten behoeve van twee-aan-een gebouwde gebouwen. De aanpassing luidt als volgt:*

*Artikel 13.2.1 lid h:*

*'in afwijking van het gestelde onder g. behoeft geen afstand van het hoofdgebouw tot de zijdelingse perceelsgrens te worden aangehouden, indien deze perceelsgrens de grens betreft waar twee-aan-een gebouwde woningen aaneen zijn gebouwd'.*

*Ten aanzien van de afstand tot de zijdelingse perceelsgrens: in de regels ten behoeve van de aanbouwen en bijgebouwen (op grond van het Besluit*

*omgevingsrecht (Bor) inmiddels genoemd 'bijbehorende bouwwerken') is geregeld dat deze op minimaal 5 meter afstand van de zijdelingse perceelsgrens dienen te worden gesitueerd. Deze afstand mag groter zijn, maar dient, om de openheid van de lintbebouwing te kunnen garanderen, minimaal 5 meter te bedragen. Deze minimale afstand geldt ook voor het hoofdgebouw, al dan niet voorzien van een aanbouw. Uitgangspunt is dat naast de zijgevel van de woning minimaal een strook van 5 meter moet zijn om de openheid van het lint te garanderen. Dit kan betekenen dat indien het hoofdgebouw op 5 meter afstand is gesitueerd ten opzichte van de perceelsgrens, geen mogelijkheid meer bestaat voor een aanbouw aan de zijgevel.*

*Indien overigens sprake is van een bestaande, ten tijde van het in werking treden van het bestemmingsplan, afwijkende situatie, dan mag de situering van deze hoofdgebouwen en/of aan- en bijgebouwen worden gehandhaafd en/of vernieuwd, maar de afwijkingen mogen niet worden vergroot.*

**Conclusie:** de zienswijze leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan, namelijk de aanpassing van artikel 13.2.1 lid i van de regels.

### **Conclusie**

De zienswijzen van reclamant 8 onder punt 1, 3 en 4 leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan. De overige zienswijze van deze reclamanten leiden niet tot een aanpassing bestemmingsplan. Een overzicht van alle aanpassingen van het bestemmingsplan wordt gegeven in hoofdstuk 2 van dit vaststellingsrapport.



## 2.9 Reclamanten 9

Reclamanten zijn eigenaren van een bestaande twee onder 1 kap-woning aan 't Zand en momenteel zijn zij bezig met een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen, voor de bouw van een twee onder 1 kap-woning ter vervanging van deze bestaande woning, op 2 adressen.

### 1. Hoofdgebouw

Om tijdens de verdere bouwaanvraagprocedure mogelijke discussie te voorkomen over de maximale toegestane inhoud per hoofdgebouw zien reclamant graag dat aan punt 2 van paragraaf 13.2.1 wordt toegevoegd dat een twee onder 1 kap-woning wordt aangemerkt als 2 hoofdgebouwen en dat elk hoofdgebouw een inhoud mag hebben van 600 m<sup>3</sup> exclusief aanbouwen, bijgebouwen en overkappingen.

*Reactie:*

*De afdeling Publieke Diensten is verantwoordelijk voor de toetsing van de bestemmingsplannen. Deze afdeling heeft aangegeven dat twee-aan-een gebouwde woningen worden gezien als twee hoofdgebouwen. Dit sluit ook onverkort aan op de begripsbepaling van wat een hoofdgebouw is, namelijk een gebouw dat op een bouwperceel door zijn aard, functie, constructie of afmetingen dan wel gelet op de bestemming als belangrijkste bouwwerk valt aan te merken.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

### 2. Inhoud hoofdgebouw

Omdat op de met 'Wonen-2' aangegeven gronden zowel vrijstaande als twee-aan-een-woningen gebouwd mogen worden, moet het volgens reclamanten wel zo zijn dat bij een twee onder 1 kap-woning elke woning maximaal 600 m<sup>3</sup> mag zijn. Dit blijkt nu niet goed uit de tekst en reclamanten zien dit graag aangepast.

*Reactie:*

*Op grond van de huidige regels is het toegestaan dat de inhoud van hoofdgebouwen maximaal 600 m<sup>3</sup> mag bedragen. Op grond van de onder de reactie 1 opgenomen begripsbepaling van een hoofdgebouw, kan ook een helft van een twee-aan-een gebouwde woning worden aangemerkt als hoofdgebouw en dient dus te voldoen aan de desbetreffende bouwregels zoals opgenomen in de bestemming 'Wonen-2'.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

### 3. Afstand hoofdgebouw tot zijdelingse perceelgrens

Omdat op de met 'Wonen-2' aangegeven gronden zowel vrijstaande als twee-aan-een-woningen gebouwd mogen worden, zou hier ook omschreven moeten worden dat de woning scheidende muur van een twee onder 1 kap-woning uiteraard altijd op de perceelgrens komt te staan en dus niet op minimaal 5,0 meter afstand van de perceelgrens kan komen.

*Reactie:*

*Zie de gemeentelijke reactie bij reclamant 8 onder nummer 4.*

**Conclusie: de zienswijze leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan, namelijk de aanpassing van artikel 13.2.1 lid i van de regels.**

#### 4. Aangebouwen en bijgebouwen

Naar de mening van reclamanten kan de afstand van een aanbouw en/of bijgebouw tot de zijdelingse perceelgrens niet ook minimaal 5,0 meter bedragen omdat het hoofdgebouw – bij een twee onder 1 kap-woning – ook al een afstand moet hebben tot de zijdelingse perceelgrenzen van 5,0 meter en de maximale breedte van een aanbouw aan een zijgevel 3,0 meter is. Hierdoor zou volgens reclamanten de minimale afstand van de aanbouw tot de zijdelingse perceelgrens 2,0 meter moeten zijn. Zoals het nu is verwoord in het ontwerpplan maken reclamanten eruit op dat zowel het hoofd- als het bijgebouw op minimaal 5 meter uit de zijdelingse perceelgrenzen moeten komen. Voor wat betreft de percelen van reclamanten ontstaat er daardoor een veel te klein bouwblok voor hoofdgebouwen en bijgebouwen tezamen. Reclamanten zien graag aangepast dat een bijgebouw aan het hoofdgebouw op minimaal 2 meter vanaf de perceelgrenzen mag komen.

*Reactie:*

*Zie de gemeentelijke reactie bij reclamant 8 onder nummer 4.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### **Conclusie**

De zienswijzen van reclamant 9 onder punt 3 leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan. De overige zienswijze van deze reclamanten leiden niet tot een aanpassing bestemmingsplan. Een overzicht van alle aanpassingen van het bestemmingsplan wordt gegeven in hoofdstuk 2 van dit vaststellingsrapport.

## 2.10 Reclamanten 10

### 1. Locatie Cultuurpaviljoen

Het valt reclamanten op dat met name de plaats van het Cultuurpaviljoen nog niet is bepaald terwijl de rest van de plannen voor het Castellum al behoorlijk concreet zijn. Juist het Cultuurpaviljoen is de bebouwing waarvan zij overlast kunnen krijgen. In hun inspraakreactie hebben zij al aangegeven dat zij er bezwaar tegen hebben dat als het Cultuurpaviljoen wordt geplaatst op de oude weg, dit leidt tot aantasting van het uitzicht, lichtinval en privacy. In het ontwerpbestemmingsplan wordt echter nog niet bepaald dat het Cultuurpaviljoen op de oude weg komt en reclamanten merken op dat het gebied waar het Cultuurpaviljoen kan komen veel ruimer is. In het ontwerpplan wordt dus niet de ruimtelijke afweging gemaakt die voor reclamanten zo belangrijk is en tegelijkertijd stelt de gemeente dat zij er alles aan doet om de overlast te beperken. Volgens reclamanten gaat dit niet samen. In het geval indien het Cultuurpaviljoen op de oude weg wordt geplaatst, is de overlast voor hen maximaal en wanneer het Cultuurpaviljoen elders wordt geplaatst, is de overlast voor hen minimaal. Om die reden zijn reclamanten van mening dat het bestemmingsplan de ruimtelijke afweging preciezer zou moeten maken. Immers, door de plaats van het paviljoen zo onzeker te laten, kan het straks voor reclamanten 'maximaal overlastgevend' worden geplaatst en dan is er sprake van een 'gebonden beschikking' (Wabovergunning ex artikel 2.1 lid 1 sub a) en hebben bezwaren geen enkele zin meer. Voor reclamanten is het zeer nadelig dat de gemeente zo onduidelijk is over waar zij aan toe zijn en zij zijn van mening dat de gemeente bij de afweging van belangen de belangen van reclamanten dient te wegen, uitgaande van de voor hen meest nadelige mogelijkheid.

#### *Reactie:*

*In het ontwerpbestemmingsplan was de contour van de locatie van het castellumpaviljoen nog behoorlijk ruim ingetekend op de verbeelding, en betrof de aanduiding de noordelijke helft van het Castellum, met een bebouwingspercentage van 50. Inmiddels is het ontwerp van het castellumpaviljoen in de afrondende fase en is de bebouwing geconcentreerd in het noordoostelijke kwadrant. De concentratie van de bebouwing in de noordoosthoek van het Castellum komt voort uit de randvoorwaarden van de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, maar ook uit praktische randvoorwaarden van verkeerstechnische en logistieke aard (bevoorrading via de weg 't Zand, bezoekersentree, enz). Het bebouwingspercentage is voor dit kwadrant verhoogd naar 75%, om de gewenste bebouwing te kunnen realiseren op een kleiner oppervlak. De verbeelding is hierop ook aangepast.*

*Daarnaast is, naar aanleiding van de ingediende zienswijzen en overleg in de Klankbordgroep, is besloten het Castellumpaviljoen 180 graden te draaien, waarmee het hoogste punt van maximaal 15 meter op grotere afstand van de direct omwonenden komt te liggen.*

*De consequenties van deze aanpassingen is dat het toekomstige castellumpaviljoen weliswaar op een kortere afstand komt te liggen van de woningen aan 't Zand en Groenedijk, maar vanwege de rotatie van het Castellumpaviljoen blijft de hoogte van het paviljoen aan de buitenkant van het Castellum beperkt tot ongeveer 9 meter. De afstand tussen de woning van reclamant en het castellumpaviljoen bedraagt dan circa 37 meter (gemeten vanaf de voorgevel van de woning tot het dichtstbijzijnde punt van het Castellumpaviljoen). De afstand tussen de woning van reclamant en de entree van het Castellumpaviljoen bedraagt circa 65 meter.*

*De castellumwal en wachttorens blijven op de eerder geplande locaties. De bouwhoogte van de castellumwal en de wachttorens bedragen respectievelijk maximaal 6 en 10 meter. Voor de volledigheid wordt hier nog gemeld dat de omloop zelf op circa 5 meter hoogte gepland wordt; de hoogte van de castellumwal bedraagt 6 meter. Volwassen bezoekers zullen dus wel uitkijken over de kantelen. De afstand tussen de woning van reclamant en de castellumwal bedraagt circa 34 meter, gemeten vanaf de gevel van de woning tot het dichtstbijzijnde punt van de castellumwal.*

*Aangezien deze afstand redelijk kort op het perceel van reclamant is gelegen, kan sprake zijn van enige aantasting van het woongenot van reclamant. Mocht reclamant van mening zijn dat door de ontwikkelingen sprake is van een waardedaling van zijn woning, dan kan te zijner tijd eventueel een verzoek om een tegemoetkoming in de planschade worden ingediend bij het college van burgemeester en wethouders.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

## 2. Overlast

*Omdat het duidelijk is dat het om grote hoeveelheden bezoekers zal kunnen gaan op bepaalde dagen, verbaast het reclamanten dat er nog geen duidelijkheid is over de wijze waarop de verkeersafwikkeling zal gaan plaatsvinden en waar en hoeveel parkeerplaatsen er gaan komen. Het lijkt reclamanten niet juist om pas bij het verlenen van een evenementenvergunning na te gaan denken over hoe om te gaan met het verkeer omdat parkeerdruk bij dit plan immers nu al kan worden voorzien.*

### *Reactie:*

*In het bestemmingsplan is wel degelijk rekening gehouden met de benodigde parkeerplaatsen die noodzakelijk zijn om de parkerende bezoekers te faciliteren. Uit de parkeerbalans ten behoeve van het bestemmingsplan Hoge Woerd blijkt dat er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn als alle functies in het plangebied in gebruik zijn genomen. Er is zelfs sprake van extra parkeerplaatsen als piekopvang. En mocht sprake zijn van eventuele grote evenementen, dan kan het parkeren ook buiten het plangebied worden georganiseerd en worden bezoekers met pendelbussen vervoerd. Vanwege de centrale ligging van Hoge Woerd in Leidsche Rijn en vanwege de diverse hoofdfietsroutes die op de Hoge Woerd aansluiten zal naar verwachting een groot deel van de bezoekers met de fiets komen. Op grond hiervan zal niet of nauwelijks sprake zijn van parkeeroverlast.*

*Een evenementvergunning is vereist indien men een evenement organiseert dat buiten en in de openbare ruimte plaatsvindt. Afhankelijk van het aantal bezoekers en of het op meerdere dagen plaatsvindt, heeft men een kleine, midden of grote evenementvergunning nodig. Een evenementvergunning stelt onder andere regels op het gebied van het plaatsen van bouwsels, veiligheid, brandveiligheid, verkeer en vervoer, geluid, eten en drinken, promotieactiviteiten en afval en reiniging. Ten aanzien van het parkeren wordt in het bestemmingsplan al gefaciliteerd dat voldoende parkeerplaatsen in het plangebied aanwezig zijn om de bezoekers van het Castellum op te vangen. De overige regels, zoals verkeer, veiligheid e.d. zijn aspecten die niet kunnen worden geregeld in een bestemmingsplan.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

### 3. Geluidsoverlast, sociale veiligheid, brandveiligheid en geuroverlast

Reclamanten blijven bij hun inspraakreactie voor wat betreft geluidsoverlast, sociale veiligheid, brandveiligheid, geuroverlast en zijn van mening dat de gemeente reeds nu adviezen van instanties zou moeten vragen met expertise op deze vlakken om te voorkomen dat in het bestemmingsplan zaken niet of wel worden opgenomen die later beter anders hadden kunnen worden gesteld. Dit zou veel onzekerheid bij omwonenden kunnen worden weggenomen.

#### *Reactie:*

*De aspecten sociale veiligheid, brandveiligheid en geuroverlast zijn aspecten die niet worden geregeld in een bestemmingsplan. Dat betekent niet dat bij de ontwikkeling van het Castellum met deze aspecten geen rekening wordt gehouden. In het ontwerpteam dat zich bezig houdt met het ontwerp (vormgeving) van het Castellum zijn de aspecten sociale veiligheid en brandveiligheid belangrijke aspecten waarmee in het ontwerp zeer zeker rekening wordt gehouden. Zo wordt het ontwerp ook overlegd aan de brandweer en zal bij de uiteindelijke aanvraag om omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen het bouwplan dienen te voldoen aan de brandveiligheidseisen zoals bijvoorbeeld opgenomen in het Bouwbesluit.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

### 4. Ruimtelijke afweging

Reclamanten zijn van mening dat op allerlei vlakken de ruimtelijke afweging niet volledig is. In verband met het feit dat de gemeente bij de beantwoording van hun inspraakreactie steeds weer verwijst naar nog te bepalen en te onderzoeken zaken waardoor nog steeds geen duidelijkheid is verkregen, verzoeken zij de gemeente hun inspraakreactie als herhaald en ingelast te beschouwen.

#### *Reactie:*

*Deze inspraakreactie is reeds behandeld in de Nota van inspraak en overleg. De gemeentelijke reactie zoals gegeven op deze inspraakreactie blijft onverkort van kracht. Hierbij wordt voor de beantwoording dan ook verwezen naar de Nota van inspraak en overleg.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

### 5. Afwijzing horecabestemming

Reclamanten vinden het jammer dat hun vraag of er een horecabestemming kan worden opgenomen door de gemeente niet positief is beantwoord en verzoeken de gemeente om dit punt opnieuw te bekijken.

#### *Reactie:*

*Het is in deze fase van het bestemmingsplan niet mogelijk om deze horecabestemming mee te nemen. Zodra de plannen meer concreet zijn, is de gemeente bereid om hier een planologische afweging in te maken. Daarbij wordt gekeken of de betreffende functiewijziging passend is op deze specifieke locatie. Gekeken wordt dan onder meer naar de meerwaarde die het plan biedt voor het park Hoge Woerd, eventuele overlast voor omwonenden en de mogelijkheid om de extra parkeerbehoefte op te lossen.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### 6. Te verwachten schade

In hun inspraakreactie hebben reclamanten aangegeven bang te zijn voor schade door de bouwwerkzaamheden. Nu de gemeente heeft toegezegd dat er een bouwkundige vooropname zal plaatsvinden, verzoeken reclamanten contact op te nemen om een afspraak hiervoor te maken. Zij blijven van mening dat zij schade lijden door dit plan, onder andere door de uitgebreide mogelijkheden voor plaatsing van het Cultuurpaviljoen en de bijbehorende onzekerheid in het bestemmingsplan. Hierdoor zal hun woningen dalen in waarde en zij willen de waardedaling door het plan graag vergoed zien.

#### *Reactie:*

*Indien daadwerkelijk wordt gestart met de bouwwerkzaamheden, zal hieraan voorafgaand een vooropname plaatsvinden en zal te zijner tijd een afspraak met reclamant worden gemaakt.*

*Ten aanzien van een tegemoetkoming in de planschade wordt verwezen naar de gemeentelijke reactie op reclamant 2 onder punt 8.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### 7. Belangenafweging

Reclamanten zijn niet tegen het plan en willen graag in overleg met de gemeente blijven om vragen en onduidelijkheden op te lossen en verzoeken de gemeente het plan in dit stadium nader te preciseren en hun belangen daarbij zwaarder mee te wegen.

#### *Reactie:*

*Reclamanten zijn lid van de Klankbordgroep Hoge Woerd. Het plan voor het Castellum Hoge Woerd is nog in de fase van structuurontwerp.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### **Conclusie**

**De zienswijzen van reclamant 10 leiden niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

## 2.11 Reclamanten 11

### 1. Locatie Cultuurpaviljoen

Het valt reclamanten op dat met name de plaats van het Cultuurpaviljoen nog niet is bepaald. Het kan dus ook heel dicht bij het perceel van reclamanten worden geplaatst. Juist het Cultuurpaviljoen is de bebouwing waarvan zij overlast kunnen krijgen. Plaatsing van het cultuurpaviljoen dichtbij zal leiden tot aantasting van uitzicht, lichtinval en privacy met name, maar zeker niet uitsluitend, in de tuin. In het ontwerpbestemmingsplan wordt op dit moment echter niet bepaald dat het Cultuurpaviljoen op de oude weg komt, het gebied waar het Cultuurpaviljoen kan komen, is veel ruimer. In het ontwerpbestemmingsplan maakt gemeente dus juist niet de ruimtelijke afweging die voor reclamanten van belang is. Tegelijkertijd stelt gemeente dat gemeente er alles aan doet om de overlast te beperken. Volgens reclamanten gaat dit niet samen, immers indien gemeente het cultuurpaviljoen op de oude weg plaatst, is de overlast voor reclamanten maximaal, plaatst gemeente het ergens anders, dan is de overlast voor reclamanten minimaal. Reclamanten zijn daarom van mening, dat het bestemmingsplan de ruimtelijke afweging preciezer zou moeten maken, Immers door de plaats van het paviljoen zo onzeker te laten kan het straks voor reclamanten 'maximaal overlastgevend' worden geplaatst, en dan is er sprake van een 'gebonden beschikking' (oftewel slechts een Wabovergunning ex artikel 2.1. lid 1 sub a) en hebben bezwaren van reclamanten geen enkele zin meer. Volgens reclamanten is het voor hen zeer nadelig dat u zo onduidelijk bent over waar zij aan toe zijn. Reclamanten zijn ook van mening dat gemeente daarom, bij de afweging van belangen, hun belangen dient te wegen, uitgaande van de voor hen meest nadelige mogelijkheid.

#### *Reactie:*

*In het ontwerpbestemmingsplan was de contour van de locatie van het castellumpaviljoen nog behoorlijk ruim ingetekend op de verbeelding, en betrof de aanduiding de noordelijke helft van het Castellum, met een bebouwingspercentage van 50. Inmiddels is het ontwerp van het castellumpaviljoen in de afrondende fase en is de bebouwing geconcentreerd in het noordoostelijke kwadrant. De concentratie van de bebouwing in de noordoosthoek van het Castellum komt voort uit de randvoorwaarden van de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, maar ook uit praktische randvoorwaarden van verkeerstechnische en logistieke aard (bevoorrading via de weg 't Zand, bezoekersentree, enz). Het bebouwingspercentage is voor dit kwadrant verhoogd naar 75%, om de gewenste bebouwing te kunnen realiseren op een kleiner oppervlak. De verbeelding is hierop ook aangepast.*

*Daarnaast is, naar aanleiding van de ingediende zienswijzen en overleg in de Klankbordgroep, is besloten het Castellumpaviljoen 180 graden te draaien, waarmee het hoogste punt van maximaal 15 meter op grotere afstand van de direct omwonenden komt te liggen.*

*De consequenties van deze aanpassingen is dat het toekomstige castellumpaviljoen weliswaar op een kortere afstand komt te liggen van de woningen aan 't Zand en Groenedijk, maar vanwege de rotatie van het Castellumpaviljoen blijft de hoogte van het paviljoen aan de buitenkant van het Castellum beperkt tot ongeveer 9 meter. De afstand tussen de woning van reclamant en het castellumpaviljoen bedraagt dan 60 meter (gemeten vanaf de gevel van de woning tot het dichtstbijzijnde punt van het Castellumpaviljoen).*

*De castellumwal en wachttorens blijven op de eerder geplande locaties. De bouwhoogte van de castellumwal en de wachttorens bedragen respectievelijk*



*maximaal 6 en 10 meter. Voor de volledigheid wordt hier nog gemeld dat de omloop zelf op circa 5 meter hoogte gepland wordt; de hoogte van de castellumwal bedraagt 6 meter. Volwassen bezoekers zullen dus wel uitkijken over de kantelen. De afstand tussen de woning van reclamant en de castellumwal bedraagt circa 44 meter, gemeten vanaf de gevel van de woning tot het dichtstbijzijnde punt van de castellumwal.*

*Aangezien de afstand van 44 meter enigszins kort op het perceel van reclamant is gelegen, kan sprake zijn van enige aantasting van het woongenot van reclamant. Mocht reclamant van mening zijn dat door de ontwikkelingen sprake is van een waardedaling van zijn woning, dan kan te zijner tijd eventueel een verzoek om een tegemoetkoming in de planschade worden ingediend bij het college van burgemeester en wethouders.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

## 2. Privacy

De omloop en de torens zullen er toe leiden dat er veel inkijk komt in huis en tuin van reclamanten. Het is helaas nog niet gekomen tot afspraken over beperking daarvan. Reclamanten hebben bezwaar tegen de inkijk, hun privacy wordt hierdoor aangetast.

*Reactie:*

*Zie gemeentelijke reactie bij reclamant 10, onder nummer 1.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

## 3. Geluidsoverlast

Reclamanten zijn van mening, dat het plan niet voldoet nu over de geluidsoverlast van het cultuurhuis veel onduidelijk blijft. Het bestemmingsplan maakt het mogelijk dat allerlei activiteiten zullen worden georganiseerd, waarbij ook geluid wordt geproduceerd. Het gaat bijvoorbeeld over voorstellingen met muziek, en dit zal ook leiden tot verkeersgeluid, in verband met de hoeveelheid bezoekers. Reclamant is van mening dat al deze mogelijke geluidsoverlast niet meegenomen is in afwegingen, en dat dit aspect zelfs niet voldoende is onderzocht.

*Reactie:*

*Tijdens een beperkt aantal piekdagen zullen naar verwachting veel mensen het Castellum gaan bezoeken. Hiervoor zullen te zijner tijd draaiboeken worden gemaakt, waarbij het minimaliseren van overlast (parkeerlocaties, looproutes, openingsuren, geluid et cetera) een belangrijke rol speelt. Ervaringen elders in de stad zullen meegenomen worden bij het opstellen van deze draaiboeken. Het is niet mogelijk om een piekdag geheel buiten het blikveld van de direct omwonenden te organiseren. Enige vorm van overlast voor omwonenden kan dus plaatsvinden. Voor geluiden die binnen het gebouw (zoals het Castellumpaviljoen) worden gemaakt, worden in de Wet milieubeheer (Activiteitenbesluit) beperkingen opgelegd voor de geluidsbelasting van de inrichting op de gevel van omliggende woningen.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**



#### 4. Verkeer

Reclamanten maken zich zorgen over de wijze waarop het verkeer zal gaan worden afgewikkeld en hoe voorzien zal worden in voldoende parkeergelegenheid, er zullen immers evenementen worden gehouden. Volgens reclamanten behoren afwegingen daarover, zeker bij dit bijzondere plan, thuis in het bestemmingsplan, en kunnen deze afwegingen niet vooruitgeschoven worden naar het moment van verlenen van een evenementenvergunning.

#### *Reactie:*

*Om parkeerproblemen te voorkomen, is uitgebreid studie gedaan naar de toekomstige parkeerbehoefte in het plangebied. Uit de parkeerbalans blijkt dat er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn als alle functies, zoals opgenomen in het bestemmingsplan, in gebruik zijn genomen. Er is hierbij zelfs sprake van extra parkeerplaatsen als piekopvang. Bij eventuele grote evenementen kan het parkeren ook buiten het plangebied worden georganiseerd en worden bezoekers met pendelbussen vervoerd. Vanwege de centrale ligging van Hoge Woerd in Leidsche Rijn en vanwege de diverse hoofdfietsroutes die op de Hoge Woerd aansluiten zal naar verwachting een groot deel van de bezoekers met de fiets komen. Op grond hiervan zal binnen het plangebied geen parkeeroverlast te verwachten zijn.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### 5. Gewasbeschermingsmiddelen

Het fruitbedrijf Goes met fruitgaarden en een plattelandswinkel zijn in dit bestemmingsplan opgenomen. Op dit bedrijf wordt gebruik gemaakt van bestrijdingsmiddelen. Het gebruik van deze middelen zo dicht bij de woning van reclamanten is uit het oogpunt van gezondheidsrisico's onwenselijk. In het plan is hierover geen enkele afweging opgenomen. Reclamanten zijn van mening dat dit aspect wel had moeten worden meegewogen.

#### *Reactie:*

*Voor bestaande situaties is de bestrijdingsmiddelenwet met betrekking tot het gebruik van bestrijdingsmiddelen in een boomgaard van toepassing. Daarin staat welke middelen zijn toegelaten en dat bestrijdingsmiddelen conform de gebruiksvoorschriften moeten worden gebruikt en opgeslagen. Ook de wijze waarop en wanneer en gespoten wordt, zijn aan regels gebonden. De AID (de algemene inspectiedienst) van het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie is de toezichthoudende en handhavende instantie met betrekking tot deze wet.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### Overleg

Reclamanten willen nogmaals benadrukken, dat zij niet tegen het plan voor het Castellum zijn, en graag in overleg met gemeente blijven om de vragen en onduidelijkheden op te lossen. Reclamanten verzoeken gemeente met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan om het plan in dit stadium nader te preciseren en hun belang daarbij zwaarder mee te wegen.

#### *Reactie:*

*Reclamanten zijn lid van de Klankbordgroep Hoge Woerd. Het plan voor het Castellum Hoge Woerd is nog in de fase van structuurontwerp en blijft onderwerp van overleg in de klankbordgroep.*

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

**Conclusie**

De zienswijzen van reclamant 11 leiden niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

## 2.12 Reclamanten 12

### 1. Feitelijke situatie

De bouwwerken die het voorliggende bestemmingsplan mogelijk maakt, liggen op korte afstand van de woning van reclamant en steken vooral wat mogelijke bouwhoogte betreft aanzienlijk boven zijn woning en die van zijn naaste burens uit. De bestaande feitelijke en planologische situatie tegenover de woning van reclamant is nu nog een agrarisch gebied met boomgaarden. Het plan maakt dan ook een enorme inbreuk op deze situatie.

Door de geringe afstand die wordt aangehouden tussen de woning van reclamant en de plek waar het Castellum dient te worden gebouwd (circa 50 meter) wordt er een enorme inbreuk gemaakt op de bestaande woon- en leefsituatie van reclamant en zijn burens. De wal met omloopmogelijkheid en de wachttorens die deel uitmaken van het Castellum steken straks wat hoogte betreft ruim uit boven zijn woning. Het loopniveau van de omloop steekt meer dan 4 meter uit boven het begane grondniveau van de woning van reclamant en op ooghoogte van de mensen die op de wal kunnen lopen, betekent dit dat die mensen bijna 6 meter uitsteken boven het grondniveau van de woning van reclamant en zijn burens. De overige bebouwing (bijvoorbeeld het Cultuurhuis) die dit plan mogelijk maakt, wordt nog hoger en groter. Dit alles zal een enorme inbreuk maken op de privacy van reclamant, zijn gezin en burens. Reclamant zal een gevoel van continue inkijken in zijn woning hebben.

Uit het ontwerpplan blijkt volgens reclamant overigens nog steeds onvoldoende hoe de gemeente aan deze inbreuk op het woon- en leefklimaat tegemoet gaat komen.

Reclamant herhaalt zijn eerder kenbaar gemaakte voorstel om aan de zijde van de wal/omloop, die uitkijkt op de straat Tyfoon waar reclamant woont, om daar vanaf de omloop en de wachttorens geen uitkijk mogelijk te maken richting de straat Tyfoon, maar dat wel mogelijk te maken aan de zijden waar geen woningen van derden staan. Reclamant betreurt het dat zijn belangen en die van zijn burens schijnbaar van veel minder belang zijn dan het realiseren van dit project dat zo'n grote, negatieve, inbreuk maakt op de naaste woon- en leefomgeving.

Reactie:

*Zie de gemeentelijke reactie bij reclamant 1 onder nummer 2. De Castellumwal zal overigens rondom opengesteld worden voor publiek, op de momenten dat het Castellum als geheel geopend is.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

### 2. Inspraakreactie

Reclamant heeft een inspraakreactie ingediend met betrekking tot het voorontwerp-bestemmingsplan. De daarin verwoorde bezwaren zijn voor het college geen reden geweest om daaraan in het ontwerpbestemmingsplan tegemoet te komen. Reclamant kan zich hierin niet vinden. De daarin genoemde bezwaren van reclamant blijven onverkort aan de orde en hij verzoekt de inhoud daarvan als hier herhaald en ingelast te beschouwen.

Reactie:

*Deze inspraakreactie is reeds behandeld in de Nota van inspraak en overleg. De gemeentelijke reactie zoals gegeven op deze inspraakreactie blijft*

*onverkort van kracht. Hierbij wordt voor de beantwoording dan ook verwezen naar de Nota van inspraak en overleg.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### Inbreuk op bestaande situatie

Het bevreemdt reclamant dat de gemeente vasthoudt aan het ontwerpplan, terwijl door de realisering van het Castellum en de overige bijbehorende bouwwerken er een enorme inbreuk wordt gemaakt op de bestaande omgeving. Dit is enerzijds de leef- en woonomgeving van reclamant en zijn burens en anderzijds wordt een agrarisch gebied met fruitteelt wat heel typerend is in dit gebied, teniet gedaan.

*Reactie:*

*Zie de gemeentelijke reactie bij reclamant 2 onder nummer 1.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### Verlies vrij uitzicht

Door het bouwplan dreigt reclamant zijn vrije uitzicht te verliezen over de boomgaarden bij hem tegenover. Na voltooiing van de plannen heeft reclamant direct zicht op de enorme bouwmassa, waardoor het bestaande uitzicht in ernstige mate wordt aangetast en compleet veranderd. Dit is een grote inbreuk op de bestaande situatie en voor reclamant een onaanvaardbare beperking.

*Reactie:*

*Tot voor kort hadden de bewoners van Tyfoon en Oosterlengte vanuit de woning helemaal geen zicht op de Hoge Woerd, vanwege een hoge coniferen haag. Deze haag is verwijderd ten behoeve van de aanleg van Het Lint in de Hoge Woerd.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### Vrees voor geluidsoverlast

Door de wezenlijke verandering van de directe omgeving van de woning van reclamant ontstaat een aantasting van zijn rust en dus van zijn woongenot. Door de komst van het bouwplan op geringe afstand van zijn woning vreest reclamant veel geluidsoverlast. De komst van het Castellum zal volgens het plan leiden tot een groot aantal bezoekers en zo ook tot een toename van het aantal verkeersbewegingen met alle geluidsoverlast van dien.

*Reactie:*

*Zie de gemeentelijke reactie bij reclamant 2 onder nummer 5.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### Parkeerproblemen

Reclamant vreest parkeerproblemen. Hij gaat uit van jaarlijks circa 100.000 bezoekers van het Castellum. Het valt reclamant op dat de gemeente in de reactie op zijn inspraakreactie enkel opmerkt dat er in voldoende parkeerplaatsen wordt voorzien. In het ontwerpplan wordt in paragraaf 4.3.7.4 opgemerkt dat er aanvullend 80 parkeerplaatsen nodig zijn en om die te realiseren zijn op meerdere plaatsen in de omgeving parkeermogelijkheden

ingepland. Als deze er allemaal komen, zijn er verspreid in de omgeving 158 parkeerplaatsen extra voorzien.

Reclamant vindt dit geen goed en passend parkeerbeleid omdat een aantal van 158 parkeerplaatsen, niet centraal aangelegd en niet geheel op het terrein van het Castellum niet voldoende zal zijn. Hij vreest hierdoor vooral dat de bezoekers in de omgeving zullen gaan parkeren wat volgens hem veel parkeerproblemen en parkeeroverlast, onder andere bij hem in de straat, zal opleveren.

*Reactie:*

*Zie gemeentelijke reactie bij reclamant 11, onder nummer 4.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### Financiële haalbaarheid

Volgens reclamant is door de gemeente onvoldoende onderzocht of de uitvoering van het bestemmingsplan financieel haalbaar is. Onduidelijk is of er in de gemeente en omgeving voldoende belangstelling is voor het project en reclamant verzoekt de gemeente alsnog onderzoek te doen naar de financiële haalbaarheid.

*Reactie:*

*Zie gemeentelijke reactie bij reclamant 2, onder nummer 6.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### Planschade

Reclamant vreest dat zijn woning in waarde daalt na de realisering van het Castellum en hij is dan ook van plan een planschadeclaim in te dienen bij de gemeente. Hij stelt dat de bouw zorgt voor een zodanig waardeverminderend effect op omringende onroerende zaken dat voor de haalbaarheid van het plan gevreesd moet worden. Volgens reclamant reden temeer om te zoeken naar alternatieve locaties waar geen of minder planschade valt te verwachten.

*Reactie:*

*Zie de gemeentelijke reactie bij reclamant 2 onder nummer 8.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### Alternatieve locaties

Reclamant merkt op dat de gemeente volgens de wet een goede ruimtelijke ordening dient na te streven, wat onder andere inhoudt dat een gedegen onderzoek moet plaatsvinden naar alternatieve locaties. Een van de mogelijkheden in dat kader is volgens reclamant om binnen het hier aangegeven plangebied het Castellum verder weg van zijn woning te verschuiven waardoor ook de wal met omloop en de wachttorens op ruimtere afstand komen te staan. Reclamant vindt een mogelijke alternatieve locatie van groter belang dan het koste wat kost vasthouden aan de schijnbaar oorspronkelijke locatie van het Castellum uit de Romeinse tijd. Hij is van mening dat het Castellum ook elders gebouwd kan worden terwijl daarnaast op een andere manier de oude vindplaatsen worden bewaard.

*Reactie:*

*Zie de gemeentelijke reactie bij reclamant 1 onder nummer 4.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

**Overlast brommers**

Reclamant merkt op dat het tegengaan van brommers op het Lint niet wordt geregeld in het ontwerpplan. Het pad is reeds aangelegd en de praktijk leert dat er nu al veel brommers, hoewel verboden, van het pad gebruik maken. Dit geeft veel overlast in de straat van reclamant. Het enkel verwijzen naar de handhaving van het verkeersbesluit dat brommers niet zijn toegestaan op het pad is volgens hem volstrekt onvoldoende, mede omdat de politie onvoldoende mankracht heeft en dit probleem geen prioriteit heeft bij de politie. Reclamant ziet dit graag geregeld in het bestemmingsplan.

***Reactie:***

*Zoals reeds aangegeven in de Nota van inspraak en overleg is het bestemmingsplan niet het kader waarin het verkeer of verkeersborden worden geregeld. Eventuele verkeershinder door weggebruikers dient te worden geregeld middels verkeersborden en/of handhaving door de politie. Ten aanzien van Het Lint zijn inmiddels afspraken gemaakt met de politie om handhavend op te treden.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

**Conclusie**

**De zienswijzen van reclamanten 12 leiden niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

## 2.13 Reclamanten 13

### 1. Castellumlaan 58 en 58a

Reclamant merkt op dat uit het ontwerpplan blijkt dat door het realiseren van een Romeins Castellum op en rond de locatie Castellumlaan de bestaande woningen met bijgebouwen op Castellumlaan 58 en 58a niet gehandhaafd kunnen blijven en geamoveerd moeten worden en hij zich elders zal moeten vestigen. Hiertoe zijn verkennende gesprekken met ambtenaren van de gemeente gevoerd waarbij reclamant concrete ideeën voor verplaatsing van onder andere de woningen naar een plaats in de nabije omgeving elders in het park heeft voorgesteld. De gemeente heeft hierop tot op heden helaas niet bijzonder enthousiast gereageerd, hetgeen reclamant enigszins bevreemdt en teleurstelt.

#### *Reactie:*

*Op 28 februari jl. heeft wethouder Bosch in een gesprek met betrokken bewoners aangegeven bereid te zijn om mee te werken aan het elders vestigen van de bewoners van de Castellumlaan 58a. Meerdere locaties zijn besproken en worden door betrokken bewoners en gemeente nader verkend.*

### 2. Zelfrealisatie

De nieuwe bestemming voorziet in een bestemming 'horeca' met als functie-aanduiding een specifieke vorm van cultuur en ontspanning, nader aangeduid als 'Castellum-paviljoen'. Reclamant is in beginsel bereid aan genoemde ontwikkelingen mee te werken, maar uit hoofdstuk 6.1 'Economische Uitvoerbaarheid' blijkt dat er geen exploitatieplan is/zal worden opgesteld. Daar waar de gemeente de eigendom niet heeft verworven, is het kostenverhaal anderszins verzekerd volgt uit het ontwerp. Dit is van belang omdat reclamant overweegt de nieuwe horecabestemming zelfstandig, dan wel gezamenlijk met de gemeente of een derde, te gaan realiseren. In dat verband verneemt reclamant graag hoe de gemeente alsdan tot kostenverhaal denkt over te gaan en hij verzoekt de gemeente hem over dit onderwerp uitputtend te informeren. Reclamant verklaart zich uitdrukkelijk bereid om in goed overleg c.q. samenwerking met de gemeente tot concrete invulling van de bestemming te komen.

#### *Reactie:*

*De regels bij het bestemmingsplan zijn van dien aard dat zelfrealisatie door de grondeigenaar van het Castellum niet mogelijk is. Gemeente is in beginsel zelf de enige exploitant. Om de realisatie mogelijk te maken zal de gemeente het perceel van reclamant dienen te verwerven. Gemeente streeft hierbij naar minnelijke verwerving en zal derhalve de overleggen omtrent minnelijke verwerving van het perceel van reclamant voortzetten. Indien nodig kan gemeente Utrecht, als uiterste instrument, middels het bestemmingsplan een onteigeningsprocedure in gang zetten.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

### **Conclusie**

**De zienswijzen van reclamant 13 leiden niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**



## 2.14 Reclamanten 14

### 1. Inpassing in bestaande omliggende bebouwing en omvang van objecten in het park

Reclamant is van mening dat het plan niet past bij de bestaande bebouwing gezien de relatieve afmetingen van de objecten (houten wallen, wachttorengedebouwen en Castellumpaviljoen) in het ontwerpplan ten opzichte van de omliggende bebouwing. Deze objecten rijzen volgens reclamant buiten proportie uit boven de bestaande omringende bebouwing waardoor voor de direct omwonenden het uitzicht als wel de normale lichtinval wordt belemmerd. De ligging van het Castellum en het badhuis is historisch bepaald, maar de omringende bebouwing is ook een feitelijk gegeven. De balans van al datgene dat gaat komen en de bestaande omringende bebouwing is volgens reclamant hierdoor zoek.

*Reactie:*

*Zie gemeentelijke reactie bij reclamant 1 onder nummer 2.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

### 2. Privacy-aspecten van de bestaande omliggende woningen

Reclamant merkt op dat de privacy van de bewoners van de bestaande omliggende woningen in hoge mate wordt aangetast door de veronderstelde bezoekersaantallen, de beloopbaarheid van de houten wallen, de wachttorens en het Castellumpaviljoen. Voornamelijk als gevolg van de hoogte en positionering van deze bouwsels kunnen bezoekers van korte afstand in de woningen en tuinen van omringende bewoners kijken, welke bewoners thans een hoge mate van privacy genieten op grond van de ligging van hun woningen en de huidige omgevingssituatie. Door de aanleg van Het Lint is deze privacy al beperkt en wordt nu verder aangetast.

*Reactie:*

*Zie de gemeentelijke reactie bij reclamant 1 onder nummer 2.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

### 3. Bezoekersaantallen Castellum

In het ontwerpplan wordt de veronderstelling dat het Castellum op jaarbasis circa 100.000 bezoekers verwacht op geen enkele wijze onderbouwd door enig onderzoek. Deze veronderstelling is strijdig met de opmerking door de Dienst StadsOntwikkeling in de 'nota van inspraak en overleg': '*Voorop blijft wel staan dat de voorziening het Cultuurhuis c.s. een wijkvoorziening is en niet een regionale en/of landelijke aantrekkingskracht moet krijgen..*' In dat verband is het ook vreemd te moeten constateren dat er brochures in de Engelse taal zijn gepubliceerd.

*Reactie:*

*Zie de gemeentelijke reactie bij reclamant 2 onder nummer 5.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### 4. Overlast

Reclamant vreest overlast, met name in de weekeinden, als gevolg van parkeren buiten de daartoe bestemde plaatsen, zwerfvuil, lawaai, mogelijke schade aan eigendommen van omwonenden, etc.

Een en ander zal de woonfunctie van de bestaande omliggende bebouwing volgens reclamant ernstig verstoren.

*Reactie:*

*Zie de gemeentelijke reactie bij reclamant 1 onder nummer 3.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### 4. Economische aspecten

Reclamant heeft sterke twijfels over de haalbaarheid van het ontwerpplan aangezien de projectleiding nog geen uitspraak kan doen over het totale budget. Reclamant neemt aan dat het project vele miljoenen Euro's zal bedragen en ook in de toekomst zal het budget met betrekking tot onderhoud en handhaving niet gering zijn. Een en ander staat volgens reclamant haaks op de huidige landelijke en gemeentelijke politiek waarin bezuinigingen, ook op cultuur, geboden is. Reclamant is van mening dat de raad een zorgvuldige afweging moet maken tussen deze, blijvende, kosten en kosten die gemaakt worden voor zaken als politie, brandweer, opvang, etc.

*Reactie:*

*Het gemeentelijk bestuur heeft zorgvuldig de te verwachten kosten tegen de toegevoegde waarde van het Castellum afgewogen en is van mening dat de waarde van de realisatie van het Castellum op deze locatie de kosten rechtvaardigt.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### 5. Grondexploitatie: economische uitvoerbaarheid van het plan

Reclamant merkt het volgende op. In het ontwerpbestemmingsplan wordt in meerdere bouwplannen zoals bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, Wro juncto artikel 6.2.1 Bro voorzien, zoals onder andere in de vorm van de bouwmogelijkheid voor een Castellumpaviljoen. Afwijkend van het eerste lid van artikel 6.12 Wro kan de gemeenteraad bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan besluiten geen exploitatieplan vast te stellen, in bij algemene maatregel van bestuur aangegeven gevallen of indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins is verzekerd.

Op pagina 57 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan wordt gesteld:

*'Voor het bestemmingsplan Hoge Woerd is op basis van de beschreven uitgangspunten een financiële analyse gemaakt. Conclusie is dat het financiële resultaat past binnen de taakstelling vanuit de grondexploitatie Leidsche Rijn en daarmee economisch uitvoerbaar is. De opbrengsten worden gerealiseerd door de verkoop van bouwgrond ten behoeve van woningbouw en (niet) commerciële voorzieningen. De kosten worden met name bepaald door het bouw- en woonrijp maken van de locatie. Kosten en opbrengsten zijn vervolgens gefaseerd in de tijd. Belangrijke uitgangspunten hierbij zijn de doorlooptijd van procedures, beschikbaarheid van gronden en de ingeschatte*

*opname door de woningmarkt. Dit resulteert in een grondexploitatiesaldo voor de Hoge Woerd dat voldoet aan de taakstelling.*

*Er wordt geen exploitatieplan opgesteld. Daar waar de gemeente niet alle gronden in eigendom heeft, is het kostenverhaal anderszins verzekerd.'*

Volgens artikel 6.1.2, eerste lid Wro stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. In artikel 6.2.1 Bro worden onder meer als zodanig bouwplan aangewezen 'de bouw van een of meerdere woningen' en 'de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen'. Met bovenstaande stelling dat een gemaakte financiële analyse tot de conclusie leidt dat het financiële resultaat past binnen de taakstelling vanuit de grondexploitatie Leidsche Rijn wordt volgens reclamant niet voldaan aan het wettelijk vereiste om voor dit bestemmingsplan een exploitatieplan vast te stellen, noch wordt aangetoond dat het verhaal van de kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden op andere wijze is verzekerd. Door alleen maar te stellen dat waar de gemeente niet alle gronden in eigendom heeft het kostenverhaal anderszins verzekerd is, wordt niet afdoende – en zoals op grond van vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak vereist - aangetoond dat en op welke wijze het kostenverhaal is verzekerd. Reclamant is van mening dat in het ontwerpplan niet wordt voldaan aan de wettelijk gestelde eisen inzake grondexploitatie.

*Reactie*

*Zie gemeentelijke reactie bij reclamant 3, onder nummer 5.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### 6. Uitvoerbaarheid van het plan

Volgens artikel 3.1.6, eerste lid en onder f, Bro gaan een bestemmingsplan alsmede een ontwerp hiervoor vergezeld van een toelichting waarin zijn neergelegd de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan. Volgens reclamant wordt in de toelichting niet op de uitvoerbaarheid van het plan ingegaan en ontbreekt onder meer een beschouwing omtrent het verzekerd zijn van een of meerdere exploitanten voor de verschillende functies in het Castellum Paviljoen. Naar de mening van reclamant wordt in het ontwerpplan niet voldaan aan de daaraan gestelde wettelijke eisen inzake de uitvoerbaarheid.

*Reactie:*

*Zie gemeentelijke reactie bij reclamant 2, onder nummer 6.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### 7. Gevolgen voor de waterhuishouding

Reclamant merkt op dat in paragraaf 5.11 van de toelichting wordt ingegaan op de zogenaamde watertoets die als doel heeft waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze te laten meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten. In paragraaf 5.11 wordt met name ingegaan op de gevolgen van het plan voor de aan- en afvoer van water. De paragraaf bevat geen beschouwing over de gevolgen van het plan voor de fysisch chemische en/of ecologische kwaliteit van het watersysteem. Hierdoor wordt in het ontwerpplan onvoldoende invulling gegeven aan het vereiste gesteld in artikel 3.1.6, eerste lid en onder b, Bro.

*Reactie:*

*Zie gemeentelijke reactie bij reclamant 4 onder nummer 3.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### 8. Milieukwaliteitseisen

Reclamant merkt op dat ingevolge artikel 3.1.6, tweede lid en onder c, Bro, voor zover bij de voorbereiding van het bestemmingsplan geen milieueffectrapport als bedoeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer wordt opgesteld, de toelichting tenminste een beschrijving van de wijze waarop krachtens hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer vastgestelde milieukwaliteitseisen bij het plan zijn betrokken, dient te bevatten. In het plan noch in het milieueffectrapport wordt beschreven hoe tot in hoofdstuk 5 Wet milieubeheer behorende fysisch chemische en/of ecologische waterkwaliteitseisen bij de opstelling van het plan zijn betrokken. In het ontwerpplan wordt derhalve volgens reclamant onvoldoende invulling gegeven aan het vereiste daaraan gesteld in artikel 3.1.6, tweede lid en onder c, Bro.

*Reactie:*

*Zie de gemeentelijke reactie bij reclamant 4 onder nummer 4.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### 9. Betrachthe zorgvuldigheid en gemaakte belangenafweging

Volgens artikel 3.1.6, eerste lid en onder d, Bro gaan een bestemmingsplan alsmede een ontwerp hiervoor vergezeld van de uitkomsten van het met toepassing van artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht verrichte onderzoek. Artikel 3.2 Algemene wet bestuursrecht bepaalt dat bij de voorbereiding van besluiten het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen vergaard. De toelichting bij het ontwerpplan bevat zelf geen beschouwing omtrent de af te wegen belangen. Alhoewel er geen wettelijke verplichting bestaat met betrekking tot het vervaardigen van een beeldkwaliteitsplan duidt de afwezigheid daarvan volgens reclamant op beperkte belangenafweging. In het voorontwerp bleek namelijk ook dat de wijk 't Weer niet was genoemd in de overwegingen. Daarmee is verzuimd in het ontwerpplan zelf invulling te geven aan het vereiste zoals gesteld in artikel 3.1.6, tweede lid en onder d, Bro.

*Reactie:*

*Zie de gemeentelijke reactie bij reclamant 4 onder nummer 5.*

**Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

#### **Conclusie**

**De zienswijzen van reclamant 14 leiden niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.**

### 3 Overzicht van de wijzigingen in het bestemmingsplan

#### A Wijzigingen naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen

##### 1. Wijzigingen in de toelichting

Naar aanleiding van de zienswijzen zijn enkele wijzigingen doorgevoerd die gerelateerd zijn aan de wijzigingen in de regels zoals hieronder aangegeven. Deze wijzigingen zijn ingevoegd in hoofdstuk 7, Juridische Planopzet, paragraaf 7.5: artikelsgewijze toelichting.

##### 2. Wijzigingen in de regels

Naar aanleiding van de zienswijzen van reclamant 8 zijn de volgende wijzigingen aangebracht:

#### Artikel 5: Cultuur en ontspanning-2

Artikel 5.1 lid b komt er als volgt uit te zien:

*'ter plaatse van de aanduiding 'detailhandel' tevens voor een plattelandswinkel, tot een oppervlakte van maximaal 150 m<sup>2</sup> en aan deze functie gerelateerde additionele horeca, en ter plaatse van de aanduiding 'opslag' tevens de bij deze bestemming behorende opslag;'*

Artikel 5.1 lid e komt er als volgt uit te zien:

*'ter plaatse van de aanduiding 'bedrijfswoning' maximaal één bedrijfswoning;'*

In artikel 5.2 zijn de leden b en c toegevoegd waarin de bouwregels zijn opgenomen voor de bedrijfswoning en de bijbehorende bouwwerken (aan- en bijgebouwen). Tevens is een specifieke gebruiksregel opgenomen ten behoeve van deze bedrijfswoning:

##### **5.5.2 Bedrijfswoning**

*Het is niet toegestaan om het gebruik van de bedrijfswoning te wijzigen in een gebruik die niet in overeenstemming is met een bedrijfswoning.*

Naar aanleiding van de zienswijzen van reclamant 8 en 9 is de volgende wijzigingen aangebracht:

#### Artikel 13: Wonen-2

*Om te voorkomen dat twee-aan-een gebouwde woningen niet aan elkaar kunnen worden gebouwd in verband met een eerder opgenomen zijdelingse afstand, is een lid h toegevoegd aan artikel 13.2.1 om dit te regelen:*

*Artikel 13.2.1:*

*'g. de afstand van het hoofdgebouw tot de zijdelingse perceelsgrens en de achterste perceelsgrens bedraagt minimaal 5 meter;  
h. in afwijking van het bepaalde onder g. behoeft geen afstand van het hoofdgebouw tot de zijdelingse perceelsgrens te worden aangehouden, indien deze perceelsgrens de grens betreft waar twee-aan-een gebouwde woningen aaneen zijn gebouwd;'*

### 3 Wijzigingen op de verbeelding

Mede naar aanleiding van de zienswijzen van reclamant 8 is de verbeelding van het bestemmingsplan aangepast: de woonkavel aan de zuidzijde van de Groenedijk ('Wonen-3') wordt gewijzigd in de bestemming 'Cultuur en ontspanning 2' en zal worden voorzien van een aanduiding op basis waarvan een bedrijfswoning is toegestaan met de bijbehorende bouwregels.

#### B. Ambtshalve wijzigingen

##### 1. Wijzigingen in de toelichting

De toelichting van het bestemmingsplan is aangepast aan de inmiddels in werking getreden Wabo. Tevens is de economische paragraaf aangepast. Deze is nu meer helder.

##### 2. Wijziging in de bijlagen bij de toelichting

Er zijn geen wijzigingen doorgevoerd ten aanzien van de toelichting.

##### 3. Wijzigingen in de regels

De regels in het bestemmingsplan zijn aangepast aan de inmiddels in werking getreden Wabo (zie hierboven onder B1.).

#### Artikel 4: Cultuur en ontspanning-1

In artikel 4.1 van de bestemming 'Cultuur en ontspanning-1' is onder lid b is een aanscherping opgenomen van de hier mogelijk gemaakte vergadervoorzieningen om duidelijk te regelen dat solitaire vergadervoorzieningen, separaat van het Castellumpaviljoen, niet mogelijk is.

*'ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van cultuur en ontspanning - castellumpaviljoen' voor een castellumpaviljoen ten behoeve van kunstzinnige vorming, theater, museum, recreatieve en/of educatieve voorzieningen, of daarmee gelijk te stellen functies, en daarmee ondergeschikte en samenhangende vergadervoorzieningen, en een castellumwal en -poort;'*

In artikel 4.1 van de bestemming 'Cultuur en ontspanning-1' is onder lid f een aanscherping opgenomen van de hier mogelijk gemaakte horeca om duidelijk te regelen dat solitaire horeca, separaat van het Castellumpaviljoen, niet mogelijk is.

*'ter plaatse van de aanduiding 'horeca' voor horeca die ondergeschikt is aan en samenhangend is met de functies zoals genoemd in lid b., in de categorie D1 zoals genoemd in de bij deze regels behorende bijlage 'Lijst van Horeca-activiteiten', tot een oppervlakte van maximaal 300 m<sup>2</sup> bvo;'*

#### Artikel 5: Cultuur en ontspanning-2

In artikel 5.5.1 is omschreven wanneer kleinschalige fruitteelt is toegestaan. Deze omschrijving is aangepast door meer nauwkeurig aan te geven welke afstand concreet wordt bedoeld (afstand boomgaard – bouwperceel in plaats van 'woning'). De omschrijving is nu als volgt:

*De uitoefening van kleinschalige fruitteelt is uitsluitend toegestaan indien:*

*a. bij het bespuiten van fruitbomen een afstand van minimaal 50 meter wordt aangehouden tussen de boomgaard en een bouwperceel waar een gevoelig object, zoals een woning, mag worden opgericht.*

## Artikel 13: Wonen-2

In artikel 13.2.1 is een aanpassing gedaan ten behoeve van hoofdgebouwen in het lint:

Artikel 13.2.1 lid d:

*'de maximale oppervlakte van het hoofdgebouw mag niet meer bedragen dan 25% van het bouwperceel, waarbij geldt dat de inhoud van het hoofdgebouw, exclusief bijbehorende bouwwerken, maximaal 600 m<sup>3</sup> mag bedragen;'*

## Artikel 15: Wonen (uit te werken)

Dit artikel is aangescherpt en de specifieke gebruiksregeling ten aanzien van aan- huis- verbonden beroep- of bedrijf dan wel een bed & breakfast is verwijderd. Deze hoort niet in een uit te werken bestemming. Tevens is de regel ten aanzien van de geluidsbelasting op de gevel(s) van een woning van de bouwregels verplaatst naar de uitwerkingsregels.

### *4. Wijzigingen in de bijlagen bij de regels*

De Lijst van Bedrijfsactiviteiten 'functiemenging' is aangepast aan de laatst gehanteerde versie van deze lijst. Deze aanpassing heeft geen consequenties voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

### *5. Wijzigingen op de verbeelding*

Vanwege de laatste aanpassingen op het ontwerp van het Castellumpaviljoen is het bebouwingsvlak voor het Castellumpaviljoen aangepast en verkleind en gesitueerd in de noordoostelijke kwadrant. Hierdoor is het bebouwingspercentage verhoogd naar 75%.

## **4. Conclusie**

Op grond van de hoofdstukken 1 en 2 wordt voorgesteld:

1. In te stemmen met de beantwoording van de zienswijzen conform het vaststellingsrapport, inclusief de wijzigingen van het plan naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen en inclusief de ambtshalve wijzigingen, en deze tot integraal onderdeel van het vaststellingsbesluit te maken;
2. De zienswijzen van reclamanten 8 en 9 conform hoofdstuk 2 van het vaststellingsrapport gedeeltelijk gegrond en voor het overige ongegrond te verklaren;
3. de overige zienswijzen ongegrond te verklaren;
4. het bestemmingsplan Hoge Woerd, met inachtneming van de wijzigingen die voortvloeien uit zienswijzen en ambtshalve wijzigingen, conform het vaststellingsrapport gewijzigd vast te stellen.



## 5. Integrale zienswijzen



bij de balie afgey.  
op 29.12.2010

①

**Oosterlengte 2**  
**3454 RJ De Meern**  
**tel.:**  
**e-mail:**

De Gemeenteraad van Utrecht  
p/a StadsOntwikkeling  
afd. Stedenbouw en Monumenten  
t.a.v. mevrouw M. Paumen  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

De Meern, 28 december 2010

Betreft: Ontwerpbestemmingsplan "Hoge Woerd"

Geachte Raad,

Als "naaste buur" willen wij onze zienswijzen met betrekking tot boven vermeld plan hierbij kenbaar maken. Tevens spreken wij onze teleurstelling uit over het feit, dat wij – als directe omwonenden – niet rechtstreeks door u over dit ontwerpbestemmingsplan zijn geïnformeerd. Door een toevallige samenloop van omstandigheden zijn wij nog juist op tijd om onze zienswijzen aan u kenbaar te maken.

Wij maken ons zorgen over de volgende punten van het plan:

- De maximale hoogte van 15 meter, met als gevolg
- Aantasting van – de tot nu toe hoge mate van – privacy,
- Vermindering lichtinval en
- Belemmering uitzicht
- (Parkeer)overlast
- Schade aan onze eigendommen

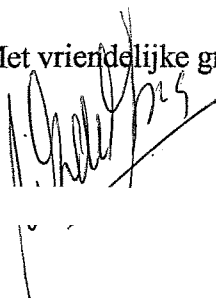
Kortom wij vrezen een ernstige verstoring van onze woonomgeving.

Met betrekking tot de veronderstelde parkeeroverlast merken we op, dat afgelopen zomer tijdens de avondvierdaagse – toch een relatief kleinschalige manifestatie – auto's willekeurig in onze straat werden "geparkeerd" (beeldmateriaal is voorhanden).

Samengevat; het project is qua maatvoering buiten proportioneel en past niet bij de omliggende bebouwing.

Wij verzoeken de Gemeente Raad bij de bespreking van het bestemmingsplan Hoge Woerd rekening te houden met onze zienswijzen en de plannen bij te stellen, met als uiteindelijk doel te komen tot een kleinschaliger project.

Met vriendelijke groet,



Tyfoon 3

3454 RN De Meern

De Gemeenteraad van Utrecht

p/a Stadsontwikkeling afdeling Stedenbouw

en Monumenten

t.a.v. mw. M. Paumen

Postbus 16200

3500 CE Utrecht

Zienswijzen OBP Hoge Woerd

De Meern 27 december 2010

Geachte heer, mevrouw,

Van 18 november tot en met 30 december 2010 ligt ter inzage het ontwerpbestemmingsplan Hoge Woerd. Ten aanzien van dit ontwerp breng ik mijn onderstaande zienswijzen naar voren.

#### **Feitelijke situatie**

De bouwwerken die op grond van het bestemmingsplan mogelijk zullen zijn, liggen op (zeer) korte afstand van mijn woning aan de Tyfoon 3 en zullen voor wat betreft de mogelijke bouwhoogte aanzienlijk boven deze en ernaast gelegen woningen uitsteken.

De bestaande feitelijke en planologische situatie tegenover mijn woning is nu nog een agrarisch gebied met boomgaarden. Het voorliggende bestemmingsplan maakt dan ook een geweldige inbreuk op deze situatie.

#### **Inspraakreactie**

Met betrekking tot het voorontwerp bestemmingsplan heb ik via de Vereniging van Huiselgenaren M3T mede een inspraakreactie ingediend. De daarin verwoorde bezwaren zijn echter voor burgemeester en wethouders geen reden geweest om daaraan in het ontwerpbestemmingsplan tegemoet te komen. Al de omschreven bezwaren zijn zonder meer aan de kant geschoven ! Hiermede kan ik mij in het geheel niet verenigen.

**Zienswijzen :**

1. Inspraak

Aangezien burgemeester en wethouders de eerdergenoemde inspraakreactie zonder meer aan de kant hebben geschoven blijven mijn daarin genoemde bezwaren onverkort aan de orde. Ik voeg dan ook deze inspraakreactie als **bijlage** toe. Ik verzoek U om de inhoud daarvan hier als herhaald en ingelast te beschouwen.

2. Inbreuk op bestaande situatie

Door de realisering van het Castellum, volgens het voorliggende OBP Hoge Woerd, wordt een enorme inbreuk gemaakt op de bestaande omgeving. Immers deze leef- en woonomgeving is thans bepaald als agrarisch gebied met fruitteelt en vertegenwoordigd hierdoor nog één van de weinige groene gebieden in dit deel van Leidsche Rijn.

3. Inbreuk op huidige woon- en leefsituatie

Op een afstand van ongeveer 50 meter, van mijn woning, zal het Castellum worden gebouwd. De houten wal met omloopmogelijkheid en de wachttorens die deel uitmaken van het Castellum steken straks wat de hoogte betreft ver uit boven mijn woning. Het looppniveau van de wallen is op ongeveer 4 meter en de ooghoogte van de " kijkers " op ongeveer 6 meter te rekenen vanaf het grondniveau van mijn woning. Voor de wachttorens zou zelfs een hoogte gelden van ongeveer 10 meter.

De overige bebouwing , zoals bijvoorbeeld het Castellumpaviljoen, wordt nog hoger en groter. Alhoewel iets verder weg gepland wordt in het ontwerpplan een hoogte gesuggereerd van ongeveer 15 meter ! In publicaties rond het ontwerpplan wordt juist aangegeven dat het de bedoeling is dat de bezoekers die over de omloop lopen resp. zich in de wachttorens bevinden rond kijken en aldus de omgeving inclus oudheidkundige vondsten en activiteit kunnen waarnemen maar en passant óók in mijn woning zullen kijken en wat daar dan nog verder bijhoort.

Overigens is sprake van in werkelijkheid nog grotere bouwhoogten. Zoals uit de toelichting blijkt is ter plaatse van de Hoge Woerd een duidelijke verhoging in het landschap aanwezig : de maaiveldhoogtes binnen het plangebied variëren daar van  $\pm 0,70\text{m} + \text{NAP}$  tot en met  $3,90\text{m} + \text{NAP}$ . Gesteld wordt dat deze markante verhoging precies ligt ter hoogte van het Castellum. Dit betekent dat de hoogten vanaf en vanuit mijn woning worden beleefd als zijnde hoogten tot 13m (wachttorens) en 18m (Castellumpaviljoen). Hierbij komt nog het punt dat de grond zal worden opgehoogd, en daarmee dus het maaiveld, met nog minimaal een halve meter om de archeologische waarden te beschermen. Deze, ten opzichte van de omringende bebouwing, massale bouwsels zullen derhalve een enorme inbreuk maken op onze privacy en derhalve mijn belangen aanzienlijk schaden.

#### 4. Verlies van huidig vrij uitzicht

Op dit moment hebben wij een vrij uitzicht over de boomgaard. Door uitvoering van dit bouwplan zou zulks geheel verloren gaan. Dit is een grote inbreuk op de bestaande situatie en voor mij een onaanvaardbare beperking.

#### 5. Vrees voor geluidoverlast

Het Castellum krijgt een veelheid aan functies: cultuurhuis, natuur- en milieucentrum, archeologisch paviljoen en horeca. Alhoewel zulks in het ontwerpplan niet te achterhalen is, gaat de projectleiding uit van jaarlijks ca 100.000 bezoekers. Dit hoge verwachtingspatroon lijkt overigens enigszins strijdig met een opmerking door de Dienst Stadsontwikkeling gemaakt in de nota van inspraak en overleg dd 15 november 2010 namelijk : " Voorop blijft wel staan dat de voorziening het Cultuurhuis c.s. een wijkvoorziening is en niet een regionale en/of landelijke aantrekkingskracht moet krijgen". En in dit verband is het dan óók vreemd te moeten constateren dat er brochures gesteld in de Engelse taal zijn gepubliceerd !

Gezien de geringe afstand van het project, het in deze vorm en omvang te bouwen Castellum met als vrijwel zeker gevolg een toename van het aantal verkeersbewegingen, vrezen wij door de komst van dit bouwplan veel extra geluidoverlast en daardoor een ernstige verstoring van de huidige woonfunctie van de omringende woningen.

#### 6. Uitvoerbaarheid van het plan

Ingevolge artikel 3.1.6, eerste lid en onder f, Bro gaan een bestemmingsplan alsmede een ontwerp hiervoor vergezeld van een toelichting, waarin zijn neergelegd de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan. In de toelichting wordt niet op de uitvoerbaarheid van het plan ingegaan. Onder meer ontbreekt een beschouwing omtrent het verzekerd zijn van één of meer exploitanten voor de verschillende functies in het Castellum Paviljoen.

Gezien het vorenstaande wordt in het ontwerpplan niet voldaan aan de daaraan gestelde wettelijke eisen inzake uitvoerbaarheid.

#### 7. Financiële haalbaarheid

Door de gemeente is onvoldoende onderzocht of de uitvoering van het bestemmingsplan financieel haalbaar is. Onduidelijk is of er in de gemeente Utrecht en omgeving voldoende belangstelling is voor het project dat de gemeente in dit kader voor ogen heeft. Ik verzoek de gemeente alsnog onderzoek te doen naar de financiële haalbaarheid. Ook is hierbij van belang dat bij de risico-analyse planschade uit is gegaan van bouwhoogten als genoemd in het bestemmingsplan. Geen rekening is gehouden met het feit dat het terrein hoger is gelegen ten opzichte van het maaiveld ter plaatse van mijn woning . Het maaiveld wordt vervolgens ook nog verhoogd omwille van archeologische redenen. Het geschatte bedrag uit te keren wegens planschade is hierdoor veel te laag. Waardoor het maar de vraag is of het plan financieel haalbaar is.

8. Planschade

Ik vrees dat mijn woning in waarde daalt na realisering van het project, het Castellum. Ik ben dan ook van plan een planschadeclaim in te dienen bij de gemeente. Het is mijn stellige overtuiging dat de bouw zal zorgen voor een zodanig waardeverminderend effect op omringende onroerende zaken dat voor de haalbaarheid van het plan gevreesd zal moeten worden. Een rede te meer om te zoeken naar mogelijke alternatieve locaties resp. een eenvoudiger opzet welke dichter ligt bij de vermoedelijke behoefte aan een dergelijke voorziening en de appreciatie van de omwonenden.

9. Inpassing

Gesteld wordt dat gestreefd moet worden naar een betere aanhechting op de bestaande omgeving zoals op het Leidsche Rijn Park, waarbij de cultuurhistorische kwaliteiten, de openheid en de natuurfunctie kan worden aangewend om de recreatieve functies in het gebied te ontwikkelen. Het is volstrekt onduidelijk hoe dit vormgegeven gaat worden en/of gewaarborgd. Er is te weinig aandacht besteed aan de inpassing in de omgeving. Sowieso past een dergelijk plan niet in deze woonomgeving.

10. Alternatieve locaties

Het moet duidelijk zijn dat een project als het onderhavige, in deze structuur en omvang, niet past in de bestaande woon- en leefsituatie. De verstoring ervan is dermate ernstig dat met klem wordt verzocht te streven naar een eenvoudiger dus minder ingrijpende opzet of naar een alternatieve locatie in het plangebied of elders waardoor meer rekening wordt gehouden met de belangen van ons als bewoners van dit gebied.

Het zou de gemeenteraad sieren indien het belang van een grote groep burgers zwaarder zou wegen dan kost wat kost vasthouden aan de schijnbaar oorspronkelijke locatie van het Castellum uit de Romeinse tijd. Deze ongetwijfeld belangrijke vindplaatsen kunnen ook op een andere manier worden bewaard.

Verzoek

Mijn verzoek aan U is het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen of het aan te passen tegemoetkomend aan deze zienswijzen.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'P. Reen', is written over the typed text 'Met vriendelijke groet,'.

Vereniging van huiseigenaren M3T  
Secretariaat Marja Schoenmakers  
Moesson 2  
3454 RM De Meern  
Tel: 030-666 59 53  
e-mail: marjaschoenmakers@hotmail.com



Geachte mevrouw, mijnheer,

Als directe bewoners van het plan willen wij onze zorgen, bezwaren en suggesties kenbaar maken m.b.t. het voorontwerpbestemmingsplan Hoge Woerd.

### **Belangrijkste zorgen en bezwaren**

#### Inpassing in bestaande omliggende bebouwing en grootte van de objecten in het park

Het plan past niet bij de bestaande bebouwing gezien de relatieve afmetingen van de objecten in het plan ten opzichte van de omliggende bebouwing. De aarden wallen, de wachttorens en het cultuurhuis rijzen buiten proporties uit boven de bestaande omliggende bebouwing. De ligging van het castellum en het badhuis is een feit. Dat is echter ook het geval voor de bestaande bebouwing. De balans is echter zoek.

#### Privacy aspecten bestaande omliggende woningen en beeldkwaliteit van het plan

De privacy van de bewoners van de bestaande omliggende woningen wordt aangetast door de verwachte bezoekersaantallen en de beloopbaarheid van de castellumwallen, wachttorens en de hoogte van het cultuurhuis. Bezoekers van het castellum kunnen vanaf de wallen, torens en cultuurhuis vanaf korte afstand in de woningen en tuinen van bewoners kijken. De bewoners genieten thans gezien de ligging van de woningen een hoge mate van privacy. Maatregelen vastgelegd in ontwerpkaarten die reeds in een vroeg stadium aan architecten en hoveniers worden meegegeven, zijn van belang om een goed inzicht te krijgen in privacybescherming en beeldkwaliteit van het plan.

#### Overlast gezien het aantal parkfuncties en het verwachte aantal bezoekers

Het park krijgt een veelheid van functies (archeologie, cultuur, recreatie, horeca, kinderboerderij, etc). Dit trekt een groot aantal bezoekers aan (100.000 bezoekers per jaar worden verwacht). Overlast zal het gevolg zijn ten gevolge van parkeren buiten de daartoe bestemde parkeerplaatsen, zwerfvuil, geluid, etc. Kan het aantal functies van het park teruggebracht worden? Het lijkt wel of alles wat nog ontbreekt in Leidsche Rijn qua ontspanning op deze plek gecompenseerd moet worden wat qua ruimte op gespannen voet staat met de woonfunctie van bestaande omliggende bebouwing.

### **Commentaar en suggesties m.b.t. deelaspecten van het park**

#### Castellum

Er wordt gesteld dat exacte locatie en getrouwheid van het castellum van belang zijn. Dit wordt ingevuld met een walhoogte van 6 meter en een cultuurhuis van 15 meter hoog binnen het castellum. De wal van het Castellum Aardenburg in Zeeland zou een hoogte hebben gehad van 4 a 5 meter (Xanten is 6 meter). Gebouwen binnen een castellum kwamen niet boven de hoogte van de wal uit. Hoe rijmt dat met een cultuurhuis met de hoogte van een flatgebouw? Wij stellen voor om de walhoogte te beperken (en bijvoorbeeld de hoogte van Aardenburg aan te houden) en geen elementen in het castellum te plaatsen die boven de wal uitkomen.

De beloopbaarheid van de aarden wallen roept vragen op. Is de openstelling van de wal beperkt of niet? Wij stellen voor om het gedeelte dat niet grenst aan bestaande omliggende bebouwing open te stellen en het gedeelte dat wel grenst aan bestaande bebouwing niet open te stellen (of het loopgedeelte aan de binnenzijde van de wal te maken zodat mensen uitkijken op de binnenplaats en niet op de omliggende bebouwing).

De onderdoorgang van de wachttorens aan de westzijde behoeft bijzondere aandacht (aan de zijde van de Tyfoon). Alhoewel de geprojecteerde 'aanlegsteiger' fase 2 is, is het in het kader van privacy voor de Tyfoon niet wenselijk de onderdoorgang open te maken zodat er gelopen kan worden, maar er bijvoorbeeld een uitzichtspunt van te maken dat uitkijkt op de aanlegsteiger met daarachter het golvend gras dat de Rijn moet voorstellen.



### Cultuurhuis

De hoogte van het cultuurhuis is 15 meter. Deze hoogte is volgens de projectleider nodig om alle geplande functies in het cultuurhuis onder te brengen (schip, toneel, restaurant, museum, etc, etc). Reeds eerder is gesteld dat het niet historisch getrouw is om een dergelijk hoog gebouw binnen een castellum to plaatsen. Daarnaast is het de vraag of zo veel, niet-gerelateerde activiteiten in 1 gebouw geplaatst moeten worden. Kan het niet gesplitst worden over meerdere locaties in het park (oostzijde bijvoorbeeld) en eventueel meerdere parken? Het Cultuurhuis kan dan afgestemd worden op ondersteuning van de archeologische functie van de Hoge Woerd.

### Gebruik van het park & lint

Het castellum gedeelte krijgt een beperkte openstelling en de rest van het park is openbare ruimte. Welke beleidskaders zijn er voor het beperken van overlast (dieren, parkeren, jongeren, etc). Welke prioriteit krijgt de handhaving van wet- en regelgeving bij de politie (bijvoorbeeld verbod op brommers op het lint en handhaving parkeerbeleid). Welke maatregelen worden getroffen om het gebruik in de gewenste banen te leiden (omheining en andere sturende maatregelen). Welke maatregelen worden getroffen voor de verkeersveiligheid (aansluiting lint en Oosterlengte bijvoorbeeld).

### Hoogtijdagen

Met welke frequentie worden zgn. Hoogtijdagen georganiseerd? Welke vergunningen zijn daarvoor nodig en welke concrete beleidskaders gelden voor parkeren, geluid en andere vormen van overlast? De regiofunctie is de doelstelling van het park, maar de landelijke pers heeft al bericht over het park en subsidie wordt op Europees niveau verstrekt, dus is de aantrekkingskracht te beperken tot de regio?

### Beeldkwaliteitplan en zonering van beplanting

Bij het voorontwerp ontbreekt een beeldkwaliteitplan en zonering van beplanting. Dit document is noodzakelijk om een beeld te vormen van privacy en andere overlast aspecten. Wij verwachten uiteraard geen beplantingsplan, maar wel een overzicht van zones met hoogte, wel/niet groenblijvend, hagen + hoogte, etc.

### Andere parken in Utrecht

In de beantwoording van vragen refereert de gemeente veelvuldig aan het Griftpark. Dat is ruim qua opzet, is qua hoogte in verhouding met de rest van die wijk, is 's nachts deugdelijk afgesloten (het centrale deel althans) en heeft veel, betaalde, parkeerruimte. Wij hopen dat deze en andere elementen van de analogie opgaan met dit plan, met de kanttekening dat betaald parkeren bij Hoge Woerd zal leiden tot parkeren in de wijk.

### Ter afsluiting

Het plan moet teruggebracht worden naar een wijk-/max. regionaal nivo/uitstraling. Het zwaartepunt zou dan primair moeten liggen op archeologie, presentatie daarvan en museumachtige activiteiten; het eventuele cultuurhuis moet in het verlengde hiervan liggen, low profile dus, zulks ligt dicht bij de realiteit, de vermoedelijke behoefte en de appreciatie van omwonenden.

Wij hopen dat bovenstaande visie zal leiden tot bijstelling van de plannen en een voor ons duidelijke verbetering laat zien in het uiteindelijk voorgestelde bestemmingsplan. Ter afronding willen wij nogmaals benadrukken dat het plan in het gepresenteerde voorontwerp te kolossaal is voor de beoogde wijk/regio functie.

De bewonersvereniging M3T

Namens deze,

William Overweg

Voorzitter bewoners vereniging M3T

Tyfoon 1

3454RN De Meern

Vereniging van huiseigenaren M3T  
Secretariaat Marja Schoenmakers  
Moesson 2  
3454 RM De Meern  
Tel: 030-666 59 53  
e-mail: marjaschoenmakers@hotmail.com



## AANTEKENEN

Aan De gemeenteraad van Utrecht  
p/a Stadsontwikkeling afdeling Stedenbouw en Monumenten  
t.a.v. mw M. Pauwen  
Postbus 16200  
3500 CE UTRECHT

|                                                                                     |      |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Gemeenteraad Utrecht                                                                |      |
| In: 27 DEC 2010                                                                     | o.b. |
|  |      |
| 10.110152                                                                           |      |
| R                                                                                   |      |
| Kopie aan:                                                                          |      |

RAAD

Betreft: Zienswijzen Ontwerp Bestemmings Plan Hoge Woerd  
De Meern, 24 december 2010

Als directe bewoners, verenigd onder Vereniging Huiseigenaren M3T (Moesson, Tornado, Tropen en Tyfoon in t'weer, De Meern) willen wij onze gezamenlijke zienswijzen m.b.t. het OBP Hoge Woerd hierbij kenbaar maken.

Tevens hebben wij als vereniging met betrekking tot het voorontwerpbestemmingsplan een inspraakreactie ingediend. De daarin verwoorde bezwaren zijn echter voor burgemeester en wethouders geen reden geweest om daaraan in het ontwerpbestemmingsplan tegemoet te komen. Alle bezwaren zijn zonder meer aan de kant geschoven. De bewoners kunnen zich hierin niet vinden.

Wij voegen dan ook de inspraakreactie van onze vereniging als **bijlage** bij. Wij verzoeken u om de inhoud daarvan hier als herhaald en ingelast te beschouwen.

### A. Inpassing in bestaande omliggende bebouwing en omvang van de objecten in het park

Het plan past niet bij de bestaande bebouwing gezien de relatieve afmetingen van de objecten in het Ontwerpplan ten opzichte van de omliggende bebouwing, zoals :

- de houten wallen met een hoogte van maximaal 6 meter;
- de vier wachttorengebouwen met een maximale hoogte van 10 meter, respectievelijk 11 meter;
- het Castellumpaviljoen met een maximale hoogte van 15 meter;

en voor al deze objecten een mogelijk navenante zichthoogte!

Deze objecten rijzen, buiten proporties, uit boven de bestaande omringende bebouwing. Hierdoor wordt voor de direct omwonenden het uitzicht alswel de normale lichtinval ernstig belemmerd. De ligging van het Castellum en het badhuis is historisch bepaald. De omringende bebouwing is evenwel óók een feitelijk gegeven. De balans van al datgene wat komen gaat en de bestaande omringende bebouwing lijkt hierdoor volkomen zoek.

### B. Privacy aspecten van de bestaande omliggende woningen van het Ontwerpplan

De privacy van de bewoners van de bestaande omliggende woningen wordt in hoge mate aangetast door de veronderstelde bezoekersaantallen, de beloopbaarheid van de houten wallen, de wachttorens en het Castellumpaviljoen. Voornamelijk als gevolg van de hoogte en de positionering van deze bouwsels kunnen bezoekers van korte afstand in de woningen en tuinen van de omringende bewoners kijken. Deze bewoners genieten thans op grond van de ligging van hun woningen en de huidige omgevingssituatie een hoge mate van privacy !

### C. Overlast gezien het aantal Parkfuncties en het veronderstelde aantal bezoekers

Het Castellum krijgt een veelheid aan functies ( archeologie, educatie, cultuur, horeca, recreatie enz.). De Projectleiding verwacht op jaarbasis zo'n 100.000 bezoekers. In het Ontwerpplan wordt deze veronderstelling op geen enkele wijze onderbouwd door enig onderzoek.

Wel lijkt deze veronderstelling enigszins strijdig met een opmerking door de Dienst Stadsontwikkeling gemaakt in de "nota van inspraak en overleg" namelijk : " Voorop blijft wel staan dat de voorziening het Cultuurhuis c.s. een wijkvoorziening is en niet een regionale en/of landelijke aantrekkingskracht moet krijgen".

In dit verband is het óók vreemd te moeten constateren dat er brochures in de Engelse taal zijn gepubliceerd. Overlast , met name in de weekeinden, het gevolg van parkeren buiten de daartoe bestemde plaatsen, zwerfvuil, lawaai, mogelijke schade aan eigendommen van omwonenden enz. zal zich zeker voordoen. Een en ander zal zeker de woonfunctie van de bestaande omliggende bebouwing ernstig verstoren.

### D. Economische aspecten

Wij hebben sterke twijfels over de financiële haalbaarheid van het ontwerpplan, de Project leiding kan (nog) geen uitspraak doen over het totale budget.

Wij moeten dan toch zelf aannemen dat dit Project, de bouw van het Castellum met het Paviljoen, theater, museum, restaurant, muziekschool, alle objecten zoals de 4 wachttorens gebouwen, de wallen met kantoren, alsmede de aankopen van grond en huizen etc. toch tientallen miljoenen euro's zal bedragen.

Ook dan in de toekomst zal het budget m.b.t. onderhoud en handhaving niet gering zijn.

Een en ander staat haaks op de huidige landelijke en gemeentelijke politiek waarin bezuinigen, ook op cultuur, geboden is.

Wij zijn dan ook van mening dat deze gelden voor meer belangrijkere zaken gereserveerd kunnen worden zoals bijvoorbeeld politie of brandweer.

### E. Economische uitvoerbaarheid van het ontwerpplan

Grondexploitatie:

Onder 6.1 op pagina 57 van het ontwerp plan, toelichting "Economische uitvoerbaarheid" wordt gesteld:

*"Voor het bestemmingsplan Hoge Woerd is op basis van de beschreven uitgangspunten een financiële analyse gemaakt. Conclusie is dat het financiële resultaat past binnen de taakstelling vanuit de grondexploitatie Leidsche Rijn en daarmee economische uitvoerbaar is.*

*De opbrengsten worden gerealiseerd door de verkoop van bouwgrond ten behoeve van woningbouw en (niet) commerciële voorzieningen. De kosten worden met name bepaald door het bouw- en woonrijp maken van de locatie.*

*Kosten en opbrengsten zijn vervolgens gefaseerd in de tijd. Belangrijke uitgangspunten hierbij zijn de doorlooptijd van procedures, beschikbaarheid van gronden en de ingeschatte opname door de woningmarkt. Dit resulteert in een grondexploitatiesaldo voor de Hoge Woerd dat voldoet aan de taakstelling.*

*Er wordt geen exploitatieplan opgesteld. Daar waar de gemeente niet alle gronden in eigendom heeft, is het kostenverhaal anderszins verzekerd."*

Volgens artikel 6.12, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. In artikel 6.2.1, Besluit ruimtelijke ordening (Bro) worden onder meer als zodanig bouwplan aangewezen "de bouw van een of meer woningen" en "de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen".

In dit ontwerpbestemmingsplan wordt in meerdere bouwplannen zoals bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, Wro juncto artikel 6.2.1, Bro voorzien; zoals onder andere in de vorm van de bouwmogelijkheid voor een Castellum paviljoen.

Afwijkend van het eerste lid van artikel 6.12 Wro kan de gemeenteraad bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan besluiten geen exploitatieplan vast te stellen, in bij algemene maatregel van bestuur aangegeven gevallen of indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is.

Met het gestelde op pagina 57 van de toelichting bij het ontwerp bestemmingsplan (hiervoor in cursief weergegeven) dat een gemaakte financiële analyse voor de Hoge Woerd tot de conclusie leidt dat het financiële resultaat past binnen de taakstelling vanuit de grondexploitatie Leidsche Rijn wordt niet voldaan aan het wettelijk vereiste om voor dit bestemmingsplan een exploitatieplan vast te stellen, noch wordt aangetoond dat het verhaal van de kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden op andere wijze is verzekerd.

Door op pagina 57 van de toelichting alleen maar te stellen dat daar waar de gemeente niet alle gronden in eigendom heeft het kostenverhaal anderszins verzekerd is, wordt niet afdoende - en zoals op grond van vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak vereist - aangetoond dat en op welke wijze kostenverhaal is verzekerd. Gezien het vorenstaande bovengenoemde wordt in het ontwerpplan niet voldaan aan de daaraan gestelde wettelijke eisen inzake grondexploitatie.

**Uitvoerbaarheid van het plan:**

Volgens artikel 3.1.6, eerste lid en onder f, Bro gaan een bestemmingsplan alsmede een ontwerp hiervoor vergezeld van een toelichting, waarin zijn neergelegd de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan.

In de toelichting wordt niet op de uitvoerbaarheid van het plan ingegaan. Onder meer ontbreekt een beschouwing omtrent het verzekerd zijn van één of meer exploitanten voor de verschillende functies in het Castellum Paviljoen.

Gezien het vorenstaande wordt in het ontwerpplan niet voldaan aan de daaraan gestelde wettelijke eisen inzake uitvoerbaarheid.

#### F. Zorgvuldigheid en belangenafweging

Volgens artikel 3.1.6, eerste lid en onder d, Bro gaan een bestemmingsplan alsmede een ontwerp hiervoor vergezeld van de uitkomsten van het met toepassing van artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht verrichte onderzoek. Artikel 3.2 Algemene wet bestuursrecht bepaalt dat bij de voorbereiding van besluiten het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen vergaard.

De toelichting bij het ontwerpplan bevat zelf geen beschouwing omtrent de af te wegen belangen.

Daarmee is verzuimd in het ontwerpplan zelf invulling te geven aan het vereiste zoals gesteld in artikel 3.1.6, tweede lid en onder d, Bro.

Wij verzoeken de Gemeente Raad bij de vaststelling van het bestemmingsplan Hoge Woerd met de bovengenoemde zienswijzen rekening te houden.



De bewonersvereniging M3T  
Namens deze,  
William Overweg  
Voorzitter bewoners vereniging M3T  
Tyfoon 1  
3454RN De Meern

**Bijlage:** (inspraak reactie)

Geachte mevrouw, mijnheer,

Als directe bewoners van het plan willen wij onze zorgen, bezwaren en suggesties kenbaar maken m.b.t. het voorontwerpbestemmingsplan Hoge Woerd.

### **Belangrijkste zorgen en bezwaren**

#### Inpassing in bestaande omliggende bebouwing en grootte van de objecten in het park

Het plan past niet bij de bestaande bebouwing gezien de relatieve afmetingen van de objecten in het plan ten opzichte van de omliggende bebouwing. De aarden wallen, de wachttorens en het cultuurhuis rijzen buiten proporties uit boven de bestaande omliggende bebouwing. De ligging van het castellum en het badhuis is een feit. Dat is echter ook het geval voor de bestaande bebouwing. De balans is echter zoek.

#### Privacy aspecten bestaande omliggende woningen en beeldkwaliteit van het plan

De privacy van de bewoners van de bestaande omliggende woningen wordt aangetast door de verwachte bezoekersaantallen en de beloopbaarheid van de castellumwallen, wachttorens en de hoogte van het cultuurhuis. Bezoekers van het castellum kunnen vanaf de wallen, torens en cultuurhuis vanaf korte afstand in de woningen en tuinen van bewoners kijken. De bewoners genieten thans gezien de ligging van de woningen een hoge mate van privacy. Maatregelen vastgelegd in ontwerp-kaders die reeds in een vroeg stadium aan architecten en hoveniers worden meegegeven, zijn van belang om een goed inzicht te krijgen in privacybescherming en beeldkwaliteit van het plan.

#### Overlast gezien het aantal parkfuncties en het verwachte aantal bezoekers

Het park krijgt een veelheid van functies (archeologie, cultuur, recreatie, horeca, kinderboerderij, etc). Dit trekt een groot aantal bezoekers aan (100.000 bezoekers per jaar worden verwacht). Overlast zal het gevolg zijn ten gevolge van parkeren buiten de daartoe bestemde parkeerplaatsen, zwerfvuil, geluid, etc. Kan het aantal functies van het park teruggebracht worden? Het lijkt wel of alles wat nog ontbreekt in Leidsche Rijn qua ontspanning op deze plek gecompenseerd moet worden wat qua ruimte op gespannen voet staat met de woonfunctie van bestaande omliggende bebouwing.

### **Commentaar en suggesties m.b.t. deelaspecten van het park**

#### Castellum

Er wordt gesteld dat exacte locatie en getrouwheid van het castellum van belang zijn. Dit wordt ingevuld met een walhoogte van 6 meter en een cultuurhuis van 15 meter hoog binnen het castellum. De wal van het Castellum Aardenburg in Zeeland zou een hoogte hebben gehad van 4 a 5 meter (Xanten is 6 meter). Gebouwen binnen een castellum kwamen niet boven de hoogte van de wal uit. Hoe rijmt dat met een cultuurhuis met de hoogte van een flatgebouw? Wij stellen voor om de walhoogte te beperken (en bijvoorbeeld de hoogte van Aardenburg aan te houden) en geen elementen in het castellum te plaatsen die boven de wal uitkomen.

De beloopbaarheid van de aarden wallen roept vragen op. Is de openstelling van de wal beperkt of niet? Wij stellen voor om het gedeelte dat niet grenst aan bestaande omliggende bebouwing open te stellen en het gedeelte dat wel grenst aan bestaande bebouwing niet open te stellen (of het loopgedeelte aan de binnenzijde van de wal te maken zodat mensen uitkijken op de binnenplaats en niet op de omliggende bebouwing).

De onderdoorgang van de wachttoren aan de westzijde behoeft bijzondere aandacht (aan de zijde van de Tyfoon). Alhoewel de geprojecteerde 'aanlegsteiger' fase 2 is, is het in het kader van privacy voor de Tyfoon niet wenselijk de onderdoorgang open te maken zodat er gelopen kan worden, maar er bijvoorbeeld een uitzichtspunt van te maken dat uitkijkt op de aanlegsteiger met daarachter het golvend gras dat de Rijn moet voorstellen.



### Cultuurhuis

De hoogte van het cultuurhuis is 15 meter. Deze hoogte is volgens de projectleider nodig om alle geplande functies in het cultuurhuis onder te brengen (schip, toneel, restaurant, museum, etc, etc). Reeds eerder is gesteld dat het niet historisch getrouw is om een dergelijk hoog gebouw binnen een castellum te plaatsen. Daarnaast is het de vraag of zo veel, niet-gerelateerde activiteiten in 1 gebouw geplaatst moeten worden. Kan het niet gesplitst worden over meerdere locaties in het park (oostzijde bijvoorbeeld) en eventueel meerdere parken? Het Cultuurhuis kan dan afgestemd worden op ondersteuning van de archeologische functie van de Hoge Woerd.

### Gebruik van het park & lint

Het castellum gedeelte krijgt een beperkte openstelling en de rest van het park is openbare ruimte. Welke beleidskaders zijn er voor het beperken van overlast (dieren, parkeren, jongeren, etc). Welke prioriteit krijgt de handhaving van wet- en regelgeving bij de politie (bijvoorbeeld verbod op brommers op het lint en handhaving parkeerbeleid). Welke maatregelen worden getroffen om het gebruik in de gewenste banen te leiden (omheining en andere sturende maatregelen). Welke maatregelen worden getroffen voor de verkeersveiligheid (aansluiting lint en Oosterlengte bijvoorbeeld).

### Hoogtijdagen

Met welke frequentie worden zgn. Hoogtijdagen georganiseerd? Welke vergunningen zijn daarvoor nodig en welke concrete beleidskaders gelden voor parkeren, geluid en andere vormen van overlast? De regiofunctie is de doelstelling van het park, maar de landelijke pers heeft al bericht over het park en subsidie wordt op Europees niveau verstrekt, dus is de aantrekkingskracht te beperken tot de regio?

### Beeldkwaliteitplan en zonering van beplanting

Bij het voorontwerp ontbreekt een beeldkwaliteitplan en zonering van beplanting. Dit document is noodzakelijk om een beeld te vormen van privacy en andere overlast aspecten. Wij verwachten uiteraard geen beplantingsplan, maar wel een overzicht van zones met hoogte, wel/niet groenblijvend, hagen + hoogte, etc.

### Andere parken in Utrecht

In de beantwoording van vragen refereert de gemeente veelvuldig aan het Griftpark. Dat is ruim qua opzet, is qua hoogte in verhouding met de rest van die wijk, is 's nachts deugdelijk afgesloten (het centrale deel althans) en heeft veel, betaalde, parkeerruimte. Wij hopen dat deze en andere elementen van de analogie opgaan met dit plan, met de kanttekening dat betaald parkeren bij Hoge Woerd zal leiden tot parkeren in de wijk.

### Ter afsluiting

Het plan moet teruggebracht worden naar een wijk-/max. regionaal nivo/uitstraling. Het zwaartepunt zou dan primair moeten liggen op archeologie, presentatie daarvan en museumachtige activiteiten; het eventuele cultuurhuis moet in het verlengde hiervan liggen, low profile dus, zulks ligt dicht bij de realiteit, de vermoedelijke behoefte en de appreciatie van omwonenden.

Wij hopen dat bovenstaande visie zal leiden tot bijstelling van de plannen en een voor ons duidelijke verbetering laat zien in het uiteindelijk voorgestelde bestemmingsplan. Ter afronding willen wij nogmaals benadrukken dat het plan in het gepresenteerde voorontwerp te kolossaal is voor de beoogde wijk/regio functie.

De bewonersvereniging M3T  
Namens deze,  
William Overweg  
Voorzitter bewoners vereniging M3T  
Tyfoon 1  
3454RN De Meern

Oosterlengte 8

3454 RJ DE MEERN

RAAD

| Gemeenteraad Utrecht                                                                           |      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| in: 24 DEC 2010                                                                                | o.b. |
| <br>10.110135 |      |
| Ri                                                                                             |      |
| Kopie aan:                                                                                     |      |

De gemeenteraad van Utrecht

p/a Stadsontwikkeling afdeling Stedenbouw  
en Monumenten

t.a.v. mw. M. Paumen

Postbus 16200

3500 CE UTRECHT

Zienswijzen OBP Hoge Woerd

De Meern, 20 december 2010

Van 18 november tot en met 30 december 2010 ligt ter inzage het ontwerpbestemmingsplan Hoge Woerd. Ten aanzien van dit ontwerp breng ik mijn onderstaande zienswijzen naar voren.

*Met betrekking tot de (economische) uitvoerbaarheid van het plan*

#### Grondexploitatie

Op pagina 57 van de toelichting bij ontwerp wordt onder 6.1, Economische uitvoerbaarheid, gesteld:

*"Voor het bestemmingsplan Hoge Woerd is op basis van de beschreven uitgangspunten een financiële analyse gemaakt. Conclusie is dat het financiële resultaat past binnen de taakstelling vanuit de grondexploitatie Leidsche Rijn en daarmee economische uitvoerbaar is.*

*De opbrengsten worden gerealiseerd door de verkoop van bouwgrond ten behoeve van woningbouw en (niet) commerciële voorzieningen. De kosten worden met name bepaald door het bouw- en woonrijp maken van de locatie.*

*Kosten en opbrengsten zijn vervolgens gefaseerd in de tijd. Belangrijke uitgangspunten hierbij zijn de doorlooptijd van procedures, beschikbaarheid van gronden en de ingeschatte opname door de woningmarkt. Dit resulteert in een grondexploitatie saldo voor de Hoge Woerd dat voldoet aan de taakstelling.*

*Er wordt geen exploitatieplan opgesteld. Daar waar de gemeente niet alle gronden in eigendom heeft, is het kostenverhaal anderszins verzekerd."*

Ingevolge artikel 6.12, eerste lid, Wet ruimtelijke ordening (Wro) stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. In artikel 6.2.1, Besluit ruimtelijke ordening (Bro) worden onder meer als zodanig bouwplan aangewezen "de bouw van een of meer woningen" en "de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen".

In onderhavig ontwerpbestemmingsplan wordt in meerdere bouwplannen als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, Wro juncto artikel 6.2.1, Bro voorzien; onder meer in de vorm van de bouwmogelijkheid voor het Castellum Paviljoen.

In afwijking van het eerste lid van artikel 6.12 Wro kan de gemeenteraad bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan besluiten geen exploitatieplan vast te stellen, in bij algemene maatregel van bestuur aangegeven gevallen of indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is.

Met het gestelde op pagina 57 van de toelichting bij het ontwerp bestemmingsplan (hiervoor in cursief weergegeven) dat een gemaakte financiële analyse voor de Hoge Woerd tot de conclusie leidt dat het financiële resultaat past binnen de taakstelling vanuit de grondexploitatie Leidsche Rijn wordt niet voldaan aan het wettelijk vereiste om voor dit bestemmingsplan een exploitatieplan vast te stellen, noch wordt aangetoond dat het verhaal van de kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins is verzekerd.

Met louter te stellen op pagina 57 van de toelichting dat daar waar de gemeente niet alle gronden in eigendom heeft het kostenverhaal anderszins verzekerd is, wordt niet afdoende - en zoals op grond van vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak vereist - aangetoond dat en op welke wijze kostenverhaal is verzekerd.

Gezien het vorenstaande wordt in het ontwerpplan niet voldaan aan de daaraan gestelde wettelijke eisen inzake grondexploitatie.

#### Uitvoerbaarheid van het plan

Ingevolge artikel 3.1.6, eerste lid en onder f, Bro gaan een bestemmingsplan alsmede een ontwerp hiervoor vergezeld van een toelichting, waarin zijn neergelegd de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan.

In de toelichting wordt niet op de uitvoerbaarheid van het plan ingegaan. Onder meer ontbreekt een beschouwing omtrent het verzekerd zijn van één of meer exploitanten voor de verschillende functies in het Castellum Paviljoen.

Gezien het vorenstaande wordt in het ontwerpplan niet voldaan aan de daaraan gestelde wettelijke eisen inzake uitvoerbaarheid.

#### *Met betrekking tot de gevolgen voor de waterhuishouding*

Ingevolge artikel 3.1.6, eerste lid en onder b, Bro gaan een bestemmingsplan alsmede een ontwerp hiervoor vergezeld van een toelichting, waarin zijn neergelegd de gevolgen voor de waterhuishouding.

In paragraaf 5.11 van toelichting wordt ingegaan op de zogenaamde watertoets die als doel heeft waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze te laten meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten.

In paragraaf 5.11 wordt met name ingegaan op de gevolgen van het plan voor de aan- en afvoer van water. De paragraaf bevat geen beschouwing over de gevolgen van het plan voor de fysisch chemische en/of ecologische kwaliteit van het watersysteem.

Gezien het vorenstaande wordt in het ontwerpplan onvoldoende invulling gegeven aan het vereiste gesteld in artikel 3.1.6, eerste lid en onder b, Bro.

#### *Met betrekking tot milieukwaliteitseisen*

Ingevolge artikel 3.1.6, tweede lid en onder c, Bro bevat, voor zover bij de voorbereiding van het bestemmingsplan geen milieueffectrapport als bedoeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer wordt opgesteld, de toelichting ten minste een beschrijving van de wijze waarop krachtens hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer vastgestelde milieukwaliteitseisen bij het plan zijn betrokken. In het plan noch in het milieueffectrapport wordt beschreven hoe tot in hoofdstuk 5 Wet milieubeheer behorende fysisch chemische en/of ecologische waterkwaliteitseisen bij de opstelling van het plan zijn betrokken.



Gezien het vorenstaande wordt in het ontwerpplan onvoldoende invulling gegeven aan het vereiste daaraan gesteld in artikel 3.1.6, tweede lid en onder c, Bro.

*Met betrekking tot de betrachte zorgvuldigheid en de gemaakte belangenafweging*

Ingevolge artikel 3.1.6, eerste lid en onder d, Bro gaan een bestemmingsplan alsmede een ontwerp hiervoor vergezeld van de uitkomsten van het met toepassing van artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht verrichte onderzoek. Artikel 3.2 Algemene wet bestuursrecht bepaalt dat bij de voorbereiding van besluiten het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen vergaard.

Af te wegen belangen

De toelichting bij het ontwerpplan bevat zelf geen beschouwing omtrent de af te wegen belangen.

Daarmee is verzuimd in het ontwerpplan zelf invulling te geven aan het vereiste daaraan gesteld in artikel 3.1.6, tweede lid en onder d, Bro.

Ik verzoek uw Raad bij de vaststelling van het bestemmingsplan Hoge Woerd met vorenstaande zienswijzen rekening te houden.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'S' or 'Z' shape followed by a horizontal line.

Gemeente Utrecht, de gemeenteraad  
p/a StadsOntwikkeling, afdeling Stedenbouwkunde  
Monumenten, t.a.v. mevrouw M. Paumen  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

RAAD

|                                                                                    |                                      |
|------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|
| Gemeenteraad Utrecht                                                               |                                      |
| In: 27 DEC 2010                                                                    | o.b. Stichting Achmea Rechtsbijstand |
|  |                                      |
| 10.110149                                                                          |                                      |
| Kopie aan:                                                                         |                                      |

Postbus 10100  
5000 JC Tilburg

Postbus 2- 8  
Amsterdam

Telefoon (013) 462 37 10  
Fax (013) 462 27 99  
[www.achmearechtsbijstand.nl](http://www.achmearechtsbijstand.nl)

**Datum**  
24 december 2010  
**Onderwerp**  
Ontwerpbestemmingsplan Hoge Woerd

**Ons kenmerk**  
R203370764

**Behandeld door**  
mr. E.R. Koster  
**Telefoon**  
**Fax**  
[klantenservice@achmearechtsbijstand.nl](mailto:klantenservice@achmearechtsbijstand.nl)  
Afwezig op woensdag

Geachte heer/mevrouw,

Tot mij heeft zich gewend , wonende op de Groenedijk 3 (3454 PA) in Den Meern. Namens hem dien ik zienswijze in op het ontwerpbestemmingsplan Hoge Woerd en het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder, dat tot en met 29 december ter inzage ligt.

### **Ingrijpende gevolgen**

Het bestemmingsplan heeft zeer ingrijpende gevolgen voor de heer en zijn gezin. Zijn woning ligt midden in het plangebied. De realisatie van het gebied als archeologisch park met publieke functies maakt een eind aan het wonen in een rustige omgeving. Het verminderde woongenot heeft op vele zaken betrekking. Te denken valt aan de extra verkeersbewegingen, de permanente aanwezigheid van bezoekers, grote geluidsbelasting en dergelijke.

### **Wachttorens**

De heer heeft grote zorgen over zijn verminderde privacy. Het plan maakt maar liefst drie wachttorens mogelijk tot een hoogte van elf meter, binnenplanse vrijstelling meegerekend. Deze torens komen op een afstand van ongeveer vijftig meter. In het plan is opgemerkt dat de wachttorens als uitkijkpost dienen. Dit betekent ook dat een rechtstreeks uitzicht op de tuin, slaapkamer en woonkamer van de heer wordt geboden. Juist in de zomerperiode zal een permanente inblik op zijn grond bestaan. De heer vindt deze mate van inblik onaanvaardbaar.

Vervolg op de brief van  
24 december 2010

Bladnummer  
2

## **Cultuurhuis**

### *Privacy*

Hetzelfde verhaal gaat in zekere zin op voor het cultuurhuis, dat op zestig á zeventig meter van de woning van de heer Konings gepland staat. De hoogte van het cultuurhuis kan zelfs op ruim zestien meter uitkomen. De privacy-argumenten gaan hiervoor onverminderd op.

### *Geluid*

Daarnaast wordt opgemerkt dat het cultuurhuis dient voor onder andere theater, dans en muziek. Op zich positieve activiteiten, maar dit zal wel leiden tot een constante geluidsbron. Dit wordt acuter wanneer gerealiseerd wordt dat het cultuurhuis ook leidt tot verkeersaantrekkende bewegingen. Te denken valt aan de bevoorrading van de horeca en het brengen en halen van decorstukken.

### *Oplossing*

Wanneer het cultuurhuis twintig meter naar achteren wordt geschoven, kunnen deze problemen binnen de perken blijven.

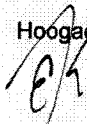
## **Fruitgaard**

Met het plan worden de fruitgaarden van plattelandswinkel en fruitbedrijf Goes gelegaliseerd. Deze fruitgaarden bevinden zich gedeeltelijk ruim binnen vijftig meter van de woning van de heer . Elders in het plan wordt opgemerkt dat binnen vijftig meter van kwetsbare objecten geen fruitgaarden mogen bevinden vanwege eventuele bespuitingen. Het is dan ook niet correct om deze fruitgaarden bij de woning van de heer wel positief te bestemmen, aangezien de gezondheid van de heer en zijn gezin hieronder kan lijden.

## **Tot slot**

Vertrouwend op uw aanpassingen, zodat de plannen voor de heer Konings meer aanvaardbaar worden.

Hoogachtend,



mr. E.R. Koster

Aan De Gemeenteraad van Utrecht  
p/a Stadsontwikkeling afdeling Stedenbouw en Monumenten  
t.a.v. mw. M. Pauwen  
Postbus 16200  
3500 CE UTRECHT

Onderwerp: Bezwaar Ontwerp Bestemming Plan Hoge Woerd

6

| Gemeenteraad Utrecht                                                                             |      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| In: 27 DEC 2010                                                                                  | o.b. |
| <br>10.110265 |      |
| Re                                                                                               |      |
| De Meern, 24 december 2010                                                                       |      |
| Kopie aan:                                                                                       |      |

RAAD

Geachte Raad,

Als bewoner van Tyfoon 6, direct gelegen aan het voorgenomen Ontwerpplan, maak ik mijn bezwaar m.b.t. het OBP Hoge Woerd hierbij kenbaar.

Onze Vereniging van huiseigenaren M3T heeft ook al uitgebreid de zienswijzen bij u ingediend en daarom zal mijn betoog verkort zijn.

Allereerst vindt ik het teleurstellend dat er in de fase van het voorontwerpbestemmingsplan m.b.t. de inspraak en het "meedenken" eigenlijk niets gedaan is om tegemoet te komen aan de wensen van de direct omliggende bewoners.

Er is blijkbaar een sterke behoefte om dit Ontwerpplan ondanks alles door te voeren.

Toch wil ik de Gemeente Raad met mijn volgende bezwaren rekening te houden;

1. Het Ontwerpplan zoals gepresenteerd, is mijns inziens, te kolossaal met veel te hoge objecten voor een voorziening op wijk nivo. Hierdoor wordt onze privacy en uitzicht in sterke mate ontnomen en wij zullen veel overlast van de bezoekers van het Castellum ervaren.
2. Met betrekking tot de kosten is er in het Ontwerpplan geen enkele toelichting of berekening te vinden om dit Plan economisch te rechtvaardigen.
3. Er is in het Ontwerpplan geen enkele Beeldkwaliteit beschreven, de laatste ontwerpen/indrukken van het geselecteerde architect bureau geven geen enkel "Romeins historisch" beeld.
4. Er wordt in Ontwerpplan geen toelichting gegeven of procedures beschreven die garanties geven om het Rijks Archeologisch Gebied onverstoord laten.

Tot slot wil ik opmerken dat er voldoende alternatieven zijn om het Ontwerpplan in gereduceerde en genuanceerde vorm te realiseren.

Bovendien, zal dan, mede gezien de huidige politieke ambities, de Gemeente kunnen bezuinigen op de enorme initiële kosten en de toekomstige vaste lasten van dit Ontwerpplan.

Wanneer de Gemeente Raad dit Ontwerpplan ongewijzigd goedkeurt, dan zal ik zeker juridische bijstand raadplegen om een zo hoog mogelijke Planschade te verhalen, ik hoop dan ook dat de Gemeente Raad bovengenoemde bezwaren in overweging zal nemen.

Hoogachtend,

Tyfoon 6  
3454 RN, De Meern

De Gemeenteraad van Utrecht  
T.a.v. mw. Mr. M. Paumen  
Postbus 16200  
3500 CE UTRECHT

|                                                                                     |      |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Bestuurs- en Council Utrecht                                                        |      |
| In: 2 12 80 DEC 2010                                                                | o.b. |
|  |      |
| 10.110272                                                                           |      |
| Kopie aan:                                                                          |      |

Betreft: Zienswijzen Ontwerpbestemmingsplan Hoge Woerd.

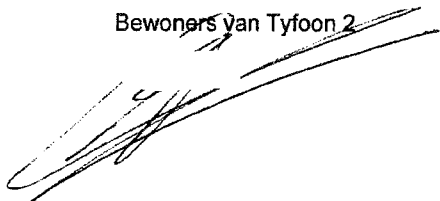
De Meern, 26 december 2010

Hierbij onze zienswijzen met betrekking tot genoemd ontwerpbestemmingsplan Hoge Woerd:

1. Als bewoners van de Tyfoon 2 verwachten wij een ernstige verstoring van onze privacy met de komst van de wachttorens van zo'n 10 meter hoog. Mede door de openstelling van de tussenliggende wallen waarop door het publiek kan worden gelopen. Het publiek dat in grote getale, er wordt gesproken van zo'n 100.000 bezoekers, af zal komen om te kijken hoe de Romeinen geleefd zou hebben. Nou dat is op het stuk waarover het bestemmingsplan gaat in geen geval na te bootsen, aangezien onze huis op een straal van zo'n 50 meter afstand ligt. De bezoekers komen dan in ons huis binnen kijken.
2. Voor dit project is er Europese subsidie aangevraagd, dus is de veronderstelling dat dit alleen een regionaal karakter zal krijgen is hier misplaatst. Vandaar ook de Engelse folder.
3. De omvang van de bebouwing genoemd in ons bestemmingsplan staat niet in verhouding tot de omliggende gebouwen. Het klopt dat historisch gezien er een badhuis onder de grond ligt. Het klopt ook dat ons huis hier al twaalf jaar staat. Destijds is besloten hier huizen te bouwen. Dat zijn ook historisch bepaalde feiten. Nu hebben wij hier een huis gekocht in de veronderstelling dat wij op historische grond staan en dat er gezien de aan deze grond toegekende waarden geen bebouwing meer zal plaatsvinden. Hierdoor zal een aanzienlijke planschade ontstaan.
4. Doordat er gebouwd gaat worden op historisch beschermde grond zal er gebouwd worden met lichte materialen, zoals aluminium en hout. Hierdoor zullen de wanden niet voldoen aan de huidige geluidsnormen, die aan zo'n gebouw gesteld moeten worden, immers het betreft een multifunctioneel gebouw waarin ook muziek ten gehore wordt gebracht. Het gebouw zal daardoor te zwaar belasten op de ondergrond. Hierdoor wordt ons woonplezier er niet beter op.
5. Gezien de handhaving van het tegengaan van brommers ook geen prioriteit heeft zal het klagen over overlast i.v.m. geluid ook geen prioriteit bij de politie hebben.
6. Als lid van de vereniging huiseigenaren M3T onderschrijven wij volledig de zienswijze welke door de vereniging is ingediend en hierbij gevoed is.

Gelet op onze bezwaren verzoek ik de gemeenteraad het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen en gelet op onze bezwaren een plaats te zoeken in het grote Leidscherijn Park voor de bouw van een dergelijke voorziening.

Bewoners van Tyfoon 2



Vereniging van huiseigenaren M3T  
Secretariaat Marja Schoenmakers  
Moesson 2  
3454 RM De Meern  
Tel: 030-666 59 53  
e-mail: marjaschoenmakers@hotmail.com



Geachte mevrouw, mijnheer,

Als directe bewoners van het plan willen wij onze zorgen, bezwaren en suggesties kenbaar maken m.b.t. het voorontwerpbestemmingsplan Hoge Woerd.

### **Belangrijkste zorgen en bezwaren**

#### Inpassing in bestaande omliggende bebouwing en grootte van de objecten in het park

Het plan past niet bij de bestaande bebouwing gezien de relatieve afmetingen van de objecten in het plan ten opzichte van de omliggende bebouwing. De aarden wallen, de wachttorens en het cultuurhuis rijzen buiten proporties uit boven de bestaande omliggende bebouwing. De ligging van het castellum en het badhuis is een feit. Dat is echter ook het geval voor de bestaande bebouwing. De balans is echter zoek.

#### Privacy aspecten bestaande omliggende woningen en beeldkwaliteit van het plan

De privacy van de bewoners van de bestaande omliggende woningen wordt aangetast door de verwachte bezoekersaantallen en de beloopbaarheid van de castellumwallen, wachttorens en de hoogte van het cultuurhuis. Bezoekers van het castellum kunnen vanaf de wallen, torens en cultuurhuis vanaf korte afstand in de woningen en tuinen van bewoners kijken. De bewoners genieten thans gezien de ligging van de woningen een hoge mate van privacy. Maatregelen vastgelegd in ontwerpkaders die reeds in een vroeg stadium aan architecten en hoveniers worden meegegeven, zijn van belang om een goed inzicht te krijgen in privacybescherming en beeldkwaliteit van het plan.

#### Overlast gezien het aantal parkfuncties en het verwachte aantal bezoekers

Het park krijgt een veelheid van functies (archeologie, cultuur, recreatie, horeca, kinderboerderij, etc). Dit trekt een groot aantal bezoekers aan (100.000 bezoekers per jaar worden verwacht). Overlast zal het gevolg zijn ten gevolge van parkeren buiten de daartoe bestemde parkeerplaatsen, zwerfvuil, geluid, etc. Kan het aantal functies van het park teruggebracht worden? Het lijkt wel of alles wat nog ontbreekt in Leidsche Rijn qua ontspanning op deze plek gecompenseerd moet worden wat qua ruimte op gespannen voet staat met de woonfunctie van bestaande omliggende bebouwing.

### **Commentaar en suggesties m.b.t. deelaspecten van het park**

#### Castellum

Er wordt gesteld dat exacte locatie en getrouwheid van het castellum van belang zijn. Dit wordt ingevuld met een walhoogte van 6 meter en een cultuurhuis van 15 meter hoog binnen het castellum. De wal van het Castellum Aardenburg in Zeeland zou een hoogte hebben gehad van 4 a 5 meter (Xanten is 6 meter). Gebouwen binnen een castellum kwamen niet boven de hoogte van de wal uit. Hoe rijmt dat met een cultuurhuis met de hoogte van een flatgebouw? Wij stellen voor om de walhoogte te beperken (en bijvoorbeeld de hoogte van Aardenburg aan te houden) en geen elementen in het castellum te plaatsen die boven de wal uitkomen.

De beloopbaarheid van de aarden wallen roept vragen op. Is de openstelling van de wal beperkt of niet? Wij stellen voor om het gedeelte dat niet grenst aan bestaande omliggende bebouwing open te stellen en het gedeelte dat wel grenst aan bestaande bebouwing niet open te stellen (of het loopgedeelte aan de binnenzijde van de wal te maken zodat mensen uitkijken op de binnenplaats en niet op de omliggende bebouwing).

De onderdoorgang van de wachttorens aan de westzijde behoeft bijzondere aandacht (aan de zijde van de Tyfoon). Alhoewel de geprojecteerde 'aanlegsteiger' fase 2 is, is het in het kader van privacy voor de Tyfoon niet wenselijk de onderdoorgang open te maken zodat er gelopen kan worden, maar er bijvoorbeeld een uitzichtspunt van te maken dat uitkijkt op de aanlegsteiger met daarachter het golvend gras dat de Rijn moet voorstellen.

### Cultuurhuis

De hoogte van het cultuurhuis is 15 meter. Deze hoogte is volgens de projectleider nodig om alle geplande functies in het cultuurhuis onder te brengen (schip, toneel, restaurant, museum, etc, etc). Reeds eerder is gesteld dat het niet historisch getrouw is om een dergelijk hoog gebouw binnen een castellum te plaatsen. Daarnaast is het de vraag of zo veel, niet-gerelateerde activiteiten in 1 gebouw geplaatst moeten worden. Kan het niet gesplitst worden over meerdere locaties in het park (oostzijde bijvoorbeeld) en eventueel meerdere parken? Het Cultuurhuis kan dan afgestemd worden op ondersteuning van de archeologische functie van de Hoge Woerd.

### Gebruik van het park & lint

Het castellum gedeelte krijgt een beperkte openstelling en de rest van het park is openbare ruimte. Welke beleidskaders zijn er voor het beperken van overlast (dieren, parkeren, jongeren, etc). Welke prioriteit krijgt de handhaving van wet- en regelgeving bij de politie (bijvoorbeeld verbod op brommers op het lint en handhaving parkeerbeleid). Welke maatregelen worden getroffen om het gebruik in de gewenste banen te leiden (omheining en andere sturende maatregelen). Welke maatregelen worden getroffen voor de verkeersveiligheid (aansluiting lint en Oosterlengte bijvoorbeeld).

### Hoogtijdagen

Met welke frequentie worden zgn. Hoogtijdagen georganiseerd? Welke vergunningen zijn daarvoor nodig en welke concrete beleidskaders gelden voor parkeren, geluid en andere vormen van overlast? De regiofunctie is de doelstelling van het park, maar de landelijke pers heeft al bericht over het park en subsidie wordt op Europees niveau verstrekt, dus is de aantrekkingskracht te beperken tot de regio?

### Beeldkwaliteitplan en zonering van beplanting

Bij het voorontwerp ontbreekt een beeldkwaliteitplan en zonering van beplanting. Dit document is noodzakelijk om een beeld te vormen van privacy en andere overlast aspecten. Wij verwachten uiteraard geen beplantingsplan, maar wel een overzicht van zones met hoogte, wel/niet groenblijvend, hagen + hoogte, etc.

### Andere parken in Utrecht

In de beantwoording van vragen refereert de gemeente veelvuldig aan het Griftpark. Dat is ruim qua opzet, is qua hoogte in verhouding met de rest van die wijk, is 's nachts deugdelijk afgesloten (het centrale deel althans) en heeft veel, betaalde, parkeerruimte. Wij hopen dat deze en andere elementen van de analogie opgaan met dit plan, met de kanttekening dat betaald parkeren bij Hoge Woerd zal leiden tot parkeren in de wijk.

### Ter afsluiting

Het plan moet teruggebracht worden naar een wijk-/max. regionaal nivo/uitstraling. Het zwaartepunt zou dan primair moeten liggen op archeologie, presentatie daarvan en museumachtige activiteiten; het eventuele cultuurhuis moet in het verlengde hiervan liggen, low profile dus, zulks ligt dicht bij de realiteit, de vermoedelijke behoefte en de appreciatie van omwonenden.

Wij hopen dat bovenstaande visie zal leiden tot bijstelling van de plannen en een voor ons duidelijke verbetering laat zien in het uiteindelijk voorgestelde bestemmingsplan. Ter afronding willen wij nogmaals benadrukken dat het plan in het gepresenteerde voorontwerp te kolossaal is voor de beoogde wijk/regio functie.

De bewonersvereniging M3T  
Namens deze,  
William Overweg  
Voorzitter bewoners vereniging M3T  
Tyfoon 1  
3454RN De Meern

Vereniging van huiseigenaren M3T  
Secretariaat Marja Schoenmakers  
Moesson 2  
3454 RM De Meern  
Tel: 030-666 59 53  
e-mail: marjaschoenmakers@hotmail.com



Aan De gemeenteraad van Utrecht  
p/a Stadsontwikkeling afdeling Stedenbouw en Monumenten  
t.a.v. mw M. Pauwen  
Postbus 16200  
3500 CE UTRECHT

Betreft: Zienswijzen Ontwerp Bestemmings Plan Hoge Woerd  
De Meern, 24 december 2010

Als directe bewoners, verenigd onder Vereniging Huiseigenaren M3T (Moesson, Tornado, Tropen en Tyfoon in t'weer, De Meern) willen wij onze gezamenlijke zienswijzen m.b.t. het OBP Hoge Woerd hierbij kenbaar maken.

Tevens hebben wij als vereniging met betrekking tot het voorontwerpbestemmingsplan een inspraakreactie ingediend. De daarin verwoorde bezwaren zijn echter voor burgemeester en wethouders geen reden geweest om daaraan in het ontwerpbestemmingsplan tegemoet te komen. Alle bezwaren zijn zonder meer aan de kant geschoven. De bewoners kunnen zich hierin niet vinden.

Wij voegen dan ook de inspraakreactie van onze vereniging als **bijslage** bij. Wij verzoeken u om de inhoud daarvan hier als herhaald en ingelast te beschouwen.

#### A. Inpassing in bestaande omliggende bebouwing en omvang van de objecten in het park

Het plan past niet bij de bestaande bebouwing gezien de relatieve afmetingen van de objecten in het Ontwerpplan ten opzichte van de omliggende bebouwing, zoals :

- de houten wallen met een hoogte van maximaal 6 meter;
- de vier wachttorengedebouwen met een maximale hoogte van 10 meter, respectievelijk 11 meter;
- het Castellumpaviljoen met een maximale hoogte van 15 meter;

en voor al deze objecten een mogelijk navenante zichthoogte!

Deze objecten rijzen, buiten proporties, uit boven de bestaande omringende bebouwing. Hierdoor wordt voor de direct omwonenden het uitzicht alswel de normale lichtinval ernstig belemmerd. De ligging van het Castellum en het badhuis is historisch bepaald. De omringende bebouwing is evenwel óók een feitelijk gegeven. De balans van al datgene wat komen gaat en de bestaande omringende bebouwing lijkt hierdoor volkomen zoek.

#### B. Privacy aspecten van de bestaande omliggende woningen van het Ontwerpplan

De privacy van de bewoners van de bestaande omliggende woningen wordt in hoge mate aangetast door de veronderstelde bezoekersaantallen, de beloopbaarheid van de houten wallen, de wachttorens en het Castellumpaviljoen. Voornamelijk als gevolg van de hoogte en de positionering van deze bouwsels kunnen bezoekers van korte afstand in de woningen en tuinen van de omringende bewoners kijken. Deze bewoners genieten thans op grond van de ligging van hun woningen en de huidige omgevingssituatie een hoge mate van privacy !



### C. Overlast gezien het aantal Parkfuncties en het veronderstelde aantal bezoekers

Het Castellum krijgt een veelheid aan functies ( archeologie, educatie, cultuur, horeca, recreatie enz.). De Projectleiding verwacht op jaarbasis zo'n 100.000 bezoekers. In het Ontwerpplan wordt deze veronderstelling op geen enkele wijze onderbouwd door enig onderzoek.

Wel lijkt deze veronderstelling enigszins strijdig met een opmerking door de Dienst Stadsontwikkeling gemaakt in de "nota van inspraak en overleg" namelijk : " Voorop blijft wel staan dat de voorziening het Cultuurhuis c.s. een wijkvoorziening is en niet een regionale en/of landelijke aantrekkingskracht moet krijgen".

In dit verband is het óók vreemd te moeten constateren dat er brochures in de Engelse taal zijn gepubliceerd. Overlast , met name in de weekeinden, het gevolg van parkeren buiten de daartoe bestemde plaatsen, zwerfvuil, lawaai, mogelijke schade aan eigendommen van omwonenden enz. zal zich zeker voordoen. Een en ander zal zeker de woonfunctie van de bestaande omliggende bebouwing ernstig verstoren.

### D. Economische aspecten

Wij hebben sterke twijfels over de financiële haalbaarheid van het ontwerpplan, de Project leiding kan (nog) geen uitspraak doen over het totale budget.

Wij moeten dan toch zelf aannemen dat dit Project, de bouw van het Castellum met het Paviljoen, theater, museum, restaurant, muziekschool, alle objecten zoals de 4 wachttorens gebouwen, de wallen met kantoren, alsmede de aankopen van grond en huizen etc. toch tientallen miljoenen euro's zal bedragen.

Ook dan in de toekomst zal het budget m.b.t. onderhoud en handhaving niet gering zijn.

Een en ander staat haaks op de huidige landelijke en gemeentelijke politiek waarin bezuinigen, ook op cultuur, geboden is.

Wij zijn dan ook van mening dat deze gelden voor meer belangrijkere zaken gereserveerd kunnen worden zoals bijvoorbeeld politie of brandweer.

### E. Economische uitvoerbaarheid van het ontwerpplan

Grondexploitatie:

Onder 6.1 op pagina 57 van het ontwerp plan, toelichting "Economische uitvoerbaarheid" wordt gesteld:

*"Voor het bestemmingsplan Hoge Woerd is op basis van de beschreven uitgangspunten een financiële analyse gemaakt. Conclusie is dat het financiële resultaat past binnen de taakstelling vanuit de grondexploitatie Leidsche Rijn en daarmee economische uitvoerbaar is.*

*De opbrengsten worden gerealiseerd door de verkoop van bouwgrond ten behoeve van woningbouw en (niet) commerciële voorzieningen. De kosten worden met name bepaald door het bouw- en woonrijp maken van de locatie.*

*Kosten en opbrengsten zijn vervolgens gefaseerd in de tijd. Belangrijke uitgangspunten hierbij zijn de doorlooptijd van procedures, beschikbaarheid van gronden en de ingeschatte opname door de woningmarkt. Dit resulteert in een grondexploitatiesaldo voor de Hoge Woerd dat voldoet aan de taakstelling.*

*Er wordt geen exploitatieplan opgesteld. Daar waar de gemeente niet alle gronden in eigendom heeft, is het kostenverhaal anderszins verzekerd."*

Volgens artikel 6.12, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. In artikel 6.2.1, Besluit ruimtelijke ordening (Bro) worden onder meer als zodanig bouwplan aangewezen "de bouw van een of meer woningen" en "de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen".



In dit ontwerpbestemmingsplan wordt in meerdere bouwplannen zoals bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, Wro juncto artikel 6.2.1, Bro voorzien; zoals onder andere in de vorm van de bouwmogelijkheid voor een Castellum paviljoen.

Afwijkend van het eerste lid van artikel 6.12 Wro kan de gemeenteraad bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan besluiten geen exploitatieplan vast te stellen, in bij algemene maatregel van bestuur aangegeven gevallen of indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is.

Met het gestelde op pagina 57 van de toelichting bij het ontwerp bestemmingsplan (hiervoor in cursief weergegeven) dat een gemaakte financiële analyse voor de Hoge Woerd tot de conclusie leidt dat het financiële resultaat past binnen de taakstelling vanuit de grondexploitatie Leidsche Rijn wordt niet voldaan aan het wettelijk vereiste om voor dit bestemmingsplan een exploitatieplan vast te stellen, noch wordt aangetoond dat het verhaal van de kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden op andere wijze is verzekerd.

Door op pagina 57 van de toelichting alleen maar te stellen dat daar waar de gemeente niet alle gronden in eigendom heeft het kostenverhaal anderszins verzekerd is, wordt niet afdoende - en zoals op grond van vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak vereist - aangetoond dat en op welke wijze kostenverhaal is verzekerd. Gezien het vorenstaande bovengenoemde wordt in het ontwerpplan niet voldaan aan de daaraan gestelde wettelijke eisen inzake grondexploitatie.

Uitvoerbaarheid van het plan:

Volgens artikel 3.1.6, eerste lid en onder f, Bro gaan een bestemmingsplan alsmede een ontwerp hiervoor vergezeld van een toelichting, waarin zijn neergelegd de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan.

In de toelichting wordt niet op de uitvoerbaarheid van het plan ingegaan. Onder meer ontbreekt een beschouwing omtrent het verzekerd zijn van één of meer exploitanten voor de verschillende functies in het Castellum Paviljoen.

Gezien het vorenstaande wordt in het ontwerpplan niet voldaan aan de daaraan gestelde wettelijke eisen inzake uitvoerbaarheid.

#### F. Zorgvuldigheid en belangenafweging

Volgens artikel 3.1.6, eerste lid en onder d, Bro gaan een bestemmingsplan alsmede een ontwerp hiervoor vergezeld van de uitkomsten van het met toepassing van artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht verrichte onderzoek. Artikel 3.2 Algemene wet bestuursrecht bepaalt dat bij de voorbereiding van besluiten het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen vergaard.

De toelichting bij het ontwerpplan bevat zelf geen beschouwing omtrent de af te wegen belangen.

Daarmee is verzuimd in het ontwerpplan zelf invulling te geven aan het vereiste zoals gesteld in artikel 3.1.6, tweede lid en onder d, Bro.

Wij verzoeken de Gemeente Raad bij de vaststelling van het bestemmingsplan Hoge Woerd met de bovengenoemde zienswijzen rekening te houden.

De bewonersvereniging M3T  
Namens deze,  
William Overweg  
Voorzitter bewoners vereniging M3T  
Tyfoon 1  
3454RN De Meern

**Biilage:** (inspraak reactie)

De gemeenteraad van Utrecht  
p/a StadsOntwikkeling  
afdeling Stedenbouw en Monumenten  
t.a.v. mevrouw M. Paumen  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

RAAD



Namens fruitbedrijf en plattelandswinkel Goes  
A.A.M. Goes  
Groenedijk 10  
3454 PC De Meern  
algemeen@plattelandswinkelgoes.nl

De Meern, 27 december 2010

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Hoge Woerd.

Geachte mevrouw Paumen,

Namens fruitbedrijf en plattelandswinkel Goes wil ik hierbij zienswijzen indienen naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan Hoge Woerd.

*Punt een betreft het genoemde in artikel 5.1.b. van het plan.*

De opslag in de schuur is in de huidige situatie niet alleen in gebruik als opslag ten behoeve van de plattelandswinkel maar dient ook als opslag voor ons fruitbedrijf. Wij gebruiken de schuur als stalling van machines, kisten, en als sorteerruimte etc. De verhouding tussen winkel (150m<sup>2</sup> en schuur 1400m<sup>2</sup>) maakt duidelijk dat niet alle schuurruimte dient als opslag voor de winkel. Graag zien wij 'opslag voor de plattelandswinkel' gewijzigd in 'opslag'. Tevens willen wij dat in het plan aangegeven wordt dat de vloeroppervlakte van de winkelruimte maximaal 150 m<sup>2</sup> mag bedragen en niet de brutovloeroppervlakte, wat volgens de begrippenlijst de winkelruimte inclusief opslagruimtes is. Zoals uit bovenstaande al blijkt wordt in de bestaande situatie een deel van de schuur gebruikt als opslagruimte voor de plattelandswinkel en zou het woord brutovloeroppervlakte niet correct de huidige situatie weergeven.

*Punt twee betreft het genoemde in artikel 5.5.1 van het plan.*

Kleinschalige fruitteelt is niet omschreven in de begrippenlijst. Wij willen u erop wijzen dat alhoewel de grotere oppervlaktes uit het verleden niet meer aanwezig zijn (aan de Groenedijk), de teelt van fruit in de openlucht en in de aanwezige kas wel degelijk bijdragen aan het inkomen van de ondernemers. Hiermee willen wij aangeven dat het op professionele wijze geschied en geen hobbyactiviteit is. Zoals wij in onze inspraakreactie op het voorontwerp bestemmingsplan hebben aangegeven blijven wij van mening dat het ontoelaatbaar is om binnen een straal van 50 meter van onze fruitboomgaard/kas twee bouwkavels te willen situeren. Wij vinden dan ook dat deze 50 meter in acht genomen dient te worden en dat het opnemen van een 50 meter-zone in het bestemmingsplan waarin geen gewasbescherming toegepast mag worden, niet de juiste manier is om het probleem op te lossen. Wij gaan er dan ook vanuit dat deze bijzondere bepaling uit het bestemmingsplan verdwijnt. Onze inspraakreactie op het voorontwerpbestemmingsplan is naar onze mening niet op een juiste manier

verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan dat daardoor nog steeds niet getuigt van een goede ruimtelijke ordening. Wij herhalen dus met kracht het daar gemaakte bezwaar.

*Punt drie betreft het genoemde in artikel 13.2.1.a van het plan.*

Wij maken bezwaar tegen de regel dat het aantal bestaande woningen niet mag worden uitgebreid. Uw argumenten dat de Groenedijk en 't Zand oude (woon)linten zijn met variatie in grotere en kleiner huizen is juist. Dat er dan niet meer huizen mogen komen opdat het aan deze wegen geen Vinex locatie gaat lijken getuigt naar onze mening van pure willekeur. Zelf wil de gemeente immers wel twee kavels (huizen) toevoegen aan de bestaande lintbebouwing. Dat naar uw mening hiermee de exploitatie van het totale plan 'De Hoge Woerd' rond moet komen vinden wij een niet ter zake doende argument om daarmee anderen het bouwen van een huis niet toe te staan. In het ontwerp is de mogelijkheid opgenomen om de gronden met de bestemming 'agrarisch' te wijzigen in 'wonen'. Hiermee zal ook het aantal woningen uitgebreid gaan worden, dus waarom deze mogelijkheid dan niet langs de Groenedijk of 't Zand? Tevens is naar onze mening het zorgdragen voor een goed straatbeeld dat past bij de betreffende straat/wijk een taak van de welstandscommissie. Zij kan eisen stellen aangaande een nieuw bouwwerk zodat het past in het straatbeeld en bijvoorbeeld de diversiteit van de lintbebouwing niet te zeer wordt aangetast. Wij zouden dan ook graag zien dat het op het perceel ten oosten van Groenedijk 10 de mogelijkheid ontstaat om een nieuwe woning te bouwen.

*Punt vier betreft een aantal zaken genoemd onder artikel 13.*

Ons bezwaar bestaat hieruit dat het niet duidelijk is hoe omgegaan dient te worden met herbouw van twee-onder-een-kapwoningen. Graag willen wij op een duidelijke manier in dit artikel opgenomen hebben dat het bij een twee-onder-een-kapwoning gaat om twee bouwpercelen met twee hoofdgebouwen, met een inhoud van ten hoogste 600 m<sup>3</sup>, waarbij geen afstand tot de gedeelde perceelgrens aangehouden dient te worden, immers de gezamenlijke scheidingsmuur van de twee-onder-een-kapwoningen staat op de gezamenlijke grens. Verder lijkt het zo te zijn, bij zorgvuldig lezen van artikel 13.2.2 aangaande aanbouwen en bijgebouwen, dat indien er een aanbouw met de maximale breedte van 3 meter aangebouwd wordt, het hoofdgebouw 8 meter uit de zijdelingse grens moet staan. Dit lijkt een onwerkbaar situatie op te leveren bij nieuw of herbouw van huizen en naar ons inzien belemmert u hierbij de huiseigenaren. Wijziging van artikel 13.2.2 .f. naar 2 meter lijkt hier beter op zijn plek

Tot zover onze bedenkingen tegen het ontwerpbestemmingsplan 'Hoge Woerd', wij gaan er vanuit dat u een en ander zult heroverwegen en aanpassen en wachten uw reactie af.

Hoogachtend,



Namens fruitbedrijf en plattelandswinkel Goes  
A.A.M. Goes

9

RAAD



10.110710

Aan:

**De gemeenteraad van Utrecht**  
**p/a StadsOntwikkeling**  
**afdeling Stedenbouw en Monumenten**  
**t.a.v. mevrouw M. Paumen**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

**Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan 'Hoge Woerd'**  
**Datum: 22 december 2010**

**Geachte mevr. M. Paumen,**

Hierbij ontvangt u onze zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan 'Hoge Woerd'

Wij zijn de eigenaren van de bestaande twee onder 1 kap woning aan het 't Zand 40 en 42 3451 GS te Vleuten, welke in dit bestemmingsplan ligt.

Momenteel zijn wij bezig met een bouwaanvraag voor de bouw van een twee onder 1 kap woning, ter vervanging van deze bestaande twee onder 1 kap woning, op deze adressen.

Onze zienswijze betreft de onderstaande punten uit het bovengenoemde ontwerp bestemmingsplan;

#### **Artikel 13 Wonen-2**

##### **Par 13.2.1 Hoofdgebouwen**

Punt c.

per bouwperceel mag slechts één hoofdgebouw worden gebouwd;

*Onze zienswijze;*

*Op de met wonen-2 aangegeven gronden mogen zowel vrijstaande als twee-aan-een woningen gebouwd worden. Een twee onder 1 kap woning tezamen zou kunnen worden gezien als 1 hoofdgebouw. Om tijdens de verdere bouwaanvraag procedure mogelijke discussies te voorkomen, over de maximale toegestane inhoud per hoofdgebouw (zie ook hieronder bij punt d.) zien wij graag dat aan punt c wordt toegevoegd dat een twee onder 1 kap woning wordt aangemerkt als 2 hoofdgebouwen en dat elk hoofdgebouw een inhoud mag hebben van max 600 m3 excl aanbouwen en bijgebouwen en overkappingen. (zie ook punt d hieronder)*

Punt d.

de inhoud van het hoofdgebouw, exclusief aanbouwen en bijgebouwen en overkappingen, mag maximaal 600 m<sup>3</sup> bedragen;

*Onze zienswijze;*

*Omdat op de met wonen-2 aangegeven gronden zowel vrijstaande als twee-aan-een woningen gebouwd mogen worden. Moet het uiteraard wel zo zijn dat bij een twee onder 1 kap woning elke woning (dus per helft van de twee onder 1 kap woning) maximaal 600 m<sup>3</sup> mag zijn. Dit blijkt nu niet goed uit de tekst. Wij zouden graag zien dat dit wordt aangepast in de tekst. Zie ook hierboven bij punt c*

Punt i.

de afstand van het hoofdgebouw tot de zijdelingse perceelsgrens en de achterste perceelsgrens bedraagt minimaal 5 meter;

*onze zienswijze*

*Omdat op de met wonen-2 aangegeven gronden zowel vrijstaande als twee-aan-een woningen gebouwd mogen worden, zou hier ook omschreven moeten worden (er aan toegevoegd moeten worden) dat de woning scheidende muur van een twee onder 1 kap woning uiteraard altijd op de perceelsgrens komt te staan en dus NIET op minimaal 5,0 m1 afstand van de perceelsgrens kan komen.*

### **Par. 13.2.2 Aanbouwen en bijgebouwen**

Punt f.

de afstand van een aanbouw en/of bijgebouw tot de zijdelingse perceelsgrens bedraagt minimaal 5 meter;

*onze zienswijze;*

*voor wat betreft dit punt is onze zienswijze dat de afstand van een aanbouw en/of bijgebouw tot de zijdelingse perceelsgrens niet ook minimaal 5,0 m1 kan bedragen. Het hoofdgebouw, bij een twee onder een kap woning, moet ook al een afstand hebben tot de zijdelingse perceelsgrenzen van 5,0 m1. De maximale toegestane breedte van een aanbouw aan een zijgevel is 3,0 m1. Derhalve zou de minimale afstand van de aanbouw tot de zijdelingse perceelsgrens 2,0 moeten zijn. Zoals het nu verwoord is maken wij er uit op dat zowel het hoofd als het bijgebouw op minimaal 5,0 m1 uit de zijdelingse perceelsgrenzen moeten komen. Voor wat betreft onze percelen ontstaat er daardoor een veel te klein bouwblok voor hoofdgebouwen en bijgebouwen tezamen!. Graag zien wij aangepast dat een bijgebouw aan het hoofdgebouw op minimaal 2,0 m1 vanaf de perceelsgrenzen mag komen.*

Indien gewenst zijn wij uiteraard bereid om deze schriftelijke zienswijze mondeling aan u toe te lichten.

Erop vertrouwend u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met belangstelling zien wij uw reactie en/of (uw voorstellen) van de aangepaste versie van deze teksten in het ontwerp bestemmingsplan tegemoet.

Hoogachtend,

p/a Groenedijk 6  
3454 PC DE MEERN

't Zand 42  
3451 GS VLEUTEN





### AANTEKENEN

De gemeenteraad van Utrecht  
T.a.v. p/a Stadsontwikkeling afdeling Stedenbouw en Monumenten  
mw. M. Paumen  
Postbus 16200  
3500 CE UTRECHT  
Per telefax 0302860235

**Bij antwoord vermelden:**  
JBL.1.10.96461

**Behandeld door:**  
EK  
**Telefoon:** 020-6518888  
**e-mail:** e.kronemeijer@das.nl  
**Datum:**  
27 december 2010  
**Fax:** 020-6968878  
dinsdagmiddag en donderdagmiddag afwezig

### **Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Hoge Woerd**

Geachte mevrouw,

Tot mij hebben zich gewend de heer en de heer wonende te De Meern aan het 't Zand 52, in verband met het volgende.

Clënten hebben kennisgenomen van het ontwerpbestemmingsplan 'Hoge Woerd' en maken graag van de gelegenheid gebruik om hierover hun zienswijze bij u in te dienen.

De plannen voor het Castellum zijn al behoorlijk concreet. Het valt cliënten echter op, dat met name de plaats van het Cultuurpaviljoen nog niet is bepaald. Juist het cultuurpaviljoen is de bouw-  
bouw, waarvan cliënten overlast kunnen krijgen. Zij hebben daarom in hun inspraakreactie (bijgevoegd) al aangegeven dat zij er bezwaar tegen hebben, als het Cultuurpaviljoen wordt geplaatst op de oude weg. Plaatsing daar leidt immer tot aantasting van uitzicht, lichtinval en privacy met name, maar zeker niet uitsluitend, in de tuin. In het ontwerpbestemmingsplan wordt op dit moment echter niet bepaald dat het Cultuurpaviljoen op de oude weg komt, het gebied waar het Cultuurpaviljoen kan komen, is veel ruimer!

In het ontwerpbestemmingsplan maakt u dus juist *niet* de ruimtelijke afweging die voor cliënten van belang is! Tegelijkertijd stelt u dat u er alles aan doet om de overlast te beperken. Volgens cliënten gaat dit niet samen, immers, indien u het cultuurpaviljoen op de oude weg plaatst is de overlast voor cliënten maximaal, plaatst u het ergens anders, dan is de overlast minimaal. Cliënten zijn daarom van mening, dat het bestemmingsplan de ruimtelijke afweging preciezer zou moeten maken. Immers, door de plaats van het paviljoen zo onzeker te laten kan het straks voor cliënten 'maximaal overlastgevend' worden geplaatst, en dan is er sprake van een 'gebonden beschikking' (ofte wel slechts een Wabovergunning ex artikel 2.1. lid 1 sub a) en hebben bezwaren van cliënten geen enkele zin meer. Volgens cliënten is het voor hen zeer nadelig dat u zo onduidelijk bent over waar zij aan toe zijn.

Amsterdam Gemeente Utrecht DAS Nederlandse Rechtsbijstand Verzekeringsmaatschappij N.V.

Amsterdam



Karspeldreef 15  
Postadres  
Postbus 23000  
1100 DM Amsterdam

T 020 6517517  
F 020 6914737  
E info@das.nl  
www.das.nl

Fortis 24 31 33 359 (premie)  
Fortis 24 31 60 496 (overig)

KvK 33110754





0206969751

Zij zijn ook van mening dat u daarom, bij de afweging van belangen, hun belangen dient te wegen, uitgaande van de voor hen meest nadelige mogelijkheid.

Nu al duidelijk is dat het om grote hoeveelheden bezoekers zal kunnen gaan op bepaalde dagen, verbaast het cliënten dat er nog geen duidelijkheid is over de wijze waarop de verkeersafwikkeling plaats gaat vinden en waar, hoevél parkeerplaatsen gaan komen. Het lijkt cliënten niet juist om bij een dergelijk plan pas bij het verlenen van een evenementenvergunning na te gaan denken over hoe om te gaan met het verkeer. Bij dit project kan bijvoorbeeld parkeerdruk immers nu al worden voorzien.

Cliënten blijven met betrekking tot de andere onderwerpen uit hun inspraakreactie, zoals geluidsoverlast, sociale veiligheid, brandveiligheid en geuroverlast van mening dat u, bij dit uitzonderlijke project, reeds nu adviezen van instanties zou moeten vragen met expertise op deze vlakken, om te voorkomen dat in het bestemmingsplan zaken niet, of juist wel, worden opgenomen, waarvan later blijkt dat bij dit project later blijkt dat het bestemmingsplan beter anders had kunnen worden opgesteld. Op die manier zou ook veel onzekerheid bij omwonenden kunnen worden weggenomen.

Cliënten zijn van mening dat op allerlei vlakken de ruimtelijke afweging niet volledig is. In verband met het feit dat u, bij de beantwoording van de inspraakreactie van cliënten steeds weer verwijst naar nog te bepalen en te onderzoeken zaken, waardoor zij nog steeds geen duidelijkheid over deze onderwerpen hebben, verzoeken cliënten u, hun inspraakreactie hier als herhaald en ingelast te beschouwen.

Cliënten vinden het jammer dat hun vraag of er een horecabestemming kan worden opgenomen door u niet positief is beantwoord. Cliënten verzoeken u om dit punt opnieuw te willen bekijken.

Cliënten hebben in hun inspraakreactie aangegeven bang te zijn voor schade door de bouwwerkzaamheden. Nu u heeft toegezegd dat er een bouwkundige vooropname zal worden gemaakt, verzoeken cliënten u om contact op te nemen voor het maken van een afspraak daarvoor. Cliënten blijven van mening, dat zij schade lijden door dit plan. Zij lijden bijvoorbeeld schade, door de uitgebreide mogelijkheden voor plaatsing van het cultuurpaviljoen en de bijbehorende onzekerheid in dit bestemmingsplan. Onder ander hierdoor, maar ook door andere mogelijkheden in het plan, daalt hun woning in waarde. Zij willen de waardedaling door het plan graag vergoed zien.

Voor alle duidelijkheid willen cliënten graag nogmaals benadrukken, dat zij niet tegen het plan voor het Castellum zijn, en graag in overleg met u blijven om de vragen en onduidelijkheden op te lossen. Zij verzoeken u met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan om het plan in dit stadium nader te preciseren en hun belangen daarbij zwaarder mee te wegen.

Hoogachtend,

DAS

Mw. mr. ms. E. Kronemeijer

Gemeente Utrecht





## **Inspraakreactie voorontwerp-bestemmingsplan Hoge Woerd**

der  
t Zand 52  
3454 PB DE MEERN

31 mei 2010

Geachte mevrouw M. Paumen,

Eerst een korte introductie: wij wonen aan de t-splitsing t Zand, Groenedijk en Castellumlaan. Een plek die - behoorlijk - te maken krijgt met het plan Castellum Hoge Woerd. We maken dan ook deel uit van de klankbordgroep waarin bewoners en gemeente Utrecht met elkaar in gesprek blijven. We hebben nu 1 meeting (25 mei j.l.) achter de rug en we zijn tevreden over deze 'samenwerking'.

In principe zijn wij geen tegenstanders van de komst van het Castellum.

Wel maken we ons serieuze zorgen over een aantal aspecten. Die hebben wij merendeel al in de klankbordgroep geroepen, maar we zullen deze in deze brief op een rijtje zetten en hier en daar een toelichten.

Over sommige onderwerpen hebben we enkele vragen.

Inmiddels is gebleken, dat nog lang niet bekend is hoe de definitieve invulling zal zijn. Het is daarom moeilijk om een fervent voorstander te worden van dit ambitieuze plan, omdat het nog alle kanten op kan gaan. Het is dus mogelijk dat bepaalde uitwerkingen nadelig zijn voor ons. Met name door deze onzekerheid, maken wij bezwaar tegen de wijziging van het bestemmingsplan.

Op de laatste pagina van dit document vragen wij om een ontheffing voor ons eigen pand.

Met deze brief spreken wij onze zorgen en wensen uit over het voorontwerp-bestemmingsplan Hoge Woerd. We maken ons niet alleen zorgen over de hoogte van de bouwwerken en de gevolgen daarvan, maar ook over de overlast die de reconstructie van het Castellum tot gevolg zal hebben als het er eenmaal zou staan.

#### Maak de bouwwerken niet zo hoog!

Een wal van maximaal 8 meter hoog, wachttorens van 10 en 11 meter hoog en een cultuurpaviljoen van maximaal 15 meter hoog.

Wij maken ernstige bezwaren tegen de hoogtes van de bouwwerken.

Onze bezwaren hebben betrekking op:

- Horizonvervuiling – in plaats van een vrije uitkijk vanuit ons huis, kijken we tegen hoge bouwwerken aan.
- Privacy – als bezoekers over de wal en wachttorens lopen of door eventuele ramen in de gebouwen kijken, kunnen zij in onze tuin en huis kijken.
- Leefbaarheid – het is mogelijk dat de hoogte van de bouwwerken zorgt voor schaduw in onze tuin of op het huis.

Daarom is onze wens **een zonnestudie** te doen op kosten van de gemeente: berekeningen waaruit blijkt voor welke schaduw alle bouwwerken zorgen.

#### Plaats het cultuurpaviljoen op een 'neutrale' plek

De precieze plaatsing voor het paviljoen is nog niet bekend. Tijdens informatieavonden bleek dat een plaatsing op het 'oude' tracé Castellumlaan voorkeur geniet, omdat deze plek verstoord is (net als de bestaande bebouwing van Castellumlaan 58) en omdat dit praktischer zou zijn i.v.m. aanvoer van bevoorrading et cetera. Plaatsing op deze weg in combinatie met de genoemde hoogte heeft ernstige (bovengenoemde) gevolgen voor onze woonsituatie.

Daarom maken wij bezwaar tegen plaatsing van het Cultuurpaviljoen op de oude weg.

### Bouw verantwoord

Wanneer (toch) besloten wordt te beginnen met de bouw van het Castellum, maken wij ons zorgen over de manier waarop dat gebeurt.

Onze zorgen hebben betrekking op:

- Veiligheid – wanneer er met veel hout wordt gewerkt, kan dat vlamvatten.
- Schade – bij bouwwerkzaamheden die nu al plaatsvinden, staat ons huis te trillen op zijn grondvesten. Onze angst is dan ook dat bij een grote operatie als het bouwen van het Castellum schade zal veroorzaken aan huis.

Daarom is onze wens een **nulmeting** te laten uitvoeren op kosten van de gemeente.

### Zorg voor zo min mogelijk overlast voor omwonenden.

Binnen het Castellum zullen (reguliere) activiteiten plaatsvinden en een flink aantal evenementen. Onduidelijk is wat deze zijn, en hoe en hoe vaak deze plaatsvinden.

Wel is het geschatte aantal bezoekers op jaarbasis bekend: zo'n 100.000 personen, onevenredig verspreid vanwege 'piekdagen' (de niet-reguliere evenementen).

Behalve dat het categorie D1 betreft, is nog niet bekend welke horecagelegenheid er zich zal vestigen.

Wij maken ons ernstige zorgen over de gevolgen hiervan. Die hebben betrekking op de volgende zaken:

- Parkeeroverlast - wordt er tijdens piekdagen bijvoorbeeld gezorgd voor een parkeerplan, inclusief parkeerwachters et cetera? Is er een aanlooproute vanaf de parkeerplaatsen?
- Geluidsoverlast – met welke geluiden krijgen wij te maken? Denk hierbij niet alleen aan bijvoorbeeld muziekgeluid, maar ook aan overlast van arriverende en vertrekkende bezoekers.
- Geuroverlast – horeca-afval is anders dan huisafval. Ook is het plan dieren te houden binnen het Castellum, die ook voor geuroverlast zorgen.

- Lichtvervuiling – uitlichting van het Castellum en verlichting eromheen zal zorgen dat het gebied waarin we wonen lichter zal zijn dan het nu is.

Hou het plein zo klein en groen mogelijk.

Voor de noordelijke Ingang is een plein geschetst. Inmiddels hebben we begrepen dat plaatsing van het plein in een latere fase aan de orde komt.

Desondanks uiten we onze zorgen over de komst van dit plein in deze brief.

Die zorgen hebben betrekking op:

- Horizonvervuiling – nu kijken we uit op een prachtige boomgaard met een mooie groene heg daarvoor.
- Privacy – bezoekers van het plein kunnen in ons huis kijken.
- Veiligheid en overlast – Hangjongeren zullen wellicht de orde verstoren, zowel in daden (vernietiging, bedreigingen et cetera) als in geluidsoverlast (schreeuwen, brommertjes et cetera). Hoe gaat de gemeente dit voorkomen?
- Het plein sluit rechtstreeks aan op de Groenedijk, zelfs nu merken we al ( na de aanleg van het nieuwe fietspad) dat brommertjes met een hoge snelheid de Castellumlaan oversteken en de Groenedijk opschieten. Levensgevaarlijk!

Los van het Castellum

Wij willen ook onze zorgen kenbaar maken over 2 andersoortige punten in het voorontwerp-bestemmingsplan. Het betreft een brandstofopslag van een stookketel en een silo en hooiberging van maar liefst 20 meter!

Onze zorgen hebben betrekking op:

- Veiligheid – een brandstofopslag in een woonwijk is gevaarlijk, zo ook een hooiberging. (graag verwijzen wij hierbij naar de 1 week durende brand van een hooiberg in Landgraaf mei 2010)
- Buiten proportie – maakten we ons in deze brief al zorgen over een gebouw van 15 meter, een hooiberging van 20 meter valt uit de toon met alle andere gebouwen binnen park de Hoge Woerd.

D2 horeca-vrijstelling op ons pand?

Wij zijn (sowieso) voornemens binnenkort onze schuur te verbouwen.

We hebben enkele ideeën. Voor 1 van deze plannen hebben wij een horeca-vrijstelling nodig.

Hierover hebben we in het verleden gesproken met de heer Van Keulen en mevrouw Waaijers. Ter sprake kwam dat we deze vrijstellingsvraag ten tijde van het bestemmingsplanwijziging kunnen voorleggen om hier een officieel antwoord van de gemeente te krijgen en te toetsen of de gemeente hiervoor openstaat.

Het betreft een lichte horeca-activiteit in de categorie D2, waarbij we denken aan een lunchroom/theehuis/ijssalon, die op bepaalde dagen (niet alle!) open is.

Ons uitgangspunt is om hier voornamelijk streekproducten te gaan gebruiken.

We willen benadrukken niet concurrerend te willen zijn met de geplande horeca binnen het Castellum, eerder aanvullend.

Graag zien we uw mening hierover tegemoet.

We gaan ervan uit dat u zorgvuldig met alle genoemde punten omgaat.

Met vriendelijke groeten,

**AANTEKENEN**

De gemeenteraad van Utrecht  
T.a.v. p/a StadsOntwikkeling, afdeling Stedenbouw en Monumenten  
mw. M. Paumen  
Postbus 16200  
3500 CE UTRECHT

Per telefax 0302830235

**Bij antwoord vermelden:**  
JBL.3.10.36313

**Behandeld door:**  
EK

**Datum:**  
28 december 2010

**Telefoon:**

**Fax:**

**e-mail:**

dinsdagmiddag en donderdagmiddag afwezig

**Betreft: Zienswijze bestemmingsplan Hoge Woerd**

Geachte mevrouw,

Tot mij heeft zich gewend  
verband met het volgende.

wonende te De Meern aan de Groenedijk 1, in

Cliënten hebben kennisgenomen van het ontwerpbestemmingsplan 'Hoge Woerd' en maken graag van de gelegenheid gebruik om hierover hun zienswijze bij u in te dienen.

De plannen voor het Castellum zijn al behoorlijk concreet. Het valt cliënten echter op, dat met name de plaats van het Cultuurpaviljoen nog niet is bepaald. Het kan dus ook heel dicht het perceel van cliënten worden geplaatst. Juist het cultuurpaviljoen is de bebouwing, waarvan cliënten overlast kunnen krijgen. Plaatsing van het cultuurpaviljoen dichtbij zal leiden tot aantasting van uitzicht, lichtinval en privacy met name, maar zeker niet uitsluitend, in de tuin. In het ontwerpbestemmingsplan wordt op dit moment echter niet bepaald dat het Cultuurpaviljoen op de oude weg komt, het gebied waar het Cultuurpaviljoen kan komen, is veel ruimer!

In het ontwerpbestemmingsplan maakt u dus juist *niet* de ruimtelijke afweging die voor cliënten van belang is! Tegelijkertijd stelt u dat u er alles aan doet om de overlast te beperken. Volgens cliënten gaat dit niet samen, immers, indien u het cultuurpaviljoen op de oude weg plaatst, is de overlast voor cliënten maximaal, plaatst u het ergens anders, dan is de overlast voor cliënten minimaal. Cliënten zijn daarom van mening, dat het bestemmingsplan de ruimtelijke afweging preciezer zou moeten maken. Immers, door de plaats van het paviljoen zo onzeker te laten kan het

DAS Nederlandse Rechtsbijstand Verzekeringsmaatschappij N.V.

Amsterdam

Karapeldreef 15  
Postadres  
Postbus 23000  
1100 DM Amsterdam

T 020 6517517  
F 020 6914737  
E info@das.nl  
www.das.nl

Fortis 24 31 33 359 (premie)  
Fortis 24 31 60 496 (overlig)

KvK 33110754



0206969751

straks voor cliënten 'maximaal overlastgevend' worden geplaatst, en dan is er sprake van een 'gebonden beschikking' (oftewel slechts een Wabovergunning ex artikel 2.1. lid 1 sub a) en hebben bezwaren van cliënten geen enkele zin meer. Volgens cliënten is het voor hen zeer nadelig dat u zo onduidelijk bent over waar zij aan toe zijn.

Zij zijn ook van mening dat u daarom, bij de afweging van belangen, hun belangen dient te wegen, uitgaande van de voor hen meest nadelige mogelijkheid.

Ook de omloop en de torens zullen er toe leiden dat er veel inkijk komt in huis en tuin van cliënten. Het is helaas nog niet gekomen tot afspraken over beperking daarvan. Cliënten hebben bezwaar tegen de inkijk, hun privacy wordt hierdoor aangetast.

Cliënten zijn van mening, dat het plan niet voldoet nu over de geluidsoverlast van het cultuurhuis veel onduidelijk blijft. Het bestemmingsplan maakt het mogelijk dat allerlei activiteiten zullen worden georganiseerd, waarbij ook geluid wordt geproduceerd. Het gaat bijvoorbeeld over voorstellingen met muziek, en dit zal ook leiden tot verkeersgeluid, in verband met de hoeveelheid bezoekers. U neemt echter al deze mogelijke geluidsoverlast niet mee in uw afwegingen, u heeft dit aspect zelfs niet voldoende onderzocht.

Cliënten maken zich zorgen over de wijze waarop het verkeer zal gaan worden afgewikkeld en hoe voorzien zal worden in voldoende parkeergelegenheid, er zullen immers evenementen worden gehouden. Volgens cliënten behoren afwegingen daarover, zeker bij dit bijzondere plan, thuis in het bestemmingsplan, en kunt u deze afwegingen niet vooruitschuiven naar het moment van het verlenen van een evenementenvergunning.

Het fruitbedrijf Goes met fruitgaarden en een plattelandswinkel zijn in dit bestemmingsplan opgenomen. Op dit bedrijf wordt gebruikt gemaakt van bestrijdingsmiddelen. Het gebruik van deze middelen zo dicht bij de woning van cliënten is uit het oogpunt van gezondheidsrisico's onwenselijk. In het plan is hierover geen enkele afweging opgenomen. Cliënten zijn van mening dat dit aspect wel had moeten worden meegewogen.

Voor alle duidelijkheid willen cliënten graag nogmaals benadrukken, dat zij niet tegen het plan voor het Castellum zijn, en graag in overleg met u blijven om de vragen en onduidelijkheden op te lossen. Zij verzoeken u met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan om het plan in dit stadium nader te preciseren en hun belangen daarbij zwaarder mee te wegen.

Hoogachtend,

DAS

Mw. mr. drs. E. Kronemeijer



## AANTEKENEN

De Gemeenteraad van Utrecht  
T.a.v. mw. Mr. M. Paumen  
Postbus 16200  
3500 CE UTRECHT

|                                                                                                 |      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Bestuurs- en Conciëncie                                                                         |      |
| Gemeenteraad Utrecht                                                                            |      |
| In: 28 DEC 2010                                                                                 | o.b. |
| <br>10.110273 |      |
| Kopie aan:                                                                                      |      |

Stichting Achmea Rechtsbijstand  
Postbus 10100  
5000 JC Tilburg

Dr. Hub van Doorneweg 195  
Tilburg

Telefoon (013) 462 37 10  
Fax (013) 462 27 99

[www.achmearechtsbijstand.nl](http://www.achmearechtsbijstand.nl)

### Datum

24 december 2010

### Ons kenmerk

R202498360

### Behandeld door

mr. J.H.M. Verjans

### Onderwerp

Overweg/zienswijze ontwerpbestemmingsplan  
Hoge Woerd

### Uw kenmerk

### Telefoon

### Fax

[klantenservice@achmearechtsbijstand.nl](mailto:klantenservice@achmearechtsbijstand.nl)

Geachte heer, mevrouw,

Uw gemeente heeft het ontwerpbestemmingsplan Hoge Woerd ter inzage gelegd. De heer  
Tyfoon 1, 3454 RN in DE MEERN is het hier niet mee eens. Zijn zienswijze licht ik toe in  
deze brief.

### Bekendmaking

Volgens de bekendmaking en volgens de brief van 15 november 2010 die uw gemeente cliënt heeft  
laten toekomen als contactpersoon van de Vereniging van huiseigenaren M3T ligt het ontwerp-  
bestemmingsplan tot en met 30 december 2010 ter inzage en kan er bij u een zienswijze worden  
ingediend.

### Feitelijke situatie

De bouwwerken die het voorliggende bestemmingsplan mogelijk maakt, liggen op korte afstand van  
de woning van cliënt aan de Tyfoon nr. 1 en steken vooral wat mogelijke bouwhoogte betreft  
aanzienlijk boven de woning van cliënt en zijn naaste burens uit.

De bestaande feitelijke en planologische situatie tegenover de woning van cliënt is nu nog een  
agrarisch gebied met boomgaarden.

Het voorliggende bestemmingsplan maakt dan ook een enorme inbreuk op deze situatie.

### Inspraakreactie

Cliënt heeft met betrekking tot het voorontwerpbestemmingsplan via Vereniging van Huiseigenaren  
M3T een inspraakreactie ingediend. De daarin verwoorde bezwaren van o.a. cliënt zijn echter voor  
burgemeester en wethouders geen reden geweest om daaraan in het ontwerpbestemmingsplan  
tegenwoord te komen. Alle bezwaren zijn zonder meer aan de kant geschoven. Cliënt kan zich hierin niet  
vinden.

Rabobank Nederland 10 10 50 674  
Kvk 41 038 571 Apeldoorn

**Zienswijzen:**

**1. Inspraak**

Aangezien Burgemeester en wethouders de inspraakreactie van cliënt zonder meer aan de kant hebben geschoven, blijven de bezwaren van cliënt onverkort aan de orde. Ik voeg dan ook de inspraakreactie van cliënt als bijlage toe. Ik verzoek u om de inhoud daarvan hier als herhaald en ingelast te beschouwen.

**2. Inbreuk op bestaande situatie**

Cliënt vindt het vreemd dat u hoe dan ook vasthoudt aan het voorliggende ontwerpbestemmingsplan (hierna: ontwerpplan), terwijl door de realisering van het castellum en de overige bijbehorende bouwwerken er een enorme inbreuk wordt gemaakt op de bestaande omgeving. Dit is enerzijds de leef- en woonomgeving van cliënt en zijn bureu, en anderzijds wordt een agrarisch gebied met fruitteelt dat heel typerend is in dit gebied teniet gedaan.

**3. Korte afstand/inbreuk op woon- en leefsituatie**

Door de geringe afstand die wordt aangehouden tussen de woning van cliënt en de plek waar het castellum dient te worden gebouwd, schat deze afstand op ca. 50 meter, wordt er een enorme inbreuk gemaakt op de bestaande woon- en leefsituatie van cliënt en zijn bureu. De wal met omloopmogelijkheid en de wachttorens die deel uitmaken van het castellum steken straks wat hoogte betreft ruim uit boven de woning van cliënt en die van zijn bureu. Het loopniveau van de omloop steekt meer dan 4 meter uit boven het begane grondniveau van de woning van cliënt. Op ooghoogte van de mensen die op die wal kunnen lopen betekent dit dat die mensen bijna 6 meter uitsteken boven het grondniveau van de woning van cliënt en zijn bureu. De overige bebouwing (bijvoorbeeld het cultuurhuis) die dit ontwerpplan mogelijk maakt, maar die wat verder weg zijn gepland, wordt nog hoger en groter.

Dit zal een enorme inbreuk maken op de privacy van cliënt en zijn gezin. Zo ook dat van zijn bureu. Zoals de gemeente al aangeeft, is het nou net de bedoeling dat de mensen die over de omloop lopen naar de omgeving en dus ook de woning van cliënt kijken. Dit geeft een gevoel van continue inkijk in de woning van cliënt.

Dit geldt ook voor de wachttorens die deel uitmaken van het castellum en in de wal/omloop zijn opgenomen. De mensen die deze wachttorens beklimmen bevinden zich op meer dan 10 meter hoogte in vergelijking met de woning van cliënt.

Nog steeds blijkt onvoldoende uit het ontwerpplan hoe de gemeente aan deze inbreuk op het woon- en leefklimaat tegemoet gaat komen.

Cliënt herhaalt zijn al eerder kenbaar gemaakte voorstel om aan de zijde van de wal/omloop die uitkijkt op de straat Tyfoon waar cliënt woont, om daar vanaf de omloop en de wachttorens geen uitkijk mogelijk te maken richting de straat Tyfoon en dus de woning van cliënt, maar dat wel mogelijk te maken aan die zijden waar geen woningen van derden staan.

Dit soort oplossingen is in het ontwerpplan te regelen. Cliënt betreurt het dat de belangen van cliënt en zijn burens schijnbaar van veel minder belang zijn dan het realiseren van dit project dat zo'n grote negatieve inbreuk maakt op de naaste woon- en leefomgeving waar cliënt deel van uitmaakt.

#### *4. Verlies vrije uitzicht*

Cliënt dreigt door het bouwplan zijn eigen vrije uitzicht te verliezen. Nu heeft cliënt een ruim uitzicht over de boomgaarden bij hem tegenover. Cliënt heeft, na voltooiing van de plannen, direct zicht op de enorme bouwmassa van het project, waardoor het bestaande uitzicht in ernstige mate wordt aangetast en compleet veranderd. Dit is een grote inbreuk op de bestaande situatie en voor cliënt een onaanvaardbare beperking.

#### *5. Vrees voor geluidsoverlast*

Door de wezenlijke verandering van de directe omgeving van de woning van cliënt ontstaat een aantasting van zijn rust en dus van zijn woongenot. Gezien de geringe afstand van het project, het te bouwen castellum, vreest cliënt door de komst van het bouwplan veel geluidsoverlast. Zo leidt de komst van het castellum, volgens plan, tot een groot aantal bezoekers van het castellum en zo ook tot een toename van het aantal verkeersbewegingen met alle geluidsoverlast van dien.

#### *6. Parkeerproblemen*

Cliënt vreest voor parkeerproblemen. Hoewel dit in het ontwerpplan niet te achterhalen is, gaat cliënt uit van jaarlijks ca. 100.000 bezoekers die het castellum willen bezoeken. Het valt op dat u in uw reactie op de op dit punt ingediende inspraakreactie enkel opmerkt dat er in voldoende parkeerplaatsen wordt voorzien. In het ontwerpplan wordt in paragraaf 4.3.7.4 opgemerkt dat er aanvullend 80 parkeerplaatsen nodig zijn. Om die te realiseren zijn op meerdere plaatsen in de omgeving parkeermogelijkheden ingepland. Als die allemaal er komen, zijn er verspreid in de omgeving 158 parkeerplaatsen extra voorzien. Cliënt vindt dit geen goed en passend parkeerbeleid. Cliënt vindt een aantal van 158 parkeerplaatsen, niet centraal aangelegd en ook niet geheel op het terrein van het castellum aan te leggen, te weinig. Cliënt vreest hierdoor vooral dat de bezoekers lukraak in de omgeving zullen gaan parkeren. Dit levert volgens cliënt veel parkeerproblemen en parkeeroverlast op, ook bij hem in de straat.

#### *7. Financiële haalbaarheid*

Door de gemeente is onvoldoende onderzocht of de uitvoering van het bestemmingsplan financieel

haalbaar is. Onduidelijk is of er in de gemeente Utrecht en omgeving voldoende belangstelling is voor het project dat de gemeente in dit kader voor ogen heeft.

Wij verzoeken de gemeente alsnog onderzoek te doen naar de financiële haalbaarheid.

#### *8. Planschade*

Clïënt vreest dat zijn woning in waarde daalt na realisering van het project, het castellum. Clïënt is dan ook van plan een planschadeclaim in te dienen bij de gemeente. Clïënt stelt dat de bouw zorgt voor een zodanig waardeverminderend effect op omringende onroerende zaken dat voor de haalbaarheid van het plan gevreesd moet worden. Een reden te meer om te zoeken naar alternatieve locaties, waar geen of minder planschade te verwachten valt.

#### *9. Alternatieve locaties*

De gemeente dient volgens de wet een goede ruimtelijke ordening na te streven. Dit houdt onder andere in dat een gedegen onderzoek moet plaatsvinden naar alternatieve locaties. Een van de mogelijkheden in dat kader is volgens clïënt om binnen het hier aangegeven plangebied het castellum verder weg van de woning van clïënt te verschuiven. Hierdoor komen ook de wal met omloop en de wachttorens op ruimere afstand van de woning van clïënt te staan.

Clïënt vindt een mogelijke alternatieve locatie van groter belang dan kost wat kost vasthouden aan de schijnbaar oorspronkelijke locatie van het castellum uit de Romeinse tijd. Clïënt vindt dat een castellum ook elders gebouwd kan worden, terwijl daarnaast op een andere manier de oude vindplaatsen worden bewaard.

Tenslotte merkt clïënt ook hier weer op dat het tegengaan van brommers op het Lint niet wordt geregeld in dit ontwerpplan. Dit pad is reeds aangelegd en de praktijk leert dat er nu al veel brommers, hoewel verboden, van dit pad gebruik maken. Dit geeft veel overlast in de straat van clïënt. Het simpel verwijzen naar handhaving van het verkeersbesluit dat brommers niet zijn toegestaan op dit pad is volstrekt onvoldoende, mede omdat de politie onvoldoende mankracht heeft hiervoor. Voorts heeft dit probleem zeker geen prioriteit bij de politie. Met andere woorden de brommers kunnen op dit pad ongestoord hun gang gaan en zo voor veel overlast zorgen. Dit is nu al het geval.

#### **Verzoek**

Namens clïënt vraag ik u het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen of het plan aan te passen tegemoetkomend aan deze zienswijze.

#### **Vragen?**

Hebt u nog vragen? Neemt u dan gerust contact met mij op. Mijn directe telefoonnummer is

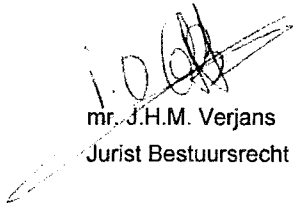
Vervolg op de brief van  
24 december 2010

Bestemd voor

Bladnummer  
5

Mailen (klantenservice@achmearechtsbijstand.nl) of faxen ((013) 462 27 99) kan natuurlijk ook.  
Denkt u eraan om in dat geval ons referentienummer R202498360 te vermelden?

Met vriendelijke groet,



mr. J.H.M. Verjans  
Jurist Bestuursrecht

Bijlage: 1 (inspraakreactie)

Vereniging van huiseigenaren M3T  
Secretariaat Marja Schoenmakers  
Moesson 2  
3454 RM De Meern  
Tel: 030-666 59 53  
e-mail: marjaschoenmakers@hotmail.com



Geachte mevrouw, mijnheer,

Als directe bewoners van het plan willen wij onze zorgen, bezwaren en suggesties kenbaar maken m.b.t. het voorontwerpbestemmingsplan Hoge Woerd.

### **Belangrijkste zorgen en bezwaren**

#### Inpassing in bestaande omliggende bebouwing en grootte van de objecten in het park

Het plan past niet bij de bestaande bebouwing gezien de relatieve afmetingen van de objecten in het plan ten opzichte van de omliggende bebouwing. De aarden wallen, de wachttorens en het cultuurhuis rijzen buiten proporties uit boven de bestaande omliggende bebouwing. De ligging van het castellum en het badhuis is een feit. Dat is echter ook het geval voor de bestaande bebouwing. De balans is echter zoek.

#### Privacy aspecten bestaande omliggende woningen en beeldkwaliteit van het plan

De privacy van de bewoners van de bestaande omliggende woningen wordt aangetast door de verwachte bezoekersaantallen en de beloopbaarheid van de castellumwallen, wachttorens en de hoogte van het cultuurhuis. Bezoekers van het castellum kunnen vanaf de wallen, torens en cultuurhuis vanaf korte afstand in de woningen en tuinen van bewoners kijken. De bewoners genieten thans gezien de ligging van de woningen een hoge mate van privacy. Maatregelen vastgelegd in ontwerpkaarten die reeds in een vroeg stadium aan architecten en hoveniers worden meegegeven, zijn van belang om een goed inzicht te krijgen in privacybescherming en beeldkwaliteit van het plan.

#### Overlast gezien het aantal parkfuncties en het verwachte aantal bezoekers

Het park krijgt een veelheid van functies (archeologie, cultuur, recreatie, horeca, kinderboerderij, etc). Dit trekt een groot aantal bezoekers aan (100.000 bezoekers per jaar worden verwacht). Overlast zal het gevolg zijn ten gevolge van parkeren buiten de daartoe bestemde parkeerplaatsen, zwerfvuil, geluid, etc. Kan het aantal functies van het park teruggebracht worden? Het lijkt wel of alles wat nog ontbreekt in Leidsche Rijn qua ontspanning op deze plek gecompenseerd moet worden wat qua ruimte op gespannen voet staat met de woonfunctie van bestaande omliggende bebouwing.

### **Commentaar en suggesties m.b.t. deelaspecten van het park**

#### Castellum

Er wordt gesteld dat exacte locatie en getrouwheid van het castellum van belang zijn. Dit wordt ingevuld met een walhoogte van 6 meter en een cultuurhuis van 15 meter hoog binnen het castellum. De wal van het Castellum Aardenburg in Zeeland zou een hoogte hebben gehad van 4 a 5 meter (Xanten is 6 meter). Gebouwen binnen een castellum kwamen niet boven de hoogte van de wal uit. Hoe rijmt dat met een cultuurhuis met de hoogte van een flatgebouw? Wij stellen voor om de walhoogte te beperken (en bijvoorbeeld de hoogte van Aardenburg aan te houden) en geen elementen in het castellum te plaatsen die boven de wal uitkomen.

De beloopbaarheid van de aarden wallen roept vragen op. Is de openstelling van de wal beperkt of niet? Wij stellen voor om het gedeelte dat niet grenst aan bestaande omliggende bebouwing open te stellen en het gedeelte dat wel grenst aan bestaande bebouwing niet open te stellen (of het loopgedeelte aan de binnenzijde van de wal te maken zodat mensen uitkijken op de binnenplaats en niet op de omliggende bebouwing).

De onderdoorgang van de wachttorens aan de westzijde behoeft bijzondere aandacht (aan de zijde van de Tyfoon). Alhoewel de geprojecteerde 'aanlegsteiger' fase 2 is, is het in het kader van privacy voor de Tyfoon niet wenselijk de onderdoorgang open te maken zodat er gelopen kan worden, maar er bijvoorbeeld een uitzichtspunt van te maken dat uitkijkt op de aanlegsteiger met daarachter het golvend gras dat de Rijn moet voorstellen.

### Cultuurhuis

De hoogte van het cultuurhuis is 15 meter. Deze hoogte is volgens de projectleider nodig om alle geplande functies in het cultuurhuis onder te brengen (schip, toneel, restaurant, museum, etc, etc). Reeds eerder is gesteld dat het niet historisch getrouw is om een dergelijk hoog gebouw binnen een castellum te plaatsen. Daarnaast is het de vraag of zo veel, niet-gerelateerde activiteiten in 1 gebouw geplaatst moeten worden. Kan het niet gesplitst worden over meerdere locaties in het park (oostzijde bijvoorbeeld) en eventueel meerdere parken? Het Cultuurhuis kan dan afgestemd worden op ondersteuning van de archeologische functie van de Hoge Woerd.

### Gebruik van het park & lint

Het castellum gedeelte krijgt een beperkte openstelling en de rest van het park is openbare ruimte. Welke beleidskaders zijn er voor het beperken van overlast (dieren, parkeren, jongeren, etc). Welke prioriteit krijgt de handhaving van wet- en regelgeving bij de politie (bijvoorbeeld verbod op brommers op het lint en handhaving parkeerbeleid). Welke maatregelen worden getroffen om het gebruik in de gewenste banen te leiden (omheining en andere sturende maatregelen). Welke maatregelen worden getroffen voor de verkeersveiligheid (aansluiting lint en Oosterlengte bijvoorbeeld).

### Hoogtijdagen

Met welke frequentie worden zgn. Hoogtijdagen georganiseerd? Welke vergunningen zijn daarvoor nodig en welke concrete beleidskaders gelden voor parkeren, geluid en andere vormen van overlast? De regiofunctie is de doelstelling van het park, maar de landelijke pers heeft al bericht over het park en subsidie wordt op Europees niveau verstrekt, dus is de aantrekkingskracht te beperken tot de regio?

### Beeldkwaliteitplan en zonering van beplanting

Bij het voorontwerp ontbreekt een beeldkwaliteitplan en zonering van beplanting. Dit document is noodzakelijk om een beeld te vormen van privacy en andere overlast aspecten. Wij verwachten uiteraard geen beplantingsplan, maar wel een overzicht van zones met hoogte, wel/niet groenblijvend, hagen + hoogte, etc.

### Andere parken in Utrecht

In de beantwoording van vragen refereert de gemeente veelvuldig aan het Griftpark. Dat is ruim qua opzet, is qua hoogte in verhouding met de rest van die wijk, is 's nachts deugdelijk afgesloten (het centrale deel althans) en heeft veel, betaalde, parkeer ruimte. Wij hopen dat deze en andere elementen van de analogie opgaan met dit plan, met de kanttekening dat betaald parkeren bij Hoge Woerd zal leiden tot parkeren in de wijk.

### Ter afsluiting

Het plan moet teruggebracht worden naar een wijk-/max. regionaal nivo/uitstraling. Het zwaartepunt zou dan primair moeten liggen op archeologie, presentatie daarvan en museumachtige activiteiten; het eventuele cultuurhuis moet in het verlengde hiervan liggen, low profile dus, zulks ligt dicht bij de realiteit, de vermoedelijke behoefte en de appreciatie van omwonenden.

Wij hopen dat bovenstaande visie zal leiden tot bijstelling van de plannen en een voor ons duidelijke verbetering laat zien in het uiteindelijk voorgestelde bestemmingsplan. Ter afronding willen wij nogmaals benadrukken dat het plan in het gepresenteerde voorontwerp te kolossaal is voor de beoogde wijk/regio functie.

De bewonersvereniging M3T

Namens deze,

William Overweg

Voorzitter bewoners vereniging M3T

Tyfoon 1

3454RN De Meern





# LandRaad

ADVIES, TAXATIE EN BEMIDDELING VOOR HET LANDELIJK GEBIED

Raad



10.110320

Gemeenteraad van Utrecht  
Stadsontwikkeling / Stedebouw  
T.a.v mevrouw mr. M. Paumen  
Postbus 16200  
3500 CE UTRECHT

**EVENEENS VERZONDEN PER FAXBERICHT : 030 - 286 02 35**

Kenmerk : 986106b02/HJ

27 december 2010

Betreft : zienswijze ontwerp bestemmingsplan Hoge Woerd

Geachte Leden van de Raad,

Namens mijn cliënt, , woonachtig aan de Castellumlaan 58A te 3454 VC De Meern, doe ik u hierbij onze zienswijzen toekomen ten aanzien van voormeld ontwerp, zoals dit thans ter inzage ligt. Uit dit ontwerp blijkt dat u voornemens bent onder meer een Romeins castellum te realiseren op en rond de locatie Castellumlaan 58A. Dit zal dan inhouden dat de bestaande woningen, genummerd 58 en 58A met bijgebouwen niet gehandhaafd kunnen blijven en geamoveerd moeten worden en cliënt zich alsdan elders zal moeten vestigen. Hiertoe zijn verkennende gesprekken met uw ambtenaren gevoerd, waarbij cliënt concrete ideeën voor verplaatsing van onder andere de woningen naar een plaats in de nabije omgeving elders in het park, heeft voorgesteld. De gemeente heeft tot op heden helaas niet bijzonder enthousiast op deze ideeën gereageerd, hetgeen ons enigszins bevreemdt en ook wel teleurstelt.

De nieuwe bestemming voorziet in een bestemming 'horeca' met als functie-aanduiding een specifieke vorm van cultuur en ontspanning, nader gedefinieerd als 'Castellum-paviljoen'. Cliënt is in beginsel bereid aan genoemde ontwikkelingen mee te werken. Uit hoofdstuk 6.1. "Economische Uitvoerbaarheid" blijkt dat er geen exploitatieplan is/zal worden opgesteld. Daar waar de gemeente de eigendom niet heeft verworven, is kostenverhaal anderszins verzekerd, zo schrijft het ontwerp. Dit is daarom van belang, aangezien cliënt overweegt de nieuwe horecabestemming zelfstandig, danwel in gezamenlijkheid met de gemeente of een derde-partij te gaan realiseren. In dat verband vermemen wij graag hoe de gemeente alsdan tot kostenverhaal denkt over te gaan en wij verzoeken u hierbij ons over dit onderwerp uitputtend te informeren. Cliënt verklaart zich uitdrukkelijk bereid in goed overleg c.q. samenwerking met de gemeente tot concrete invulling van de bestemming te komen.

Wij zien uw gemotiveerde reactie met belangstelling tegemoet, waarvoor dank.

Met vriendelijke groet,

LandRaad b.v.  
postbus 5486  
6802 EL Arnhem

IJsselburcht 3  
Arnhem

T 026 - 365 34 86  
F 026 - 365 34 8

[www.landraad.nl](http://www.landraad.nl)

LANDELIJK VASTGOED  
- ONTBEDINGEN  
- AAN- & VERKOOP  
- TAXATIES  
- GROND- EN PACHTZAK  
- SCHADFGOSTELLING  
- JURIDISCH ADVIES  
- AGRARISCH RECHT  
- VOORKEURSRECHT  
- GEMEENTEN  
- PLANSCHADE  
- NADEELCOMPENSATIE

REGISTER TAXATEURS  
RENTMEESTERS NV/L



Tyfoon 5  
3454 RN De Meern

RAAD

|                                                                                                  |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Gemeenteraad Utrecht                                                                             |     |
| In: 29 DEC 2010                                                                                  | ab. |
| <br>10.110658 |     |

De gemeenteraad van Utrecht  
p/a Stadsontwikkeling afdeling Stedenbouw en Monumenten  
t.a.v. mw M. Pauwen  
Postbus 16200  
3500 CE UTRECHT

Betreft: Zienswijzen Ontwerp Bestemmings Plan Hoge Woerd

De Meern, 28 december 2010

Van 18 november tot en met 30 december 2010 ligt ter inzage het ontwerpbestemmingsplan Hoge Woerd. Ten aanzien van dit ontwerp breng ik mijn onderstaande zienswijzen naar voren.

A. Inpassing in bestaande omliggende bebouwing en omvang van de objecten in het park

Het plan past niet bij de bestaande bebouwing gezien de relatieve afmetingen van de objecten in het Ontwerpplan ten opzichte van de omliggende bebouwing, zoals :

- de houten wallen met een hoogte van maximaal 6 meter;
  - de vier wachttorengebouwen met een maximale hoogte van 10 meter, respectievelijk 11 meter;
  - het Castellumpaviljoen met een maximale hoogte van 15 meter;
- en voor al deze objecten een mogelijk gelijke zichthoogte.

Deze objecten rijzen, buiten proporties, uit boven de bestaande omringende bebouwing. Hierdoor wordt voor de direct omwonenden het uitzicht alswel de normale lichtinval belemmerd. De ligging van het Castellum en het badhuis is historisch bepaald. De omringende bebouwing is evenwel óók een feitelijk gegeven. De balans van al datgene wat komen gaat en de bestaande omringende bebouwing is hierdoor zoek.

B. Privacy aspecten van de bestaande omliggende woningen van het Ontwerpplan

De privacy van de bewoners van de bestaande omliggende woningen wordt in hoge mate aangetast door de veronderstelde bezoekersaantallen, de beloopbaarheid van de houten wallen, de wachttorens en het Castellumpaviljoen. Voornamelijk als gevolg van de hoogte en de positionering van deze bouwsels kunnen bezoekers van korte afstand in de woningen en tuinen van de omringende bewoners kijken. Deze bewoners genieten thans op grond van de ligging van hun woningen en de huidige omgevingssituatie een hoge mate van privacy. Deze privacy is recent al beperkt door de aanleg van Het Lint en wordt nu verder aangetast.

C. Overlast gezien het aantal Parkfuncties en het veronderstelde aantal bezoekers

Het Castellum krijgt een veelheid aan functies ( archeologie, educatie, cultuur, horeca, recreatie enz.). De Projectleiding verwacht op jaarbasis zo 'n 100.000 bezoekers. In het Ontwerpplan wordt deze veronderstelling op geen enkele wijze onderbouwd door enig

onderzoek. Deze veronderstelling is strijdig met de opmerking door de Dienst Stadsontwikkeling gemaakt in de "nota van inspraak en overleg" namelijk : " Voorop blijft wel staan dat de voorziening het Cultuurhuis c.s. een wijkvoorziening is en niet een regionale en/of landelijke aantrekkingskracht moet krijgen". In dit verband is het óók vreemd te moeten constateren dat er brochures in de Engelse taal zijn gepubliceerd. Overlast , met name in de weekeinden, het gevolg van parkeren buiten de daartoe bestemde plaatsen, zwerfvuil, lawaai, mogelijke schade aan eigendommen van omwonenden enz. zal zich zeker voordoen. Een en ander zal zeker de woonfunctie van de bestaande omliggende bebouwing ernstig verstoren.

#### D. Economische aspecten

Ik heb sterke twijfels over de financiële haalbaarheid van het ontwerpplan, de Project leiding kan (nog) geen uitspraak doen over het totale budget. Ik kan aannemen dat dit project, de bouw van het Castellum met het Paviljoen, theater, museum, restaurant, muziekschool, alle objecten zoals de 4 wachttorens gebouwen, de wallen met kantoren, alsmede de aankopen van grond en huizen etc. toch vele miljoenen euro's zal bedragen. Ook in de toekomst zal het budget m.b.t. onderhoud en handhaving niet gering zijn. Een en ander staat haaks op de huidige landelijke en gemeentelijke politiek waarin bezuinigen, ook op cultuur, geboden is. Ik ben van mening dat de raad een zorgvuldige afweging moet maken tussen deze, blijvende, kosten en kosten die gemaakt worden voor zaken als politie, brandweer, opvang, etc.

#### E. Grondexploitatie: economische uitvoerbaarheid van het ontwerpplan

Onder 6.1 op pagina 57 van het ontwerp plan, toelichting "Economische uitvoerbaarheid" wordt gesteld:

*"Voor het bestemmingsplan Hoge Woerd is op basis van de beschreven uitgangspunten een financiële analyse gemaakt. Conclusie is dat het financiële resultaat past binnen de taakstelling vanuit de grondexploitatie Leidsche Rijn en daarmee economische uitvoerbaar is.*

*De opbrengsten worden gerealiseerd door de verkoop van bouwgrond ten behoeve van woningbouw en (niet) commerciële voorzieningen. De kosten worden met name bepaald door het bouw- en woonrijp maken van de locatie.*

*Kosten en opbrengsten zijn vervolgens gefaseerd in de tijd. Belangrijke uitgangspunten hierbij zijn de doorlooptijd van procedures, beschikbaarheid van gronden en de ingeschatte opname door de woningmarkt. Dit resulteert in een grondexploitatiesaldo voor de Hoge Woerd dat voldoet aan de taakstelling.*

*Er wordt geen exploitatieplan opgesteld. Daar waar de gemeente niet alle gronden in eigendom heeft, is het kostenverhaal anderszins verzekerd."*

Ingevolge artikel 6.12, eerste lid, Wet ruimtelijke ordening (Wro) stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. In artikel 6.2.1, Besluit ruimtelijke ordening (Bro) worden onder meer als zodanig bouwplan aangewezen "de bouw van een of meer woningen" en "de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen".

In onderhavig ontwerpbestemmingsplan wordt in meerdere bouwplannen als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, Wro juncto artikel 6.2.1, Bro voorzien; onder meer in de vorm van de bouwmogelijkheid voor het Castellum Paviljoen.

In afwijking van het eerste lid van artikel 6.12 Wro kan de gemeenteraad bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan besluiten geen exploitatieplan vast te stellen, in bij algemene maatregel van bestuur aangegeven gevallen of indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins

verzekerd is.

Met het gestelde op pagina 57 van de toelichting bij het ontwerp bestemmingsplan (hiervoor in cursief weergegeven) dat een gemaakte financiële analyse voor de Hoge Woerd tot de conclusie leidt dat het financiële resultaat past binnen de taakstelling vanuit de grondexploitatie Leidsche Rijn wordt niet voldaan aan het wettelijk vereiste om voor dit bestemmingsplan een exploitatieplan vast te stellen, noch wordt aangetoond dat het verhaal van de kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins is verzekerd.

Met louter te stellen op pagina 57 van de toelichting dat daar waar de gemeente niet alle gronden in eigendom heeft het kostenverhaal anderszins verzekerd is, wordt niet afdoende - en zoals op grond van vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak vereist - aangetoond dat en op welke wijze kostenverhaal is verzekerd.

Gezien het vorenstaande wordt in het ontwerpplan niet voldaan aan de daaraan gestelde wettelijke eisen inzake grondexploitatie.

#### F: Uitvoerbaarheid van het plan

Ingevolge artikel 3.1.6, eerste lid en onder f, Bro gaan een bestemmingsplan alsmede een ontwerp hiervoor vergezeld van een toelichting, waarin zijn neergelegd de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan.

In de toelichting wordt niet op de uitvoerbaarheid van het plan ingegaan. Onder meer ontbreekt een beschouwing omtrent het verzekerd zijn van één of meer exploitanten voor de verschillende functies in het Castellum Paviljoen.

Gezien het vorenstaande wordt in het ontwerpplan niet voldaan aan de daaraan gestelde wettelijke eisen inzake uitvoerbaarheid.

#### G: Gevolgen voor de waterhuishouding

Ingevolge artikel 3.1.6, eerste lid en onder b, Bro gaan een bestemmingsplan alsmede een ontwerp hiervoor vergezeld van een toelichting, waarin zijn neergelegd de gevolgen voor de waterhuishouding.

In paragraaf 5.11 van toelichting wordt ingegaan op de zogenaamde watertoets die als doel heeft waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze te laten meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten.

In paragraaf 5.11 wordt met name ingegaan op de gevolgen van het plan voor de aan- en afvoer van water. De paragraaf bevat geen beschouwing over de gevolgen van het plan voor de fysisch chemische en/of ecologische kwaliteit van het watersysteem.

Gezien het vorenstaande wordt in het ontwerpplan onvoldoende invulling gegeven aan het vereiste gesteld in artikel 3.1.6, eerste lid en onder b, Bro.

#### H: Met betrekking tot milieukwaliteitseisen

Ingevolge artikel 3.1.6, tweede lid en onder c, Bro bevat, voor zover bij de voorbereiding van het bestemmingsplan geen milieueffectrapport als bedoeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer wordt opgesteld, de toelichting ten minste een beschrijving van de

wijze waarop krachtens hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer vastgestelde milieukwaliteitseisen bij het plan zijn betrokken. In het plan noch in het milieueffectrapport wordt beschreven hoe tot in hoofdstuk 5 Wet milieubeheer behorende fysisch chemische en/of ecologische waterkwaliteitseisen bij de opstelling van het plan zijn betrokken.

Gezien het vorenstaande wordt in het ontwerpplan onvoldoende invulling gegeven aan het vereiste daaraan gesteld in artikel 3.1.6, tweede lid en onder c, Bro.

#### I. Betrachte zorgvuldigheid en de gemaakte belangenafweging

Volgens artikel 3.1.6, eerste lid en onder d, Bro gaan een bestemmingsplan alsmede een ontwerp hiervoor vergezeld van de uitkomsten van het met toepassing van artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht verrichte onderzoek. Artikel 3.2 Algemene wet bestuursrecht bepaalt dat bij de voorbereiding van besluiten het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen vergaard.

De toelichting bij het ontwerpplan bevat zelf geen beschouwing omtrent de af te wegen belangen.

Alhoewel er geen wettelijke verplichting bestaat met betrekking tot het vervaardigen van een beeldkwaliteitsplan, duidt de afwezigheid daarvan op beperkte belangenafweging. In het voorontwerp bleek ook dat de wijk 't Weer niet in de overwegingen was genoemd (de oorspronkelijke gemeentegrens De Meern - Utrecht is de huidige straat de Tyfoon).

Daarmee is verzuimd in het ontwerpplan zelf invulling te geven aan het vereiste zoals gesteld in artikel 3.1.6, tweede lid en onder d, Bro.

Ik verzoek uw Raad bij de vaststelling van het bestemmingsplan Hoge Woerd met vorenstaande zienswijzen rekening te houden.

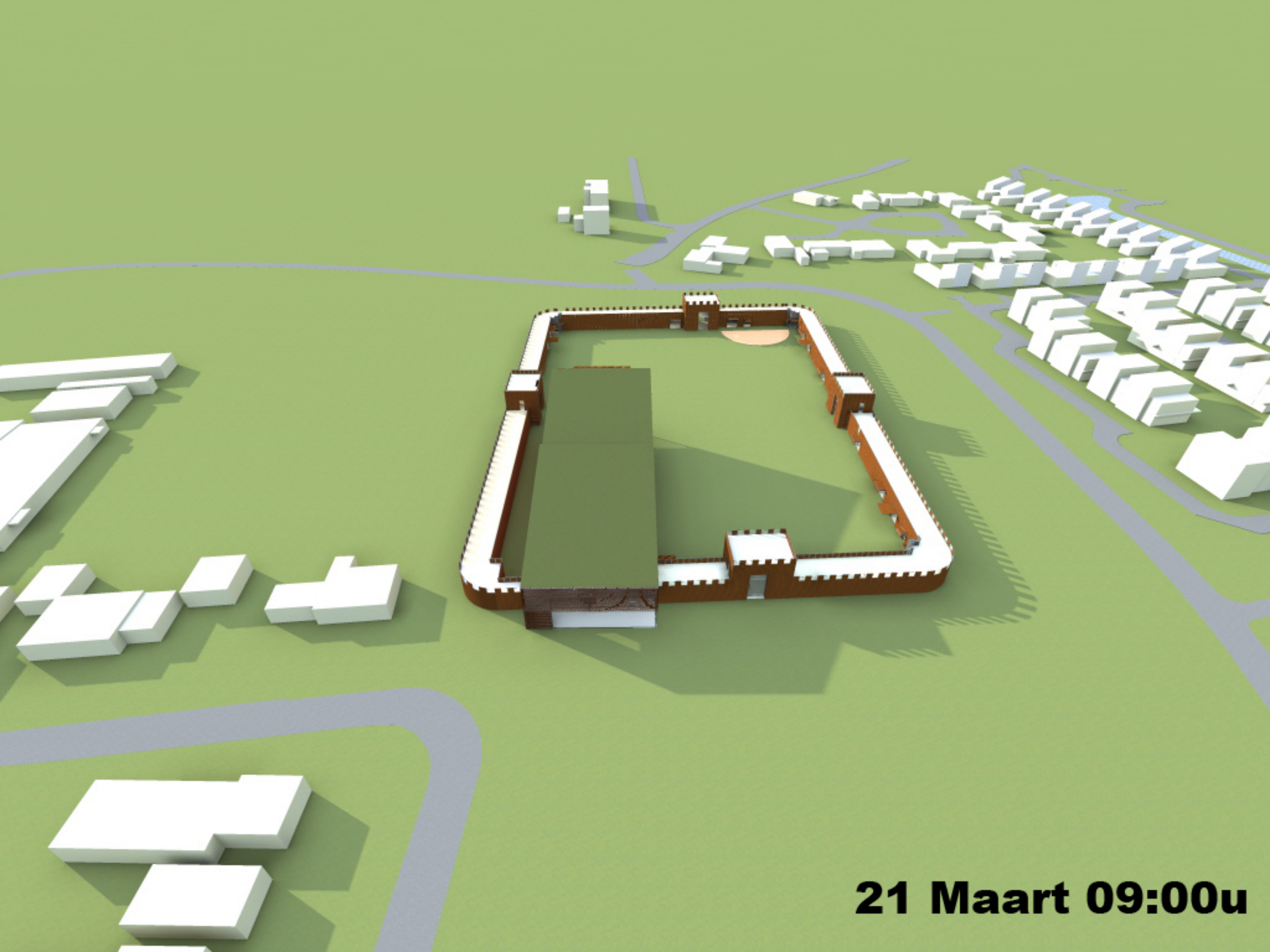
Met vriendelijk groet,



## **Bijlage**

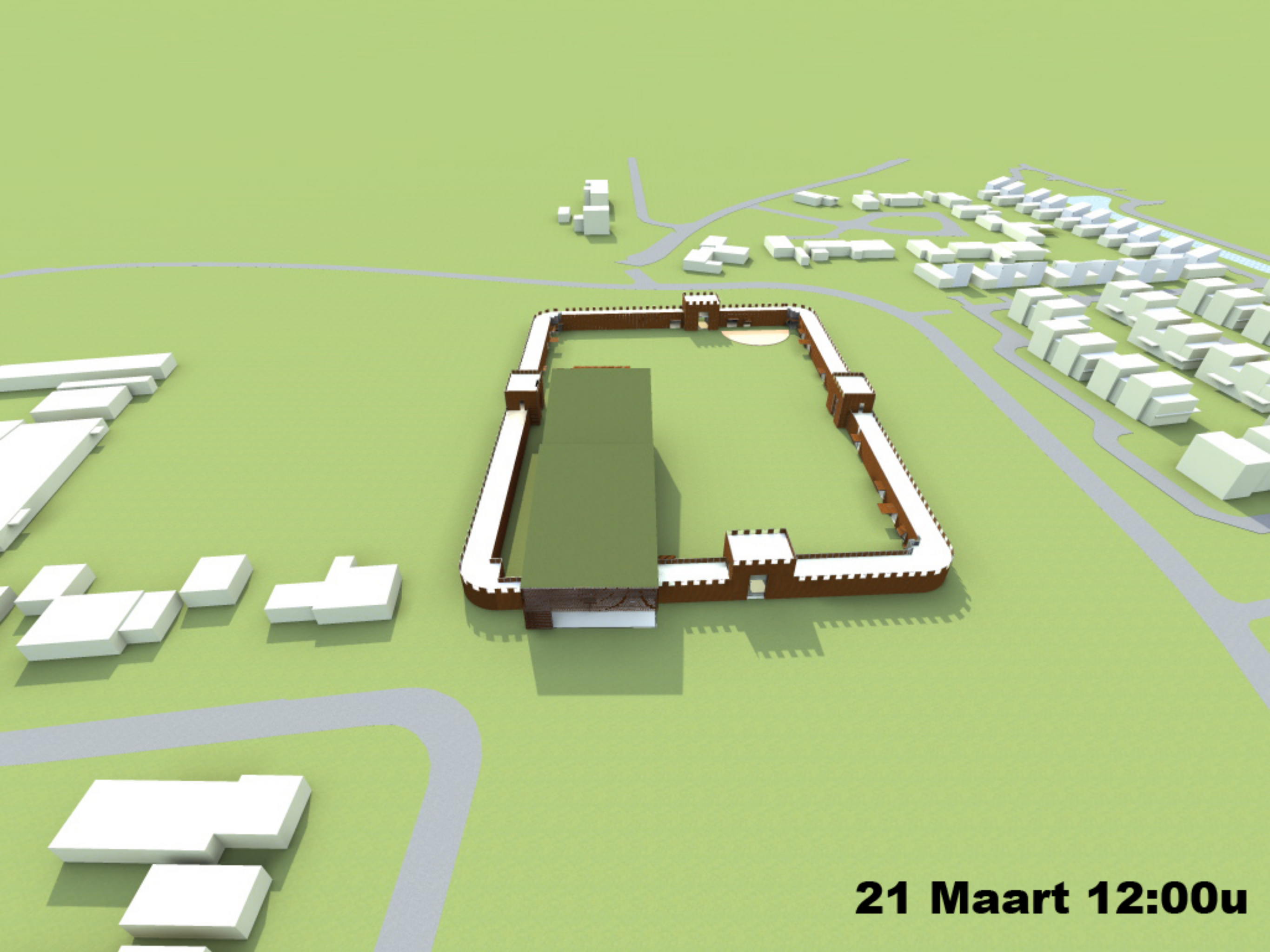






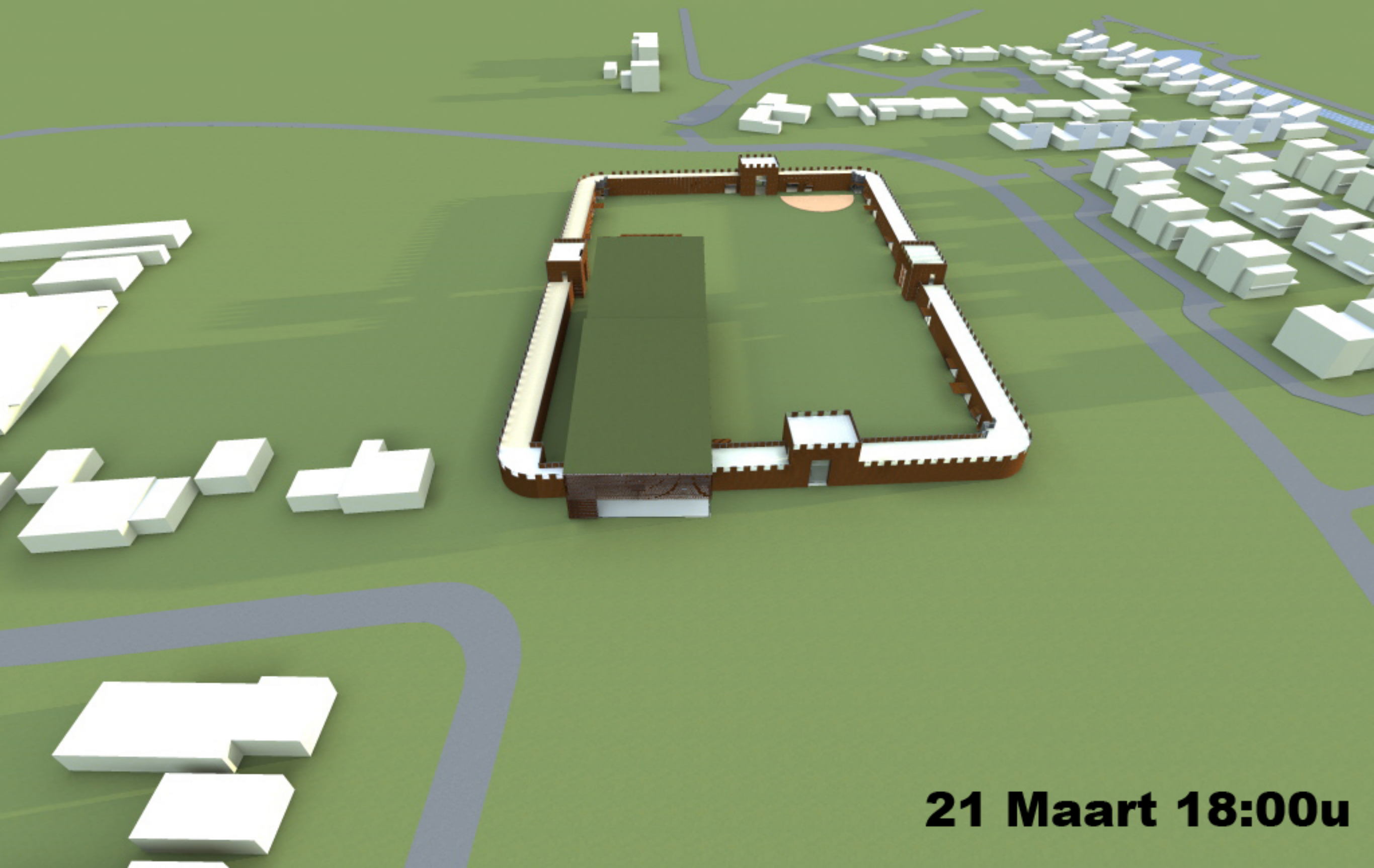
**21 Maart 09:00u**



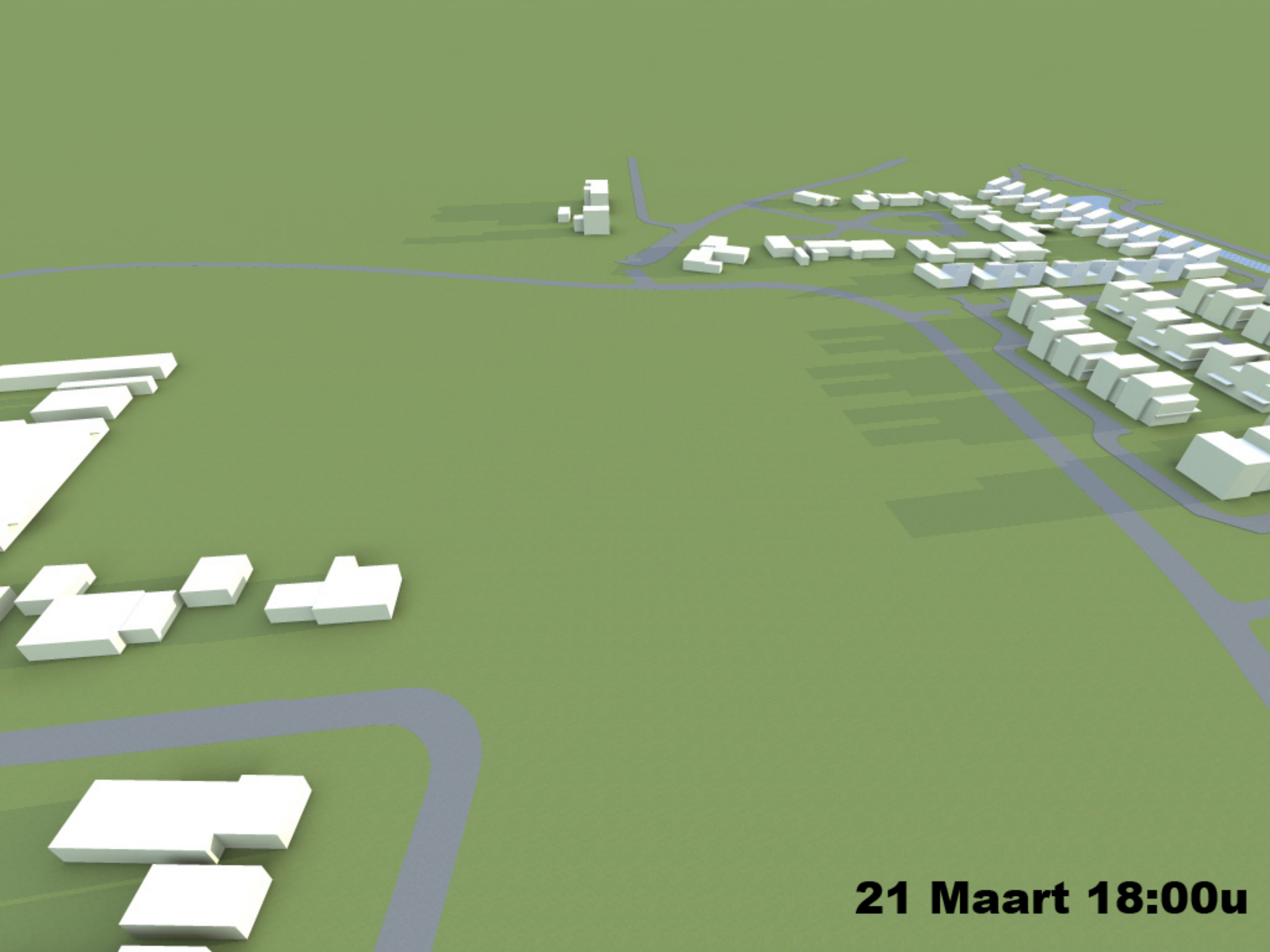


**21 Maart 12:00u**





**21 Maart 18:00u**



**21 Maart 18:00u**





**21 Juni 09:00u**





**21 Juni 12:00u**





**21 Juni 18:00u**





**21 Juni 21:00u**



**21 December 10:00u**





**21 December 12:00u**





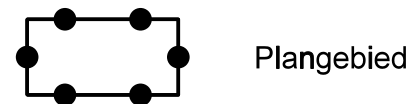
**21 December 15:00u**

StadsOntwikkeling

**Uitgave** Gemeente Utrecht  
**Bezoekadres** Ravellaan 1, 3533 JE Utrecht  
**Postadres** Postbus 8406, 3505 RK Utrecht  
**Telefoon** 030 - 286 48 02  
**Mail** stedenbouw@utrecht.nl



Bestemmingsplangebied



Plangebied

Bestemmingen

- A Agrarisch
- CO-1 Cultuur en ontspanning - 1
- CO-2 Cultuur en ontspanning - 2
- G-1 Groen - 1
- G-2 Groen - 2
- M Maatschappelijk
- V Verkeer
- V-VB Verkeer - Verbliffsgebied
- WA Water
- W-1 Wonen - 1
- W-2 Wonen - 2
- W-3 Wonen - 3

Uit te werken bestemmingen

- W-U Wonen uit te werken

Gebiedsaanduidingen

- geluidzone - weg
- wro-zone - wijzigingsgebied

Dubbelbestemmingen

- WRA+ Waarde - Archeologie

Functieaanduidingen

- (bw) bedrijfswoning
- (ch) detailhandel
- (h) horeca
- (ks) kas
- (sa-ath) specifieke vorm van agrarisch - agrarisch technisch hulpbedrijf
- (sa-bt) specifieke vorm van agrarisch - boerderijen tuinderijen
- (sco-cp) specifieke vorm van cultuur en ontspanning - castellum paviljoen
- (sco-w) specifieke vorm van cultuur en ontspanning - castellumwal
- (sco-ssh) specifieke vorm van cultuur en ontspanning - schoorsteen
- (sco-wt) specifieke vorm van cultuur en ontspanning - wachttorens
- (sm-al) specifieke vorm van maatschappelijk - ambachtelijk leerbedrijf

Bouwvlak

- bouwvlak

Bouwaanduidingen

- [ond] onderdoorgang
- [sba-at] specifieke bouwaanduiding - boerderij tuinderij
- [sba-ath] specifieke bouwaanduiding - agrarisch technisch hulpbedrijf

Maatvoeringaanduidingen

- maatvoeringsvlak
- maximale goot-, bouwhoogte (m) en maximum bebouwingspercentage (%)

Verklaringen

- Topografische gegevens

Bestemmingsplan  
Hoge Woerd

Verbeelding

BLAD 1

Hierbij horen de regels van Hoge Woerd

| Plannummer      | Planomschrijving | Datum           | Plannummer      | Planomschrijving | Datum           |
|-----------------|------------------|-----------------|-----------------|------------------|-----------------|
| Bestemmingsplan | Bestemmingsplan  | Bestemmingsplan | Bestemmingsplan | Bestemmingsplan  | Bestemmingsplan |
| Bestemmingsplan | Bestemmingsplan  | Bestemmingsplan | Bestemmingsplan | Bestemmingsplan  | Bestemmingsplan |
| Bestemmingsplan | Bestemmingsplan  | Bestemmingsplan | Bestemmingsplan | Bestemmingsplan  | Bestemmingsplan |



# *voorstel aan de raad*



Opgesteld door            StadsOntwikkeling  
                                 Sector Ontwikkeling  
                                 Stedenbouw & Monumenten

Kenmerk                    SO 11.053289

Vergadering               Raad

Vergaderdatum           28 juni 2011

Jaargang en nummer      2011 – 78

---

## Vaststelling bestemmingsplan Maria van Hongarijereef

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

- 1     het bestemmingsplan Maria van Hongarijereef vast te stellen.

N.B. Besluitpunt 1 is referendabel.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,

Drs. M.R. Schurink

Mr. A. Wolfsen

---

Conclusie commissie Stad en Ruimte:

De commissie stemt in met het raadsvoorstel.

datum: 14 jun 2011

---

status: A

---

## *samenvatting*



|                    |                                                                     |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Ontwikkeling<br>Stedenbouw & Monumenten |
| Kenmerk            | SO 11.053289                                                        |
| Vergadering        | Raad                                                                |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                        |
| Jaargang en nummer | 2011 – 78                                                           |

---

# Vaststelling bestemmingsplan Maria van Hongarijereef

## Raadsvoorstel:

- 1 het bestemmingsplan Maria van Hongarijereef vast te stellen.

N.B. Besluitpunt 1 is referendabel.

---

## Argumenten

- 1.1 Er is sprake van een goede ruimtelijke ordening.
- 1.2 Het bestemmingsplan is economisch uitvoerbaar.

# toelichting



|                    |                                                                     |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Ontwikkeling<br>Stedenbouw & Monumenten |
| Kenmerk            | SO 11.053289                                                        |
| Vergadering        | Raad                                                                |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                        |
| Jaargang en nummer | 2011 – 78                                                           |

---

## Vaststelling bestemmingsplan Maria van Hongarijereef

### Context

#### Het plan

In het kader van 'De Utrechtse Opgave' (DUO) zijn afspraken gemaakt tussen de gemeente Utrecht en de Utrechtse woningcorporaties over de herstructurering van een aantal wijken, waaronder Overvecht. De locatie Maria van Hongarijereef is aangewezen als locatie voor sloop en nieuwbouw.

De doelstelling van het bestemmingsplan is de bouw van ongeveer 300 woningen, in de vorm van een- en meergezinswoningen, planologisch-juridisch mogelijk te maken. De hoogte van de gebouwen varieert tussen twee en zes bouwlagen. In de openbare ruimte worden ook aanpassingen verricht: wegprofielen worden aangepast, speel- en parkeerplaatsen en groenvoorzieningen worden aangelegd. In de afspraken met de corporaties is een verhouding 30% sociale huur en 70% koop en vrije sector huur vastgelegd.

#### Het plangebied

Het plangebied omvat het gebied rondom de Maria van Hongarijereef. De grens van het plangebied wordt globaal gevormd door de Aïdareef, de Katherijn van Leemputdreef, de Jacoba van Beierendreef en de Donaudreef.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 10 maart 2011 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Er zijn geen zienswijzen ingediend.

#### Hogere grenswaarde wegverkeerslawaaï

Voor een deel van het plangebied wordt de voorkeursgrenswaarde voor verkeerslawaaï overschreden. Hiervoor moeten hogere waarden worden vastgesteld. Voor de woningen binnen dat gebied moeten deze hogere grenswaarden in acht worden genomen, inclusief de daaraan gestelde voorwaarde(n), op grond van de gemeentelijke Geluidnota. Een ontwerpbesluit hogere waarden heeft gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen. Er zijn geen zienswijzen ingediend. Op grond van verleend mandaat kan het afdelingshoofd van de afdeling MIDU de hogere waarde verlenen. Dit dient te gebeuren vóór de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad.

### Argumenten

# toelichting



|                    |                                                                     |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling<br>Sector Ontwikkeling<br>Stedenbouw & Monumenten |
| Kenmerk            | SO 11.053289                                                        |
| Vergadering        | Raad                                                                |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                        |
| Jaargang en nummer | 2011 – 78                                                           |

---

## 1.1 *Er is sprake van een goede ruimtelijke ordening.*

Wet en jurisprudentie eisen dat een bestemmingsplan voldoet aan de zogenaamde eisen van een goede ruimtelijke onderbouwing. De op elkaar afgestemde plantoelichting, regels en verbeelding geven daar blijk van. Het bestemmingsplan maakt een wenselijke ontwikkeling mogelijk. Het plan voldoet aan de wettelijke kaders. Voor een uitvoerige onderbouwing van de wenselijkheid van het plan, wordt verwezen naar de toelichting van het bestemmingsplan.

## 1.2 *Het bestemmingsplan is economisch uitvoerbaar.*

De ontwikkeling van het bestemmingsplan wordt gerealiseerd op basis van de DUO-afspraken. De gesloten (geldende) ontwikkelingsovereenkomst geeft afspraken over de wijze van kostenverhaal en afwenteling van planschaderisico op MITROS. Deze ontwikkelingsovereenkomst wordt beschouwd als anterieure overeenkomst in de zin van afdeling 6.4 Wro. Het opstellen van een exploitatieplan volgens de grondexploitatiewet is derhalve niet vereist.

De kosten van begeleiding en procedure bestemmingsplan vallen onder de Legesverordening.

## Uitvoering

Nadat de gemeenteraad het bestemmingsplan heeft vastgesteld, wordt het vaststellingsbesluit gepubliceerd. Nu er geen zienswijzen zijn ingediend staat alleen beroep open voor een belanghebbende die kan aantonen dat hij redelijkerwijs niet eerder een zienswijze heeft kunnen indienen.

## Bijlagen voor de raad en/of raadscommissie

- Bestemmingsplan Maria van Hongarijedorf.
- Verbeelding bestemmingsplan Maria van Hongarijedorf.
- Bijlagenboek (nog niet beschikbaar).



# *raadsbesluit*



Opgesteld door        StadsOntwikkeling  
                              Sector Ontwikkeling  
                              Stedenbouw & Monumenten

Kenmerk                SO 11.053289

Vergadering           Raad

Vergaderdatum       28 juni 2011

Jaargang en nummer   2011 – 78

---

## Vaststelling bestemmingsplan Maria van Hongarijereef

### Besluit

1    het bestemmingsplan Maria van Hongarijereef vast te stellen.

N.B. Besluitpunt 1 is referendabel.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 28 juni 2011.

De griffier,

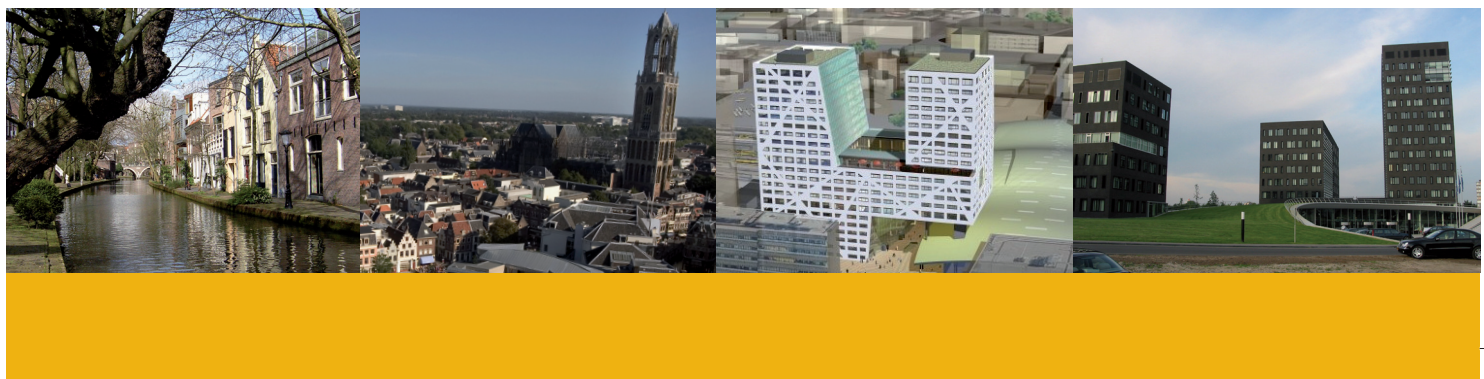
De burgemeester,

# Bestemmingsplan



## Maria van Hongarijedreef, Overvecht

Juni 2011



**Bestemmingsplan**

**Maria van Hongarijedorf, Overvecht**

# Inhoudsopgave

|                    |                                                          |           |
|--------------------|----------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Hoofdstuk 1</b> | <b>Inleiding</b>                                         | <b>5</b>  |
| 1.1                | Aanleiding                                               | 5         |
| 1.2                | Doelstelling                                             | 5         |
| 1.3                | Ligging en begrenzing plangebied                         | 5         |
| 1.4                | Vigerende bestemmingsplannen                             | 6         |
| 1.5                | Leeswijzer                                               | 6         |
| <b>Hoofdstuk 2</b> | <b>Relevante beleidskaders</b>                           | <b>7</b>  |
| 2.1                | Rijksbeleid                                              | 7         |
| 2.2                | Provinciaal en regionaal beleid                          | 7         |
| 2.3                | Gemeentelijk beleid                                      | 8         |
| 2.4                | Conclusie                                                | 11        |
| <b>Hoofdstuk 3</b> | <b>Bestaande situatie</b>                                | <b>12</b> |
| 3.1                | Beschrijving van het plangebied                          | 12        |
| 3.2                | Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied | 15        |
| 3.3                | Verkeer                                                  | 15        |
| <b>Hoofdstuk 4</b> | <b>Planbeschrijving</b>                                  | <b>19</b> |
| 4.1                | Projectbeschrijving                                      | 19        |
| 4.2                | Verkeer en openbare ruimte                               | 21        |
| 4.3                | Ontwikkelingen                                           | 23        |
| <b>Hoofdstuk 5</b> | <b>Onderzoek en randvoorwaarden</b>                      | <b>24</b> |
| 5.1                | Inleiding                                                | 24        |
| 5.2                | Geluidhinder                                             | 24        |
| 5.3                | Externe veiligheid                                       | 26        |
| 5.4                | Luchtkwaliteit                                           | 27        |
| 5.5                | Bodemkwaliteit                                           | 28        |
| 5.6                | Flora en fauna                                           | 29        |
| 5.7                | Water                                                    | 29        |
| 5.8                | Archeologie                                              | 34        |
| 5.9                | Kabels en leidingen                                      | 36        |
| 5.10               | Kwaliteit van de leefomgeving                            | 36        |
| <b>Hoofdstuk 6</b> | <b>Uitvoerbaarheid</b>                                   | <b>38</b> |
| 6.1                | Economische uitvoerbaarheid                              | 38        |
| 6.2                | Maatschappelijke uitvoerbaarheid                         | 38        |

|                                      |                                    |           |
|--------------------------------------|------------------------------------|-----------|
| <b>Hoofdstuk 7</b>                   | <b>Juridische planopzet</b>        | <b>41</b> |
| 7.1                                  | Inleiding en planvorm              | 41        |
| 7.2                                  | Opbouw regels                      | 41        |
| 7.3                                  | Artikelsgewijze toelichting        | 42        |
| 7.4                                  | Lijst van bedrijfsactiviteiten     | 44        |
| 7.5                                  | Handhaving                         | 45        |
| <b>Bijlagen (apart bijlagenboek)</b> |                                    | <b>46</b> |
| Bijlage 1                            | Watertoets oppervlakken            |           |
| Bijlage 2                            | Tweekolommenstuk inspraak SPvE     |           |
| Bijlage 3                            | Planschade risico analyse          |           |
| Bijlage 4                            | Eco-effectscan                     |           |
| Bijlage 5                            | Aanvullend vleermuizen onderzoek   |           |
| Bijlage 6                            | Historisch bodemonderzoek          |           |
| Bijlage 7                            | Verkennend bodemonderzoek          |           |
| Bijlage 8                            | Onderzoek luchtkwaliteit           |           |
| Bijlage 9                            | Onderzoek bezonning                |           |
| Bijlage 10                           | Onderzoek verkeerslawaaai          |           |
| Bijlage 11                           | Profielverschuiving Donaudreef     |           |
| Bijlage 12                           | Akoestisch onderzoek railverkeer   |           |
| Bijlage 13                           | Addendum onderzoek spoorweglawaaai |           |
| <b>Hoofdstuk 1</b>                   | <b>Inleidende regels</b>           | <b>49</b> |
| Artikel 1                            | Begrippen                          | 49        |
| Artikel 2                            | Wijze van meten                    | 53        |
| <b>Hoofdstuk 2</b>                   | <b>Bestemmingsregels</b>           | <b>55</b> |
| Artikel 3                            | Groen                              | 55        |
| Artikel 4                            | Verkeer                            | 55        |
| Artikel 5                            | Verkeer – Verblijfsgebied          | 56        |
| Artikel 6                            | Wonen                              | 56        |
| <b>Hoofdstuk 3</b>                   | <b>Algemene regels</b>             | <b>60</b> |
| Artikel 7                            | Antidubbeltelbepaling              | 60        |
| Artikel 8                            | Algemene bouwregels                | 60        |
| Artikel 9                            | Algemene gebruiksregels            | 61        |
| Artikel 10                           | Algemene afwijkingsregels          | 61        |
| <b>Hoofdstuk 4</b>                   | <b>Overgangs- en slotregels</b>    | <b>62</b> |
| Artikel 11                           | Overgangsrecht                     | 62        |
| Artikel 12                           | Slotregel                          | 62        |
| <b>Bijlagen</b>                      |                                    | <b>63</b> |
| Bijlage 1                            | Lijst van Bedrijven functiemenging | 64        |

# Toelichting bestemmingsplan

# Hoofdstuk 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

In het kader van 'De Utrechtse Opgave' (DUO) zijn afspraken gemaakt tussen de gemeente Utrecht en de Utrechtse woningcorporaties over de herstructurering van een aantal wijken, waaronder Overvecht. De locatie Maria van Hongarijreedreef is in dit kader aangewezen als locatie voor sloop en nieuwbouw.

## 1.2 Doelstelling

De hoofddoelstelling van het bestemmingsplan is de bouw van ongeveer 300 woningen planologisch-juridisch mogelijk te maken.

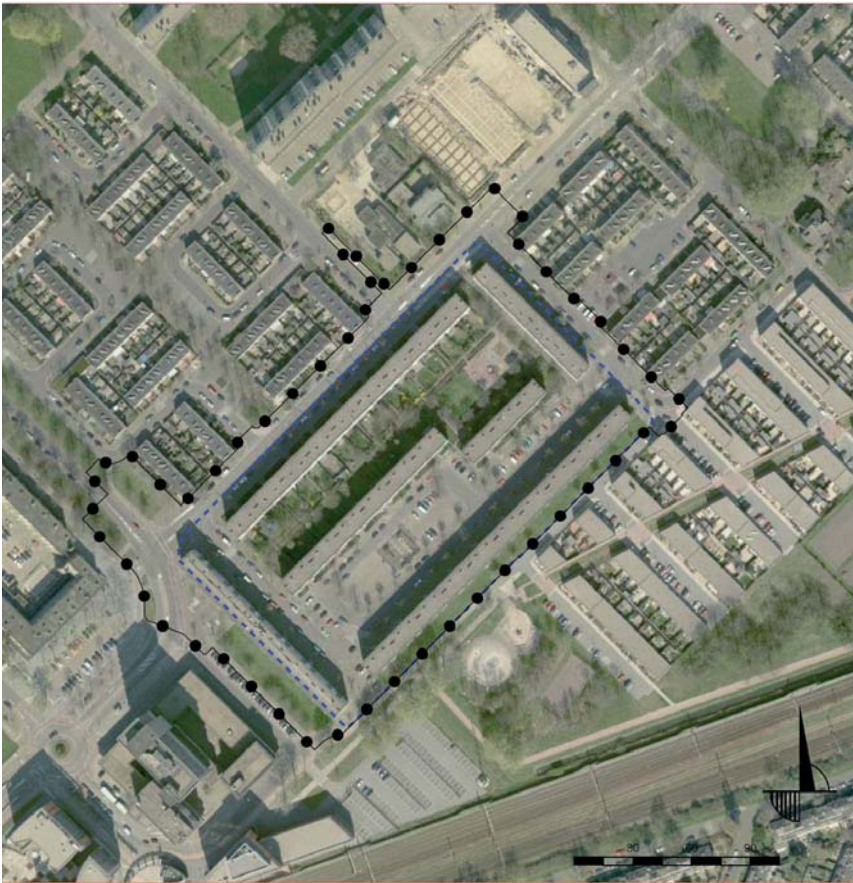
De regels en verbeelding vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan, maar de toelichting is ook van belang. Daarin staan namelijk de overwegingen die hebben geleid tot de gekozen bestemmingen alsmede de wijze van interpretatie en betekenis van die bestemmingen. De resultaten van de uitgevoerde onderzoeken zijn eveneens in deze toelichting opgenomen.

In het plan zijn de wijzigingen in de wet- en regelgeving en het beleid van de verschillende overheden op het gebied van de ruimtelijke ordening, die zich in de loop van de tijd hebben voorgedaan, verwerkt. Dit bestemmingsplan voldoet aan de eisen van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), zoals deze geldt vanaf 1 juli 2008. Ook voldoet het plan aan de digitaliseringseisen, zoals die gelden per 1 januari 2010. Met dit bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij recent tot stand gekomen bestemmingsplannen binnen de gemeente, om de uniformiteit van bestemmingen en regelgeving te bevorderen. Bovendien is gebruik gemaakt van de Utrechtse Leest, de standaard voor het opstellen van bestemmingsplannen in Utrecht, die mede zijn basis vindt in de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) uit 2008 van de rijksoverheid.

## 1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied omvat het gebied rondom de Maria van Hongarijreedreef. De grens van het plangebied wordt globaal gevormd door de Aidadreef, Katherijn van Leemputdreef, Jacoba van Beierendreef en de Donaudreef. Het totale gebied heeft een oppervlakte van ongeveer 4 ha.





Begrenzing plangebied

## 1.4 Vigerende bestemmingsplannen

Binnen het gebied geldt het bestemmingsplan Overvecht (vastgesteld 26-08-1982, GS 6-3-1984 en KB 18-12-1987). Op grond van dit bestemmingsplan is het plangebied bestemd voor 'Bebouwing met meergezinshuizen A', 'Tuinen en erven A', 'Tuinen en erven B', 'Wegen' en 'Groenvoorziening A'. De meergezinshuizen moeten binnen het bouwvlak worden gerealiseerd.

De nieuwe ontwikkeling betreft woningbouw waaronder ook gestapelde woningbouw. Daarnaast is woningbouw voorzien buiten de bouwvlakken. Dit past niet in het nu geldende bestemmingsplan. Daarom is voor het kunnen realiseren van de ontwikkelingen een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk.

## 1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat de beschrijving van de relevante beleidskaders. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de bestaande situatie. Onder andere de ruimtelijke structuur, de historische ontwikkeling van het gebied en de beschrijving van de aanwezige functies worden hier beschreven. In hoofdstuk 4, de planbeschrijving, worden de mogelijkheden die het plan biedt aan de toekomstige ontwikkelingen beschreven. De diverse noodzakelijke onderzoeken ten aanzien van bijvoorbeeld milieuaspecten komen in hoofdstuk 5 aan bod. Hoofdstuk 6 gaat in op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 7 komt de juridische toelichting op de planregels aan bod.

# Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders

## 2.1 Rijksbeleid

### 2.1.1 Nota Ruimte (2006) Structuurvisie en Randstad 2040 (2008)

De ambitie is om de Randstad tot een duurzame en concurrerende Europese topregio te ontwikkelen. Hierbij gelden de volgende beleidsdoelen:

- Regio Utrecht als centraal knooppunt van infrastructuur;
- Krachtige steden: bundeling van verstedelijking, economische activiteiten en bereikbaarheid;
- Verdichting: ruimte in het bestaand stedelijk gebied (verouderde bedrijventerreinen en wijken) verdichten door revitalisering, herstructurering en transformatie.

Utrecht is één van de dertig bij het Grotestedenbeleid betrokken gemeenten. In de GSB II-periode 2005–2009 richt de gemeente zich met name op de vijf aandachtswijken, waar de grootste stedelijke vernieuwingsopgaven liggen. Overvecht is één van deze vijf aandachtswijken waarvoor de gemeente met het Rijk gerichte resultaatsafspraken heeft vastgesteld.

## 2.2 Provinciaal en regionaal beleid

### 2.2.1 Structuurvisie Provincie Utrecht 2005–2015 (2004), het Regionaal Structuurplan Utrecht 2005–2015 (2004) en de Ontwikkelingsvisie 2015–2030 (2009)

In de provinciale Structuurvisie en het Regionaal Structuurplan is gekozen voor beheerste groei. Verdere verdichting vindt plaats in het stedelijk gebied om de waardevolle landschappen te sparen. Verdichting en kwaliteitsverbetering is ook de essentie van het beleid in NV Utrecht-verband: binnenstedelijk bouwen om landschappen te sparen.

Voor de wijk Overvecht is het gewenst bouwmogelijkheden binnen het bestaand stedelijk gebied goed te benutten. Daarnaast is het beleid voor Overvecht gericht op stedelijke vernieuwing teneinde de leefbaarheid van de wijk te vergroten.

In de Structuurvisie valt het plangebied binnen de aanduiding "stedelijk gebied". Binnen deze categorie vallen alle stedelijke functies, zoals wonen, werken, voorzieningen en stedelijk groen. Hiervoor stelt de provincie dat stedelijke veranderingsprocessen als stadsvernieuwing, herstructurering en verdichting van groot belang zijn.

In het Regionaal Structuurplan wordt het bestemmingsplangebied aangemerkt als "stedelijk milieu". Hier heeft de woonfunctie een dominante rol en bestaat er een relatief lage graad van functiemenging.

### 2.2.2 Waterbeheerplan 2010–2015 'Water voorop' (2009)

Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) is verantwoordelijk voor het waterbeheer in een groot deel van de provincie Utrecht en een klein deel van de provincie Zuid-Holland. Het waterbeheerplan 2010–2015 beschrijft in hoofdlijnen de belangrijkste doelen en maatregelen die het HDSR in de periode 2010–2015 wil bereiken en uitvoeren. In het plan staat hoe het HDSR zorgt voor een duurzaam, schoon en veilig watersysteem.

Om goed waterbeheer voor de toekomst veilig te stellen heeft het HDSR een toekomstbeeld opgesteld. Uit het gewenste toekomstbeeld zijn de volgende punten van belang voor het gebied bij de Maria van Hongarijedorf:

- Een robuust en dynamisch watersysteem, waarbij wateroverlast en watertekort binnen maatschappelijk acceptabele grenzen liggen;
- De stedelijke wateropgave is op een zodanige wijze ingevuld dat wateroverlast en slechte waterkwaliteit niet meer voorkomen.

## **2.3 Gemeentelijk beleid**

In het gemeentelijk beleid ligt wat betreft dit plangebied de focus op herstructurering van naoorlogse wijken. Zowel in de Structuurvisie Utrecht 2015–2030 als de woonvisie en 'Utrecht Vernieuwt' worden voor de herstructurering van Overvecht beleidsmaatregelen opgenomen.

### **2.3.1 Structuurvisie 2015–2030 (2004)**

De Structuurvisie Utrecht 2015–2030 bevat de gewenste toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de stad Utrecht. Op Overvecht is het ontwikkelingsperspectief 'De Binnentuin' van toepassing. De opgave voor dit ontwikkelingsperspectief ligt vooral in het onderhouden, vernieuwen en versterken van de kenmerkende wijkstructuren. De woonfunctie domineert. Maatvoering en wijkenmerken zijn hierbij leidend. Er is een basispakket aan voorzieningen nodig en kleinschalige functiemenging mogelijk. De herstructureringsaanpak van de naoorlogse wijken omvat naast fysieke ingrepen in woningen, investeringen in voorzieningen, scholen, ruimte voor cultuur ('broedplaatsen') en een aantrekkelijke woonomgeving. Bij de uitvoering van het programma 'Utrecht Vernieuwt' zijn 'versnelling' en 'maatwerk' de sleutelwoorden.

### **2.3.2 Welstandsnota**

Voor het plangebied geldt een 'open' welstandsbeleidsniveau. Dat betekent dat er sprake is van een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld, er ruimte is voor vernieuwing en bij gedeeltelijke veranderingen van de structuur wordt aangesloten op de bestaande omgeving.

### **2.3.3 Woonbeleid**

In de Visie Wonen 2030 en daarop volgend de Woonvisie 2009–2019 zijn kaders geschetst van het woonbeleid van de gemeente Utrecht op de lange termijn. In het Actieprogramma Wonen is de kwantitatieve woningbouwopgave geformuleerd. Uit zowel woningbehoefte-onderzoeken in het kader van de Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015–2030 als de woonvisies is gebleken dat nieuwbouw in de stad zich vooral moet richten op het realiseren van 'centrumstedelijke' en 'dorpsrand-/landelijke' woonmilieus. Diversiteit in het aanbod is daarbij van belang, zodat het voor alle doelgroepen mogelijk is om een passende woning te vinden. De hoofdcoers is gericht op de verdere uitbouw van Utrecht als aantrekkelijke woonplaats.

De beleidsdoelstellingen 'betere doorstroming op de woningmarkt' en 'verbetering van de kwaliteit van bestaande woningen' zijn van toepassing op het bestemmingsplangebied. Door de differentiatie in woningtype wordt meer keuze geboden, kunnen koopkrachtige huishoudens worden behouden en aangetrokken. Geheel in lijn met de woonvisie worden ook voor starters mogelijkheden geboden in de vorm van kleine goedkopere koop- en huurappartementen.

Rond 2010 zal de woningvoorraad zijn toegenomen tot 135.000 woningen. Het aandeel koopwoningen is dan gegroeid van 40% naar 55%. Verder is berekend dat de regio Midden-Utrecht in de periode 2010–2020 nog behoefte heeft aan een toevoeging van 26.000 woningen en in de periode van 2020–2030 ruim 25.000 woningen.

### 2.3.4 Verkeers- en vervoersbeleid

Het Gemeentelijk Verkeers- en vervoerbeleid is hoofdzakelijk weergegeven in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan Utrecht 2005–2020 (2005). Daarnaast zijn specifieke aspecten, zoals parkeren, in afzonderlijke nota's uitgewerkt.

Het GVVP heeft als uitgangspunt dat Utrecht groeit. De mobiliteit groeit mee, maar Utrecht wil een aantrekkelijke en vitale stad blijven, waar mensen prettig kunnen wonen, recreëren, ondernemen en werken. Om een goede balans tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefmilieu te realiseren worden de economisch belangrijke gebieden, de kerngebieden, via een aantal verkeersassen goed bereikbaar gemaakt. In de overige gebieden (de verblijfsgebieden) en rond de overige verkeersassen krijgen veiligheid en leefmilieu prioriteit.

Het Wijkverkeersplan Overvecht uit 2004 legt de hoofdstructuur voor auto's in 2020 vast. Overvecht is overwegend een verblijfsgebied. De RING Utrecht, de Franciscusdreef en de Einsteindreef maken deel uit van de Hoofdstructuur auto 2020.

De parkeerbehoefte voor het bestemmingsplangebied is bepaald op grond van de parkeernormen, die zijn vastgelegd in de partiële herijking Parkeernormen 2008. Uitgangspunt is dat, rekening houdend met de kenmerken van de locatie, functie en woningtypologie, het parkeren zoveel mogelijk op eigen terrein wordt opgelost. De parkeernormen zijn gegeven met een bandbreedte, teneinde optimale flexibiliteit en maatwerk te bieden bij het realiseren van bouwplannen. In paragraaf 4.2.3 wordt hier verder op ingegaan.

### 2.3.5 Groen- en waterbeleid

Het groen- en waterbeleid is te herleiden uit het Groenstructuurplan Utrecht (2007), het Bomenbeleid Utrecht (2009) en het Waterplan Utrecht (2004). Eén van de kansrijke onderdelen voor de ontwikkeling van de groenstructuur in de stad is het versterken van het groen in de naoorlogse wijken en het versterken van verbindingen en nader ontwikkelen van groene verbindingen, ook naar het buitengebied toe. In de Visie Stedelijk Groenstructuur Utrecht 2030 is voor dit plangebied van belang dat bestaande elementen van de stedelijke groenstructuur worden beschermd. De randvoorwaarde is dat het groene karakter, de kwaliteiten en het gebruik van groen wordt behouden of verbeterd. De bomenstructuur komt grotendeels overeen met deze stedelijke groenstructuur.

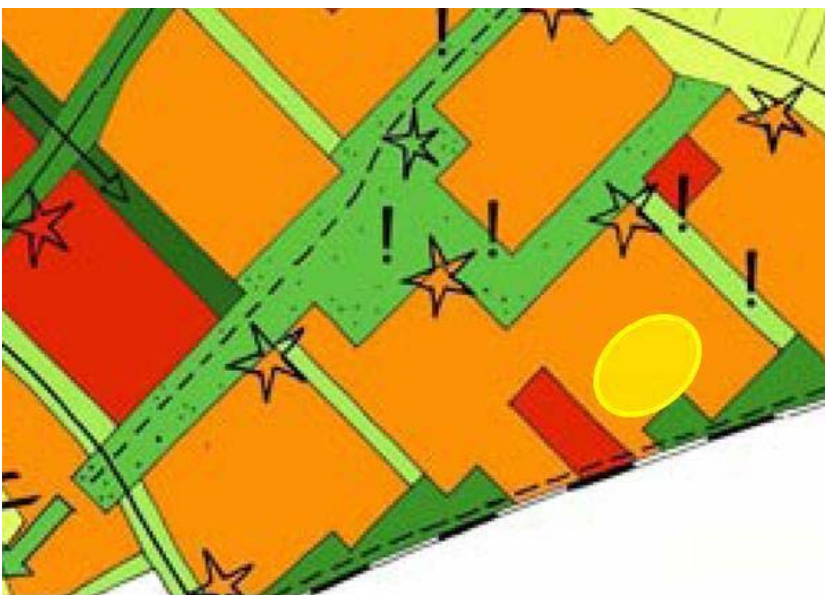
Eén van de belangrijkste doelen van het Utrechtse bomenbeleid is een samenhangende bomenstructuur voor de stad te verbeteren en te ontwikkelen, gebaseerd op cultuurhistorische, ruimtelijke en ecologische uitgangspunten en milieu. Voor de periode tot 2030 zet de gemeente in op behoud en ontwikkeling van de bomenstructuur. De bomen in het bestemmingsplangebied zijn geïnventariseerd. Deze inventarisatie wordt meegenomen bij de inrichtingsplannen voor het gebied. Daarbij is uitgangspunt dat bestaande bomen zoveel mogelijk worden gehandhaafd. Als een boom op de plek niet te handhaven is, wordt deze in de directe omgeving verplant dan wel gecompenseerd van minimaal gelijke kwaliteit. In paragraaf 5.6.2 is aangegeven hoe met de bomen in het plangebied is omgegaan.

Het waterbeleid is gericht op de ontwikkeling van een watersysteem voor de toekomst, dat aansluit bij de natuurlijke omstandigheden op en om Utrechts grondgebied. In Overvecht is een pilotproject 'Scheiden van waterkwaliteiten' opgestart. In paragraaf 5.7 is het kader en de watertoets opgenomen.

### 2.3.6 Ruimtelijke visie Overvecht 2004–2020 (2005)

De Ruimtelijke visie Overvecht 2004–2020 biedt het ruimtelijk-programmatisch kader voor alle 'fysieke' vernieuwingsplannen in de wijk. Bij de aanpak van een deelgebied of een project kunnen aan de hand van de visie randvoorwaarden en eisen worden geformuleerd waaraan de plannen moeten voldoen. De visie benoemt de hoofdstructuur van de wijk en geeft de wenselijke ontwikkelingen aan. Overvecht kenmerkt zich als een verzameling van woonbuurten gelegen in een groen raamwerk. Voor elke buurt is een bepaald woonmilieu vastgelegd. Uitgangspunt is om te komen tot een grotere verscheidenheid op zowel wijkniveau als van de gehele woningvoorraad in Utrecht.

In de Ruimtelijke Visie Overvecht maakt het plangebied onderdeel uit van het 'stedelijk wonen'. Het gaat in deze gebieden om wonen in eengezinswoningen en gestapelde woningen met voorzieningen op loopafstand. Het aandeel openbare ruimte is klein en heeft een stedelijke uitstraling. De binnenterreinen vormen een rustpunt en er is veel aandacht aan de uitstraling van de plint. Parkeren vindt bij voorkeur plaats in gebouwde voorzieningen.



Kaart ruimtelijke visie Overvecht met locatie Maria van Hongarijreedreef (in gele cirkel)

### 2.3.7 Wijkactieplan Overvecht (2007)

In het kader van 'Utrecht Vernieuwt' is voor de wijk Overvecht een Wijkactieplan opgesteld. Om de effectiviteit van de stedelijke vernieuwing in Overvecht te vergroten wordt de focus van de aanpak gelegd op maatregelen die het meest cruciaal zijn voor het realiseren van een trendbreuk in Overvecht. De focus voor dit plan ligt op kinderen tot 12 jaar en hun ouders, omdat de groep kinderen tot 12 jaar als cruciaal wordt gezien voor de toekomst van de wijk.

### 2.3.8 Gebiedsplan Overvecht Spoorzone

De ambitie in het gebiedsplan Overvecht Spoorzone is om van de Spoorzone een leefbare, toekomstbestendige wijk te maken waar mensen graag wonen. Met het aanpakken van de Spoorzone wil de gemeente onder meer bereiken dat er over 10 jaar meer mensen in de Spoorzone wonen, waarbij sprake is van sociaaleconomische stijging, er meer differentiatie is in het woningaanbod en sprake is van een mooie en verkeersveilige wijk met herkenbare buurten.



De rode draad door alle activiteiten en projecten van dit gebiedsplan is leefbaarheid. Dat wordt vormgegeven door het versterken van de sociale samenhang, meer diversiteit, meer ontmoeting tussen diverse bevolkingsgroepen, betere voorzieningen en het vergroten van kansen voor de huidige bewoners. De gemeente wil dat de huidige en toekomstige bewoners meer keuzemogelijkheden krijgen. Daarom zijn de Kansprojecten bedacht. Dit zijn projecten die Overvecht Spoorzone op de kaart kunnen zetten; projecten die de wijk op een nieuwe manier vervlechten met de stad en tegelijkertijd het woon- en werkmilieu in Spoorzone verbeteren.

### 2.3.9 Stedenbouwkundig Programma van Eisen Maria van Hongarijereef (2010)

In het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) is vastgelegd onder welke randvoorwaarden de initiatiefnemer mag bouwen. Er mogen circa 300 woningen worden gebouwd in de vorm van meergezinswoningen en grondgebonden woningen in de verhouding 1/3 sociale huur en 2/3 vrije sector huur- of koopwoningen. De bebouwing wordt vormgegeven als een samenhangend buurtje met één signatuur met een hoogte van 2 tot 6 lagen. In de planopzet moet de orthogonale structuur van de wijk Overvecht terugkomen. De inrichting van de openbare ruimte geschiedt via een door een deskundig landschapsarchitect opgesteld inrichtingsplan. Bewonersparkeren moet uit het zicht plaatsvinden en voor bezoekers worden langs de dreven parkeerplaatsen aangelegd.

Bij het ontwikkelen van het bouwplan geldt het volgende:

- randen zoveel mogelijk bebouwen, in ieder geval moeten de hoeken bebouwd zijn;
- aan de buitenkant van de randen de voorkanten van de woningen situeren;
- bebouwing moet in dezelfde richting staan als de molenwiek;
- bebouwingshoogte ondersteunt de samenhang van het veld, dit betekent niet te grote verschillen;
- platte daken;
- parkeren is opgelost in pandig en langs de straten rondom;
- er is voldoende ruimte voor een groen gebied voor bewoners: autovrij, speelplekken
- per veld één architect; architectuur sluit aan bij ontwerpfilosofie van Overvecht-Zuid met lichte kleuren.

## 2.4 Conclusie

Ten aanzien van het plangebied kunnen uit het relevante beleid de volgende conclusies worden getrokken:

- In de Structuurvisie Utrecht is aangegeven dat voor de woonwijken (de Binnentuinen), zoals Overvecht, de opgave vooral ligt in het onderhouden, vernieuwen en versterken van de kenmerkende structuren binnen de wijk. Ook wordt in de Woonvisie 2009–2019 (2009) een groot belang gehecht aan de kwaliteit van de wijken en transformatie van de herstructureringswijken. Het plan past ook in de ruimtelijke visie Overvecht en in het Gebiedsplan Spoorzone Overvecht;
- Het bestemmingsplan ligt in lijn met sectorale gemeentelijke nota's die van belang zijn voor dit gebied: wonen, verkeer, parkeren, economie, groen en water;
- Het bestemmingsplan legt vast wat in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen is opgenomen. De enige afwijking van het SPvE is dat het bestemmingsplan geen commerciële functies mogelijk maakt. Het realiseren van commerciële functies is ook geen uitgangspunt van de planontwikkeling. Beroep aan huis wordt wel mogelijk gemaakt.

# Hoofdstuk 3 Bestaande situatie

## 3.1 Beschrijving van het plangebied

### 3.1.1 Historische ontwikkeling

De ontwikkeling van de wijk Overvecht begon met de ontginningen vanaf de Vechtoevers in de twaalfde eeuw. Het doel van de ontginningen was om de woeste grond geschikt voor akkerbouw en begaanbaar te maken. De ontginningen begonnen vanaf de Vecht, waarbij loodrecht op de Vecht een aantal waterlopen en insteekwegen werden gemaakt. De onderverdeling in blokken is te herkennen aan de verspringende bebouwingslinten. Later werden de gronden steeds natter doordat veen werd afgegraven en werden in gebruik genomen als weidegrond. De kenmerkende slagenverkaveling is nog steeds zichtbaar vanaf de Gageldijk.

Tot de negentiende eeuw speelden de voornaamste ontwikkelingen in het gebied zich langs het water af. In 1821 werd begin gemaakt met de aanleg van de forten en bunkers van de Hollandse Waterlinie. Tevens werd in deze periode, in 1860, aan de Vinkenkaade een woonbuurtje met arbeiderswoningen gesticht.

In de periode na de Tweede Wereldoorlog kwam de verstedelijking echt op gang. De bebouwing van de stad Utrecht breidde uit en de Gageldijk werd de rand van het stedelijk gebied. De woonwijk Overvecht is gerealiseerd in de jaren zestig. Overvecht is een typisch product van haar tijd. Het idee was om herkenbare buurten te bouwen, die als hechte gemeenschappen functioneerden. Bewoners konden in deze buurten alle functies vinden die ze nodig hadden. Naast een ruime woning en buurtwinkels waren dat scholen, groenvoorzieningen, kerken en gezondheidszorg. Cruciaal voor deze menselijke stad was de geleding: van woning naar buurt naar wijk naar stad. Een tweede aspect dat zorgde voor een verandering van de manier waarop wijken werden gebouwd was dat er in deze naoorlogse periode grote aantallen woningen gerealiseerd dienden te worden. Er werden bouwsystemen ontwikkeld met grote van te voren gefabriceerde elementen die op de bouw in elkaar werden gezet.

Stadsdeel Overvecht is gemaakt voor 45.000 inwoners en is opgedeeld in verschillende buurten in groen. Het groene raamwerk zorgde voor de samenhangende structuur. In het groene raamwerk was naast groene en recreatieve voorzieningen ook plaats voor veel verschillende maatschappelijke voorzieningen. Het plangebied van dit bestemmingsplan ligt in Overvecht- Zuid en maakt een onderdeel uit van het groene raamwerk.





Overvecht Noord



Overvecht Zuid

Na de voltooiing van Overvecht in de jaren '80 is op bepaalde plekken nieuwe bebouwing toegevoegd. Deze nieuwbouw bestaat voornamelijk uit kleinschalige woonbuurtjes in het groen. De laatste jaren is er extra aandacht voor de problemen in de wijken. Overvecht is samen met veertig andere wijken in Nederland, aangewezen als "aandachtswijk" om de leefbaarheid te verbeteren. Hierbij ligt de nadruk op het gebied van wonen, werken, leren, integreren en veiligheid. Dit heeft gezorgd voor zeer veel plannen en projecten, zowel van sociale als fysieke aard.



### 3.1.2 Structuurbepalende elementen

#### Raamwerk

Het raamwerk is de belangrijkste hoofdstructuur van Overvecht. Dit raamwerk bestaat niet alleen uit groene functies, maar ook hoofdwegen en voorzieningencusters maken onderdeel uit van het raamwerk. Deze wegen en voorzieningen worden omgeven door groen en geven daarmee Overvecht een eigen identiteit. Het raamwerk is ook de belangrijkste publieke ruimte van de wijk. Dit is de plaats waar mensen elkaar ontmoeten; het zorgt voor de samenhang binnen de wijk. Het groen is daardoor nooit ver weg.

#### Structuur Overvecht Zuid

Overvecht Zuid bestaat uit zeven buurten rond Park de Watertoren. Onderling worden de buurten van elkaar gescheiden door brede parkstroken. De buurten van Overvecht Zuid hebben steeds een zelfde opbouw en zijn als "stempels" herhaald. Elk woonbuurtje is een stempel, die ligt in het groene raamwerk.



De zeven buurtjes /stempels rond Park de Watertoren

## 3.2 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied

### 3.2.1 Algemeen

Het gebied is nu bebouwd met zes losstaande gebouwen van vijf bouwlagen waarin appartementen zijn gevestigd. De structuur is halfopen. Aan de Donaudreef bevindt zich een complex van vier gebouwen met aan de achterkant privétuinen en een speelplaats. Langs de Katherijn van Leemputdreef staat een flat van ruim 180 meter lang zonder privétuinen. Tussen de bebouwing liggen groene ruimten en parkeerplaatsen. In het plangebied ligt achter de bebouwing een speelvoorziening voor kinderen. Daarnaast fungeert de parkeerplaats als speelruimte. De plinten van de gebouwen zijn nu grotendeels gesloten.

### 3.2.2 Wonen

De wijk Overvecht staat op de lijst van de veertig aandachtswijken. De wijk heeft een groot aandeel sociale huurwoningen en de sociaal-economische positie van bewoners is laag. De opgave in Overvecht is een leefbaar, toekomstbestendig Overvecht waar mensen graag wonen. Het gaat daarbij om het creëren van een gedifferentieerde woningvoorraad met mogelijkheden voor de huidige bewoners om wooncarrière te maken in de eigen wijk en de wijk aantrekkelijker te maken voor bewoners van buiten de wijk.

#### Woningvoorraad

De locatie Maria van Hongarijdreef valt binnen het gebiedsplan Spoorzone in de buurt 27 Donau- en Wolgadreef. De woningvoorraad in deze buurt bestaat bijna volledig uit sociale huurwoningen, vrijwel allemaal in de kernvoorraad (huur tot € 546 op basis van het prijspeil op 01-07-09). Wat betreft woningtypes bestaat de woningvoorraad voor 35% uit eengezinswoningen en voor 65% uit gestapelde bouw. De locatie zelf bestaat volledig uit sociale huurwoningen.

|                     | Donau/Wolgadreef | Overvecht | Utrecht |
|---------------------|------------------|-----------|---------|
| aantal woningen     | 2.170            | 14.540    | 129.280 |
| % eengezins         | 33%              | 21%       | 46%     |
| % meergezins        | 67%              | 79%       | 54%     |
| % sociale huur      | 88%              | 79%       | 39%     |
| % particuliere huur | 2%               | 8%        | 10%     |
| % koop              | 9%               | 19%       | 52%     |
| % kernvoorraad      | 80%              | 69%       | 35%     |

## 3.3 Verkeer

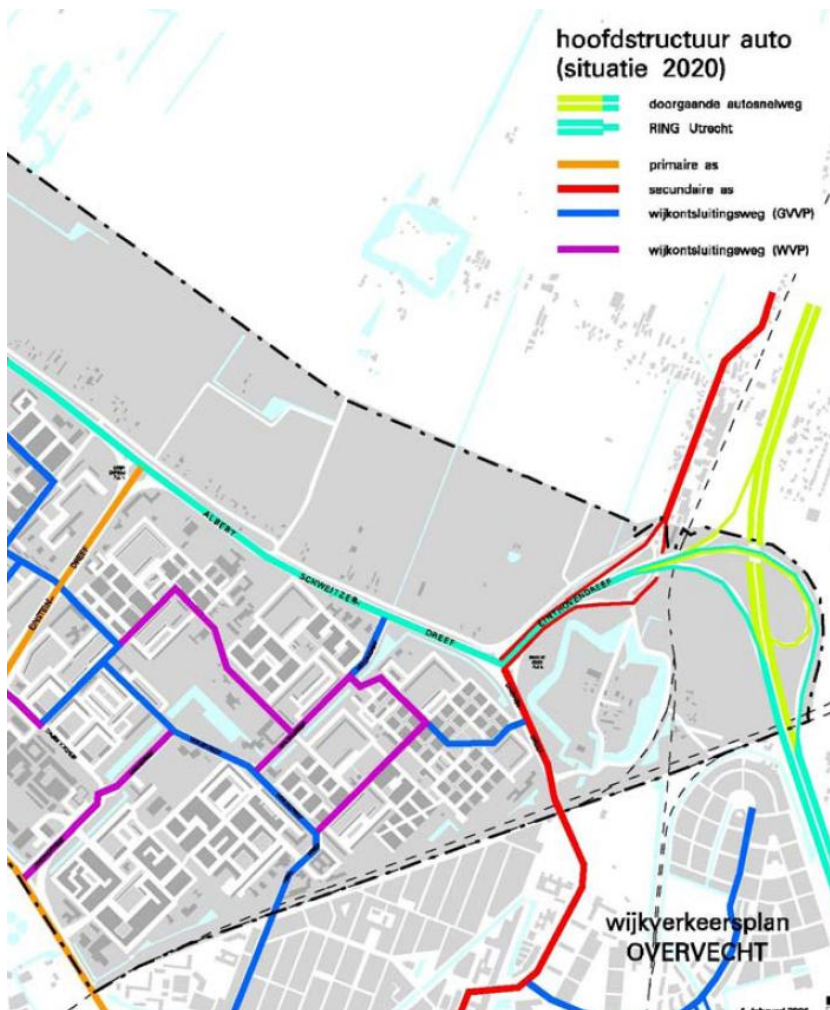
#### Auto

De hoofdstructuur van de wijk wordt gevormd door de volgende wegen:

- De Albert Schweitzerdreef en de Karl Marxdreef aan de noordzijde vormen een belangrijke verkeersroute binnen Utrecht en maken deel uit van de noordelijke ringweg (samen met de Zuilense Ring en de Eindhovenreef). Deze wegen sluiten direct aan op de rijksweg A27. De wegen hebben een snelheidsregime van 70 km/u.
- De Einsteindreef en de Franciscusdreef vormen verbindingen vanaf de noordelijke randweg het plangebied in richting Zuilen. Deze wegen zijn aangeduid als primaire as. De aansluitingen van deze wegen op de noordelijke ringweg zijn vormgegeven als verkeerspleinen. De wegen hebben een snelheidsregime van 50 km/u.
- De Brilledreef vormt een belangrijke verbinding door de wijk Overvecht, die onder meer langs het Winkelcentrum voert. Het betreft eveneens een primaire as. De weg heeft een snelheidsregime van 50 km/u.

- De Tiberdreef / Moezeldreef / Moldaudreef vormen tezamen een belangrijke verbinding aan de oostelijke zijde van Overvecht. Deze wegen zijn aangeduid als wijkontsluitingsweg. De wegen hebben een snelheidsregime van 30 km/u.
- Tenslotte vormt de Carnegiedreef ook nog een belangrijke interne wijkverbinding tussen de Franciscusdreef en de Einsteindreef.

De overige wegen in het plangebied hebben een meer beperkte verkeersfunctie. De belangrijkste ontsluitingswegen van de verschillende buurten hebben de status van wijkontsluitingsweg. Al deze overige wegen hebben een snelheidsregime van 30 km/u.



Hoofdstructuur auto

## Fiets

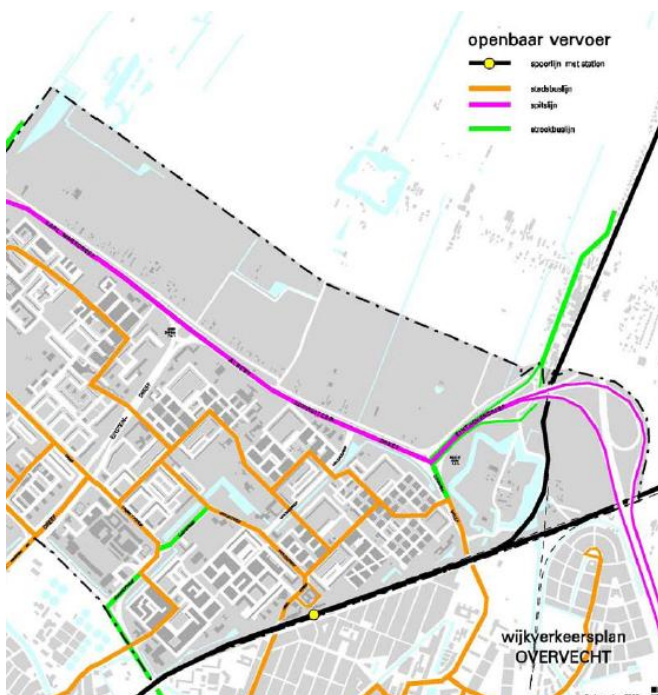
Het hoofdfietsrouten netwerk in Overvecht volgt grotendeels de hoofdwegenstructuur. Het overgrote deel van deze hoofdwegen is voorzien van aparte fietspaden. Waar mogelijk zijn deze fietspaden in tweerichtingen begaanbaar.





### Openbaar vervoer

Aan de oostzijde van het plangebied bevindt zich de spoorlijn van Utrecht naar Amersfoort. Ter hoogte van de kruising met de Tiberdreef bevindt zich het NS-station Overvecht. Het is een voorstadshalte die feitelijk is gelegen op de grens van de Utrechtse wijken Overvecht en Tuindorp. Hiernaast is in de wijk een busstation gelegen en lopen door de wijk diverse buslijnen. Hiermee is de wijk goed ontsloten met het openbaar vervoer.



Kaartje structuur openbaar vervoer

**Parkeren**

Binnen de ruime stedenbouwkundige opzet is op de meeste plaatsen voldoende ruimte voor parkeren. Op twee specifieke plaatsen zijn wel parkeerproblemenesignaleerd.

# Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

## 4.1 Projectbeschrijving

### 4.1.1 Programma

In het plangebied worden zo'n 300 woningen gebouwd in de vorm van een- en meergezinshuizen. De hoogte van de gebouwen varieert tussen twee en zes bouwlagen. In de openbare ruimte worden aanpassingen verricht: wegprofielen aangepast, speel- en parkeerplaatsen aangelegd maar ook groenvoorzieningen.

### 4.1.2 Wonen

#### Doelgroepen

De locatie wordt aantrekkelijk geacht voor meerdere doelgroepen: zowel 1- en 2-persoonshuishoudens als gezinnen, jong en oud. De nieuwbouw kan gerealiseerd worden ten behoeve van de sociale huur en goedkope/middeldure koop, zowel grondgebonden als appartementen. Gedacht vanuit de methodiek van de stedelijke woonmilieukaart en woonbelevingsgroepen zijn er drie groepen woonconsumenten voor wie het gebied een aantrekkelijk woongebied kan zijn:

- actieve individualisten: veelal jonge alleenstaanden en tweepersoonshuishoudens, starters op de woningmarkt. Het is een groep die gericht is op een centrumstedelijk woonmilieu. Hun woonvoorkeur gaat uit naar appartementen (woningen nabij het station), klein en goedkoop, met bijzondere/vernieuwende architectuur. Bijbehorend woningtype is een klein appartement in het goedkope koopsegment tot €200.000,- (prijspeil 01-01-2010).
- gehaaste middenklassers: relatief vaak jonge gezinnen met kinderen. Gericht op luxe en gemak, statusgevoelig, gericht op privacy en veiligheid. Ze wonen graag in nieuwbouw, grondgebonden woningen in het middeldure koopsegment.
- huiselijken: behoren vaak tot de oudere groepen. Belangrijk zijn (sociale) veiligheid en de aanwezigheid van voorzieningen (winkels, openbaar vervoer). De voorkeur gaat uit naar betaalbare huurappartementen (sociale huur) met lift. Het gaat dan om individueel zelfstandige woonruimte.

#### Eigendomsverhouding

Volgens de DUO-afspraken moeten woningen na sloop in een verhouding 70% koop en 30% sociale huur worden teruggebouwd. Gezien de huidige marktsituatie is tussen corporaties en gemeente afgesproken dat hiervan wordt afgeweken. Besloten is in een verhouding van 30% sociale huur en 70% koop en vrije sector huur terug te bouwen.

#### Woningtype en prijsklasse

Er worden zowel meergezins- (appartementen) als grondgebonden woningen gerealiseerd. Wat de prijsklasse van de koopwoningen betreft is er, gezien de wensen van de genoemde woonbelevingsgroepen en de marktsituatie van het gebied, een voorkeur voor het realiseren van (extra) goedkope en middeldure woningen.



| Woonbelevingsgroep                                               | Verhouding koop/huur                | Type                                                                     |
|------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| Huiselijken (vooral ouderen)                                     | voornamelijk sociale huur           | appartementen                                                            |
| Actieve individualisten (vooral jonge alleenstaanden en stellen) | goedkope – dure huur, goedkope koop | kleine appartementen, starterswoningen in de dynamische stationsomgeving |
| Gehaaste middenklassers (vooral gezinnen met kinderen)           | mix van huur en koop t/m middelduur | grondgebonden woningen, aansluitend bij omliggende laagbouwbuurtjes      |

Verhouding doelgroep, eigendom en woningtype

#### 4.1.3 Stedenbouwkundig plan

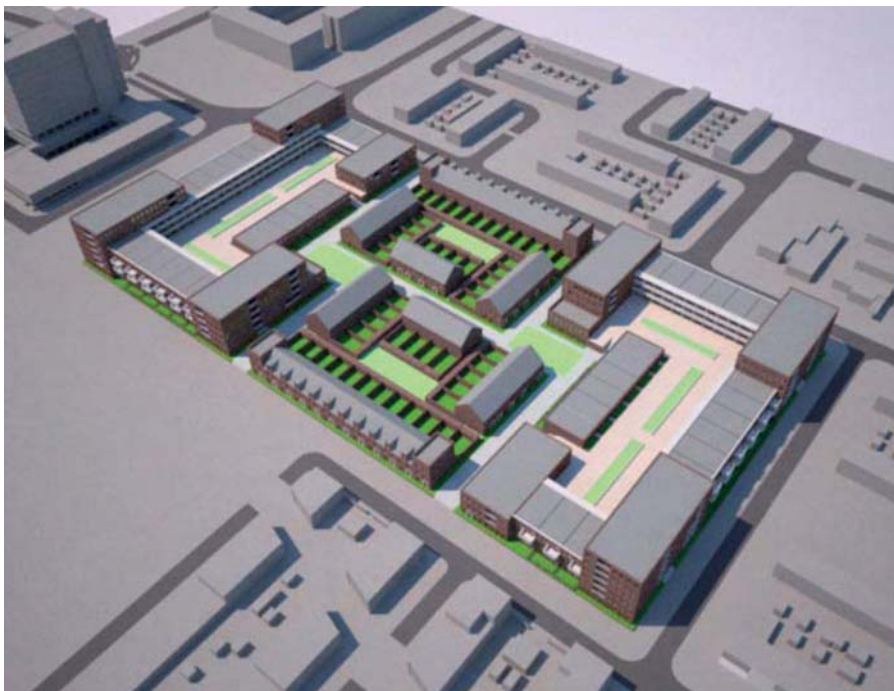
De locatie maakt deel uit van de De Utrechtse Opgave. Hierbij is vastgelegd dat de woningen worden gesloopt en worden vervangen door nieuwbouw. De bestaande eenvormige appartementen worden daarbij vervangen door een gedifferentieerd woningbouwprogramma met zowel appartementen als grondgebonden woningen. Voor de locatie is een Stedenbouwkundig programma van Eisen opgesteld om de randvoorwaarden te formuleren voor herontwikkeling. De ligging nabij station Overvecht en maakt dat gekozen is voor een stedelijk woonmilieu. Bij de vernieuwingsoperatie in Overvecht moet het principe van buurtjes rond het park en de opbouw van de stempel behouden blijven. Nieuwbouw moet dus passen bij deze bestaande structuur. Dit betekent dat het plangebied, gelegen in een stempel, eenzelfde opbouw houdt als beschreven in hoofdstuk 3.1.2: een indeling dus in een hoeksteen, velden, plein en een molenwiek. Het project Maria van Hongarijreedreef is een veld binnen de stempel. Het streven is dat elk veld een eigen invulling en identiteit krijgt en wordt vormgegeven als een samenhangende buurt met een duidelijke eenheid. De nieuwe buurt moet passen in de opzet van de stempel en passen bij de ontwerpfilosofie waarmee de wijk Overvecht-Zuid ooit is gebouwd. Daardoor is bestaande bebouwing en nieuwbouw goed op elkaar afgestemd.

Het plan voor de Maria van Hongarijreedreef bestaat uit twee grote (identieke) blokken aan de koppen van het buurtje. Deze blokken bevatten een veelheid aan woningtypes. Op de binnenterreinen van deze blokken worden parkeervoorzieningen gerealiseerd ten behoeve van het gehele gebied. De entrees van deze parkeervoorzieningen bevinden zich aan de Donaudreef. Aan de straatzijde worden de parkeervoorzieningen rondom omzoomd met woningen, waardoor een levendige plint ontstaat. De parkeervoorzieningen worden (grotendeels) afgesloten met een dek. Dit dek kan worden gebruikt als collectieve ruimte voor de appartementenblokken en (deels) als privé-terras. De blokken hebben verspringingen in hoogte, met accenten op de hoeken. De bebouwing van de appartementen varieert van twee tot zes bouwlagen.

Tussen de twee blokken met appartementen zijn twee blokken met grondgebonden woningen gesitueerd. Deze variëren in hoogte van twee lagen met een kap tot drie lagen met een plat dak.

Het maaiveld van het gehele buurtje wordt verhoogd aangelegd, zodat een de eenheid van het woonbuurtje wordt versterkt. Het binnengebied (de straten tussen de woonblokken) is niet toegankelijk voor autoverkeer. Hierdoor ontstaat een rustig binnengebied met een aangenaam woonklimaat en speel- en verblijfmogelijkheden (met name voor kleine kinderen).

De straten rondom krijgen een verschillend karakter. De Donaudreef en Jacoba van Beierendreef maken deel uit van de Molenwiek en krijgen een nieuw profiel waar ruimte is voor bomen en hagen die de Molenwiek versterken. Aan de zijde van de Aidadreef loopt er geen weg direct langs de nieuwbouw, woonpaden zullen hier de woningen ontsluiten. De Katherijn van Leemputdreef wordt deels gebruikt voor parkeren en een woonstraat. Het deel van de dreef dat grenst aan het groene raamwerk wordt niet doorsneden met autoverkeer. Hier lopen alleen een woonpad en een fietspad tussen de nieuwe bebouwing en het groen. Op die manier is de relatie met het groen optimaal.



Plan

## 4.2 Verkeer en openbare ruimte

### 4.2.1 Verkeer

Het plangebied wordt ontsloten vanaf de Donaudreef, de Jacoba van Beierendreef en de Katherijn van Leemputdreef. Alle straten in het woongebied en de omliggende straten (Jacoba van Beierendreef en de Katherijn van Leemputdreef) krijgen een nieuw profiel en worden ingericht als 30 kmgebied met uitzondering van de Donaudreef die een 50 km regime heeft vanwege het gebruik door de bus.

Aan minimaal twee zijden van het plangebied komt een toegang in de vorm van een woonstraat of een woonpad die ook toegankelijk is voor bijvoorbeeld mindervaliden en kindervagens. Aan de Donaudreef en waarschijnlijk aan de Jacoba van Beierendreef worden de entrees naar de parkeervoorziening gerealiseerd.

Aan de zijde van de Aïdadreef dient een langzaamverkeersverbinding (zowel wandelen als fietsen) te worden gerealiseerd die onderdeel uitmaakt van de route langs het spoor. Het westelijk deel van de Katherijn van Leemputdreef is alleen toegankelijk voor langzaam verkeer (en voor hulpdiensten).

#### Openbaar vervoer

Aan de Donaudreef en aan de Berezinedreef liggen in totaal drie bushaltes. Vanwege efficiënt ruimtegebruik worden twee van deze bushaltes gecombineerd, zodat in de toekomst slechts twee bushaltes langs de Donaudreef moeten worden ingepast.

### 4.2.2 Openbare ruimte en groen

Voor de openbare ruimte stelt een landschapsarchitect een inrichtingsplan op. Dit inrichtingsplan moet in overeenstemming zijn met de voorwaarden en eisen uit het handboek "Inrichting Openbare Ruimte". De inrichting van de openbare ruimte straalt eenvoud en zorgvuldigheid uit. Dit komt onder meer tot uitdrukking in een obstakelvrije inrichting, integraal op elkaar afgestemde verschillende functies (boven- en ondergronds), duurzame erfafscheidingen, voorkomen van oneigenlijk gebruik van de openbare ruimte en een verzorgde detaillering. Binnen de woonvlek wordt één herkenbare boomsoort toegepast. Het inrichtingsplan (inclusief materialisering en ontwerpprincipes) wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeente.

Om een aantrekkelijke woonomgeving te realiseren, ook voor kinderen, wordt minimaal één speelplaats aangelegd voor kinderen van 0–6 jaar met een oppervlakte van 100 tot 500 m<sup>2</sup> per plaats.

De inzameling van het huisvuil geschiedt via een ondergrondse afvalinzameling in de openbare ruimte. De kasten voor nutsvoorzieningen moeten worden geïntegreerd in het bouwplan.

De Donaudreef en Jacoba van Beierendreef maken deel uit van de “Molenwiek”. Streven voor de Molenwiek is dat al deze straten een zelfde soort profiel krijgen zodat de structuur beter herkenbaar is. Het belangrijkste uitgangspunt hierbij is het begeleiden van de straten door een herkenbare groenstructuur.

Op plekken waar achtertuinen grenzen aan de openbare ruimte dient een kwalitatief hoogwaardige erfafscheiding gerealiseerd te worden van minimaal 1,6 m.

De gemeente gaat bij beheer uit van onderhoudsniveau 6, wat betekent dat de inrichting sober en doelmatig moet zijn. Als de ontwikkelaar een hoger ambitieniveau dan het basisniveau (onderhoudsniveau 6) noodzakelijk acht, dan moeten aanvullende financiële middelen door de initiatiefnemer ter beschikking worden gesteld.

#### 4.2.3 Parkeren

Wat betreft het parkeren voor de nieuwbouw dient te worden voldaan aan de parkeernota en de partiële herijking parkeernormen (vastgesteld in 2008). De berekening is als volgt: het plangebied valt in het deelgebied “schil”, waarvoor de onderstaande normen gelden. Voor overige functies wordt verwezen naar de parkeernota en de partiële herijking.

|                                                             | Onderkant<br>bandbreedte | Bovenkant<br>bandbreedte | Bezoekers<br>t.o.v. totaal | Grondslag             |
|-------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|----------------------------|-----------------------|
| Koop vanaf<br>120m <sup>2</sup>                             | 1,5                      | 1,75                     | 0,3                        | woning                |
| Koop 70–120m <sup>2</sup> en<br>huur boven 90m <sup>2</sup> | 1,35                     | 1,6                      | 0,3                        | woning                |
| Koop 50–70m <sup>2</sup> en<br>huur 40–90m <sup>2</sup>     | 1,2                      | 1,4                      | 0,25                       | woning                |
| Koop tot 50m <sup>2</sup>                                   | 0,6                      | 0,8                      | 0,2                        | woning                |
| Commerciële<br>dienstverlening                              | 2,0                      | 2,5                      | 20%                        | 100m <sup>2</sup> bvo |

De parkeernota stelt verder dat de eigen parkeerbehoefte op eigen terrein en bij voorkeur ondergronds opgelost moet worden. Bij de nieuwbouw moet minimaal één parkeerplaats per woning op hoogwaardige wijze op eigen terrein (uit het zicht van het openbaar gebied) worden gerealiseerd. Het overige bewonersparkeren wordt op maaiveld gerealiseerd in de vorm van dwarsparkeren langs een gedeelte van de Katherijn van Leemputdreef. Voor bezoekersparkeren voor de Maria van Hongarijreedreef kan gebruik gemaakt worden van de Donaudreef, de Jacoba van Beierendreef, de Katherijn van Leemputdreef en de ruimte langs de Berezinadreef. Langs twee zijden van de Donaudreef vindt bezoekersparkeren plaats (langsparkeren) voor de woningen uit het plangebied. Het aantal parkeerplaatsen voor huidige bewoners aan de noordzijde wordt gehandhaafd. Ook aan de Jacoba van Beierendreef kan op straat langs twee zijden het bezoekersparkeren plaatsvinden. Langs het oostelijk deel van de Katherijn van Leemputdreef kan aan de zijde van het nieuwe woongebied op straat bezoekersparkeren plaatsvinden (dwarsparkeren) voor de woningen uit het plangebied.

De entrees van de parkeervoorziening worden gerealiseerd aan de Donaudreef en mogelijk ook aan de Jacoba van Beierendreef. De opgangen naar de woningen worden bij voorkeur geïntegreerd in de bebouwing. Eventuele hellingen ten behoeve van de entree van de parkeervoorziening dienen binnen de bebouwing te worden opgelost.

Ruimte voor fietsparkeren voor bewoners is gesitueerd binnen de bebouwing. Dit kan een individuele of collectieve voorziening zijn.

### **4.3 Ontwikkelingen**

Het huidige aanbod aan openbaar vervoer in en om het plangebied zal naar verwachting gehandhaafd blijven. Het realiseren van een HOV-lijn via de route Carnegiedreef, Rio Brancodreef, Franciscusdreef en Zuilense Ring vindt plaats ergens in de toekomst. Op korte termijn (binnen tien jaar) wordt gedacht aan het versnellen van een of meer buslijnen door Overvecht. Ruimtelijk heeft dit geen gevolgen voor het plangebied.

# Hoofdstuk 5      Onderzoek en randvoorwaarden

## 5.1      Inleiding

In het bestemmingsplan moet de uitvoerbaarheid van het plan worden aangetoond. Het milieubeleid heeft zich in de loop van enkele decennia ontwikkeld tot een complexe materie, die er in de praktijk toe leidt dat bij ruimtelijke ontwikkelingen met verschillende milieuaspecten rekening moet worden gehouden. Dit hoofdstuk bevat een overzicht van de relevante milieuaspecten in het plangebied en de diverse onderzoeken die zijn uitgevoerd en van toepassing zijn bij het vaststellen van het bestemmingsplan.

## 5.2      Geluidhinder

### Kader

Geluid beïnvloedt in veel gevallen de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. De belangrijkste geluidsbronnen, die in het kader van de ruimtelijke ontwikkeling van belang zijn, zijn wegverkeer, railverkeer en bedrijven. De mate van acceptatie en hinder is onder meer afhankelijk van de functie van het geluidsbelastende object. De normen uit de Wet geluidhinder zijn van toepassing bij het vaststellen van een bestemmingsplan in geval van het bestemmen van gronden voor nieuwe geluidsgevoelige objecten zoals woningen en scholen. Hiervan is in casu sprake.

### Wegverkeerslawaaï

In artikel 74 van de Wet geluidhinder is aangegeven dat elke weg met een snelheid van meer dan 30 km/uur een zone heeft. Binnen de zone geldt dat de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde niet mag overschrijden.

| Aantal rijstroken | Zonebreedte |
|-------------------|-------------|
| 1 of 2            | 250 meter   |
| 3 of 4            | 400 meter   |
| 5 of meer         | 600 meter   |

Tabel 1: Zonebreedte buitenstedelijk

| Zonebreedte | Aantal rijstroken |
|-------------|-------------------|
| 1 of 2      | 200 meter         |
| 3 of meer   | 350 meter         |

Tabel 2: Zonebreedte binnenstedelijk

Er is sprake van een binnenstedelijke situatie, indien de woning is gelegen binnen de bebouwde kom en de bron geen auto(snel)weg is. In alle andere gevallen is er sprake van een buitenstedelijke situatie. Indien woningen worden gebouwd binnen de geluidzones is akoestisch onderzoek nodig. Zo nodig kan een ontheffing hogere grenswaarde worden verleend.

De Wet geluidhinder hanteert twee waarden:

- de voorkeursgrenswaarde: indien de geluidsbelasting onder dit niveau blijft, is de betreffende ontwikkeling op grond van de Wet geluidhinder zonder meer mogelijk. De voorkeursgrenswaarde bedraagt 48 dB;
- de maximale ontheffingswaarde: dit is het maximale geluidsniveau waaraan, onder voorwaarden, geluidsgevoelige objecten en terreinen mogen worden blootgesteld. De maximale ontheffingswaarde bedraagt 63 dB.

#### Plangebied

De locatie bevindt zich in de geluidzone van de wegen Tiberdreef, Donaudreef, Moezeldreef, Berezinadreef en Aïdadreef. De geluidzone van deze wegen is 200 m. De overige wegen rondom het bouwplan zijn 30 km wegen.

Bij bouwen binnen de geluidzones is akoestisch onderzoek verplicht. De verkavelingsvorm van de toekomstige woningen is van invloed op de geluidsbelastingen in het gebied. Een meer gesloten verkaveling waarbij de bebouwing evenwijdig aan het spoor en de Donaudreef is gesitueerd, zorgt ervoor dat het geluid van het spoor niet in de rest van het gebied doordringt. Hoekoplossingen verdienen nadrukkelijk aandacht bij het ontwerp vanwege de situering van verblijfsruimten aan een geluidluwe gevel.

#### Overschrijding voorkeursgrenswaarde

Het college van burgemeester en wethouders kan op grond van de Wet geluidhinder ontheffing verlenen en een maximaal toelaatbare geluidsbelasting vaststellen (de zogenaamde hogere grenswaarde) tot maximaal 63 dB. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat voor een deel van het plangebied de voorkeurswaarde wordt overschreden, maar niet de maximale ontheffingswaarde. De geluidsbelasting bedraagt maximaal 57 dB.

#### Conclusie

Voor het deel van het plangebied waar de voorkeurswaarde wordt overschreden, moeten hogere waarden worden vastgesteld. Voor de woningen binnen dat gebied moeten deze hogere waarden in acht worden genomen inclusief de daaraan gestelde voorwaarde(n). De voor dit plan relevante voorwaarden staan beschreven in de Geluidnota Utrecht.

#### Profielaanpassing Donaudreef

De Wet geluidhinder geeft aan dat in geval van een fysieke wijziging aan een weg akoestisch onderzoek verricht moet worden. Indien de geluidsbelasting als gevolg van die wijziging met 2 dB of meer toeneemt, moet de wegbeheerder maatregelen treffen om die toename teniet te doen. Indien dit vanwege (verkeers)technische danwel financiële redenen niet mogelijk is, dan kan een ontheffing verleend worden tot 5 dB boven de heersende waarde met een maximum van 63 dB.

#### Donaudreef

Het bestemmingsplan maakt een profielwijziging mogelijk. Uit akoestisch onderzoek blijkt dat de toename op de bestaande woningen langs de Donaudreef met minder dan 2 dB toeneemt.

#### Conclusie

Als gevolg van de profielwijziging van de Donaudreef zijn geen hogere waarden noodzakelijk.

### **Spoorweglawaaai**

#### Plangebied

In het geval er een nieuwe spoorlijn wordt aangelegd of een nieuwe woning wordt gebouwd, moet worden voldaan aan de geluidsnormen van het Besluit geluidhinder. De voorkeurswaarde bedraagt daarbij 55 dB. In het kader van het besluit geluidhinder spoorwegen zijn voor de meeste spoorlijnen in Nederland zones aangegeven waarbinnen rekening moet worden gehouden met geluidhinder. Voor de huidige spoorlijn Utrecht-Amersfoort/Hilversum is de geluidzone bepaald op 400 m aan weerszijden van de spoorlijn.

Voor een ontheffing, ook wel een hogere waarde genoemd, moet een goede onderbouwing worden opgesteld. Er moet bijvoorbeeld zijn onderzocht of geluidsreductie bij de bron of in de overdracht (met een geluidsscherm bijvoorbeeld) niet mogelijk is. In het Besluit geluidhinder is een aantal ontheffingsgronden expliciet genoemd; deze kunnen van verkeerskundige-, financiële- of landschappelijke aard zijn. Bij het aanvragen van een hogere waarde mag de waarde een maximum van 68 dB in nieuwe situaties niet te boven gaan.

Bij bouwen binnen de geluidzones is akoestisch onderzoek verplicht. De verkavelingsvorm van de toekomstige woningen is van invloed op de geluidsbelastingen in het gebied. Een meer gesloten verkaveling waarbij de bebouwing evenwijdig aan het spoor en de Donaudreef is gesitueerd, zorgt ervoor dat het geluid van het spoor niet in de rest van het gebied doordringt. Hoekoplossingen verdienen nadrukkelijk aandacht bij het ontwerp vanwege de situering van verblijfsruimten aan een geluidluwe gevel.

#### Overschrijding voorkeursgrenswaarde

Het college van burgemeester en wethouders kan op grond van de Wet geluidhinder ontheffing verlenen en een maximaal toelaatbare geluidsbelasting vaststellen (de zogenaamde hogere grenswaarde) tot maximaal 63 dB. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting maximaal 65 dB bedraagt. De maximale hogere grenswaarde van 68 dB wordt hiermee niet overschreden. In het gebied waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden dienen de vastgestelde hogere waarden in acht te worden genomen inclusief de daaraan gestelde voorwaarde(n). De voor dit plan relevante voorwaarden staan beschreven in de Geluidnota Utrecht.

#### Conclusie

Voor het deel van het plangebied waar de voorkeurswaarde wordt overschreden moeten hogere waarden worden vastgesteld. Voor de woningen binnen dat gebied moeten deze hogere waarden in acht worden genomen inclusief de daaraan gestelde voorwaarde(n). De voor dit plan relevante voorwaarden staan beschreven in de Geluidnota Utrecht.

## **5.3 Externe veiligheid**

### **Kader**

Bij bestemmingsplannen wordt aandacht besteed aan de veiligheidsrisico's die zware bedrijven kunnen veroorzaken. Daarnaast kan transport van gevaarlijke stoffen risico's opleveren (transport over weg, spoor en water en door buisleidingen). De normen en richtlijnen komen uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), uit de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Rnvgs) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen. Kwetsbare bestemmingen moeten voldoende afstand houden tot bedrijven en transportroutes. Ook kunnen er beperkingen aan de bebouwingsdichtheid gewenst zijn.

Voor externe veiligheid bestaan twee normen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het plaatsgebonden risico (PR) geeft de kans aan op een ongeluk. De norm voor het PR is  $10^{-6}$ /jaar

Het groepsrisico geeft de kans aan op het aantal mensen dat kan overlijden tengevolge van een calamiteit.

Voor het Groepsrisico is een zg. oriëntatiewaarde vastgesteld. Van deze waarde kan onder voorwaarden worden afgeweken.

### **Plansituatie**

#### Bedrijvigheid

Er liggen geen kwetsbare of beperkt kwetsbare bestemmingen binnen de invloedzone van een bedrijf (binnen of buiten het plangebied) dat onder de Bevi-regeling valt.



### Transport

Rond de spoorweg Utrecht–Blauwkapel is nu en in de toekomst geen Plaatsgebonden Risicocontour aanwezig en zal het Groepsrisico ruim beneden de Oriëntatiewaarde blijven.

In de nabijheid van de planlocatie is geen waterweg, buisleiding of Rijksweg aanwezig die qua PR en GR invloed heeft op het plan.

Het lokale verkeer van gevaarlijke stoffen wordt in het kader van de routeringsregeling geregeld via jaarlijks door vervoerders aan te vragen ontheffingen. De omvang van dit lokale transport is zo gering dat de norm voor PR niet bereikt wordt en het GR ruim onder de oriëntatiewaarde blijft.

### **Conclusie**

Het onderdeel externe veiligheid vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

## **5.4 Luchtkwaliteit**

### **Kader**

In artikel 5.16 Wet milieubeheer staat een limitatieve opsomming van de bevoegdheden waarbij luchtkwaliteitseisen een directe rol spelen. Het gaat in ieder geval om ruimtelijke besluiten, zoals bestemmingsplannen, die direct gevolgen voor de luchtkwaliteit hebben en daardoor kunnen bijdragen aan overschrijding van een grenswaarde.

Luchtkwaliteitseisen spelen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van een dergelijke bevoegdheid, als tenminste aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- a. de ontwikkelingen leiden niet tot een overschrijding van de grenswaarden;
- b. een project leidt niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- c. een project draagt "niet in betekende mate" (NIBM) bij aan de concentratie in de buitenlucht;
- d. een project is genoemd of is niet in strijd met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

### **Plansituatie**

Door de beperkte omvang van het bouwprogramma (per saldo geen toename van het aantal woningen) draagt dit project niet in betekende mate ('NIBM') bij aan de concentratie van fijn stof en NO<sub>2</sub> in de buitenlucht.

Voor het bestemmingsplan is ten overvloede de luchtkwaliteit ter plaatse berekend, zie bijlage. Hieruit blijkt dat waar het de stoffen PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub> betreft er sprake is van een 'goede' luchtkwaliteit.

### **Conclusie**

Gelet op het vorenstaande zijn er geen belemmeringen vanuit de Wet milieubeheer om het bestemmingsplan vast te stellen.

## 5.5 Bodemkwaliteit

### Kader

Het gemeentelijk bodembeleid gaat uit van de volgende algemene uitgangspunten uit de Wet bodembescherming:

- Nieuwe bodemverontreiniging moet worden voorkomen en indien er toch bodemverontreiniging ontstaat moet de bodem direct worden gesaneerd.
- Gevallen van ernstige bodemverontreiniging moeten worden gesaneerd als er tevens sprake is van milieuhygiënische risico's. Dit gebeurt functiegericht en kosteneffectief. Tevens is nieuwbouw op een geval van ernstige bodemverontreiniging niet toegestaan zonder saneringsmaatregelen.
- Hergebruik van (schone of licht verontreinigde) grond kan bij onverdachte terreinen plaats vinden op basis van de bodemkwaliteitskaart en het bodembeheerplan.

### Plansituatie

Algemene bodemkwaliteit

Op basis van de bodemkwaliteitskaart van 2005 is het plangebied ingedeeld als jonge woonwijk, inclusief kantoren en winkels uit de periode 1960 tot heden. Er is relatief weinig bedrijvigheid en de wijken zijn overwegend schoon tot licht verontreinigd. De antropogene laag is gemiddeld 2 m dik.

Ten zuidwesten van de locatie is in het diepere grondwater een omvangrijke verontreiniging aanwezig met vluchtige gechloreerde oplosmiddelen (bron nabij Lauwerecht). Deze verontreiniging is niet volledig afgeperkt en kan groter zijn dan nu bekend is.

### Gevolgen voor het plan

Voor de herontwikkeling van het terrein aan de Bruidsdreef zijn een historisch en verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (Peutz bv, rapportnummers O 213-5-RA en O213-1-RA, 14 oktober 2010). Tevens zijn in 2006 bodemonderzoeken uitgevoerd naar gedempte sloten. Uit de onderzoeken blijkt het volgende:

- Op het terrein zijn vanaf de jaren '60 zes woongebouwen en infrastructuur aanwezig. Deze worden in de toekomst gesloopt in verband met nieuwbouw van woningen met parkeerruimtes.
- Er zijn enkele gedempte sloten aanwezig, maar er is geen afwijkend materiaal in de dempingen aangetroffen.
- In de bovengrond tot 0,5 m-mv zijn plaatselijk lichte verontreinigingen aangetroffen met zware metalen, PCB's en/of PAK. In diepere lagen zijn geen verontreinigingen aangetoond.
- In het grondwater zijn plaatselijk lichte verontreinigingen aangetroffen met zware metalen en vluchtige organische koolwaterstoffen.
- Vanwege de lichte verontreinigingen in de grond moet voor de aanleg van de parkeerruimtes rekening gehouden worden met meerkosten voor grondafvoer.
- Na sloop van de gebouwen moet de bodemkwaliteit ter plaatse van die gebouwen worden bepaald.

Als er voor de nieuwbouw een grondwateronttrekking gaat plaatsvinden moeten mogelijk tegenmaatregelen worden genomen om de nabij gelegen diepere grondwaterverontreiniging niet te verplaatsen (dit is afhankelijk van diepte, duur en debiet van de onttrekking). Bij verplaatsing en tegenmaatregelen moet een deelsaneringsplan worden ingediend. De proceduretijd voor het afgeven van de definitieve beschikking bedraagt minimaal 15 weken (exclusief bezwaar en beroepstermijn).

## Conclusie

Met in achtneming van bovenstaande voorwaarden vormt de bodem geen belemmering voor het plan.

## 5.6 Flora en fauna

### 5.6.1 Flora- en faunawet

Het slopen en bouwen en/of herinrichten betekent mogelijk een verstoring van beschermde planten en dieren die genoemd zijn in de Flora- en faunawet (Ffwet). Daarom dient door de initiatiefnemer zo vroeg mogelijk in de planvorming door middel van een natuurtoets onderzocht te worden of de ingrepen nadelige gevolgen hebben voor beschermde inheemse soorten. Nadelige gevolgen dienen door maatregelen zo veel mogelijk voorkomen te worden. Op grond van de toets wordt tevens beoordeeld of een ontheffing ex art. 75 van de Flora- en faunawet moet worden aangevraagd.

Uit onderzoek blijkt, dat in het projectgebied de gewone en de ruige dwergvleermuis voorkomen. Deze soorten zijn beschermd volgens de Ffwet (tabel 3) en de Habitatrichtlijn (Bijlage IV). Het projectgebied heeft een functie als zomerverblijf, baltsverblijf en eventueel als winterverblijf voor enkele gewone en ruige dwergvleermuizen.

Er is een activiteitenplan opgesteld om de negatieve effecten op de functionaliteit van het zomerverblijf, baltsverblijf en potentieel winterverblijf te voorkomen dan wel te mitigeren. De voorgestelde maatregelen worden ter goedkeuring voorgelegd aan het ministerie van LNV via een ontheffingsaanvraag.

De activiteiten bestaan uit het "vleermuisvriendelijk" slopen, het zorgen voor tijdelijke verblijfplaatsen door vleermuis kasten op te hangen en het aanbrengen van vleermuisvoorzieningen in de nieuwbouwplannen.

### 5.6.2 Bomen

Voor het plangebied is een bomeninventarisatie uitgevoerd. In het plangebied staan 210 bomen, zowel op eigen terrein (126) als in het openbaar gebied (84).

Van de 126 bomen binnen het toekomstige woongebied, gaat het om 12 bomen van goede kwaliteit. Onderzocht moet worden of deze kunnen worden behouden. Mocht dat niet mogelijk zijn, dan kunnen zij worden verplaatst of eventueel gecompenseerd. De overige bomen worden niet ingepast en worden ofwel verplaatst (indien mogelijk) ofwel gerooid.

Van de 84 bomen in het openbaar gebied, gaat het om 41 bomen van goede kwaliteit. Een aantal van deze bomen (27) langs de Molenwiek (Donaudreef en Jacoba van Beierendreef) is weliswaar van goede kwaliteit, maar zijn zeer klein en dragen niet bij aan het gewenste groene karakter van deze straten. Bij de uitwerking van de openbare ruimte zal onderzocht worden of deze bomen worden behouden dan wel verplaatst. Voor het overige deel wordt ernaar gestreefd om bij herprofilering zoveel mogelijk van de bomen van goede kwaliteit te behouden.

## 5.7 Water

### Kader

In het algemeen is het beleid van het Rijk, de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en het waterschap HDSR gericht op een duurzaam en robuust waterbeheer. Bij ruimtelijke ontwikkelingen worden (indien doelmatig) de waterkwaliteitsstrits 'gescheiden inzamelen-gescheiden afvoeren-gescheiden verwerken' en de waterkwantiteitsstrits 'water vasthouden-bergen-vertraagd afvoeren' gehanteerd.

Dit beleid is per overheidsniveau in de onderstaande beleidsdocumenten verankerd:

- Rijksbeleid: Vierde Nota Waterhuishouding, Vijfde Nota RO, WB21, NBW, Waterwet, etc;
- Provinciaal beleid: Nota Planbeoordeling, Waterhuishoudingsplan, Beleidsplan Milieu en Water, Streekplan, etc;
- Gemeentelijk beleid: Gemeentelijk Rioleringsplan 2007–2010<sup>[1]</sup>;
- Waterschapsbeleid: KRW, Waterbeheerplan 2010–2015, Beleidsregels 2010 Keur 2009, Keur<sup>[2]</sup>.

<sup>[1]</sup> De gemeente heeft de zorgplicht voor de inzameling en het transport van afvalwater, het verzamelen en verwerken van overtollig hemelwater en het voorkomen van structurele grondwateroverlast. Het actuele beleid hiervoor is vastgelegd in het Gemeentelijk afval-, hemel- en grondwaterplan 2007–2010 en binnenkort in het gemeentelijk waterbeleidsplan 2011–2014. De ontwerpeisen zijn opgenomen in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte, onderdeel riolen, rioolgemalen en drainage (versie juni 2005). Daarnaast stelt de gemeente eisen aan het ontwerp van watergangen waarvan zij eigenaar of beheerder is of wordt.

<sup>[2]</sup> Het waterschap het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) heeft de zorg voor het kwantiteits- en kwaliteitsbeheer van het oppervlaktewater in het plangebied. Het beleid en de regels van het waterschap zijn vastgelegd in diverse wetten en verordeningen. De belangrijkste verordening is de keur.

## **Plangebied**

### *Bestaande en toekomstige situatie Watersysteem*

#### Maaiveld en bodem

Het rijbaanniveau van de Maria van Hongarijreedreef en de omliggende wegen bedraagt globaal NAP +1.60 m. De toekomstige inrichting van het terrein zal op dit niveau dienen aan te sluiten. Er zijn geen boorprofielen of sondeergegevens bekend waaruit de kenmerken van de lokale ondergrond zijn af te leiden. Wel is bekend dat bij het bouwrijpmaken van de wijk Overvecht het terrein met 1–2 meter zand is opgehoogd. Hierdoor is het bovenste deel van de ondergrond (de ophoging) goed doorlatend en geschikt voor lokale infiltratie.

#### Oppervlaktewater

Het plangebied ligt in het beheergebied van HDSR. Ten zuidoosten van het plangebied, langs het spoor Utrecht–Amersfoort, bevindt zich een watervoerende watergang. Deze watergang, in beheer en onderhoud bij de gemeente Utrecht, heeft een vastpeil van NAP –0.10 m. In verband met de realisatie van de tunnelbak Tiberdreef en vastgoedlocatie Het Forum / station Overvecht is in de Tiberdreef en de Aidadreef een duiker Ø800 mm aangelegd om de watergangen langs het spoor aan weersijden van het Forum met elkaar te verbinden. In het plangebied zelf is geen oppervlaktewater aanwezig. In de bestaande situatie is er geen sprake van een wateropgave in of rondom het plangebied. Het waterschap heeft geen plannen om het watersysteem in of rondom het gebied te veranderen.

In het plangebied is geen nieuw oppervlaktewater gepland. Bij gelijkblijvend maaiveldniveau en peilbeheer zal de drooglegging niet afnemen.

#### Grondwater

Het langjarig grondwaterregime wordt beïnvloed door het peilbeheer in de nabijliggende watergangen. De gemeente Utrecht beschikt over een eigen grondwatermeetnet. De grondwaterstand in het eerste watervoerend pakket is afgeleid uit de dichtstbijzijnde peilbuizen van dit meetnet. Het langjarig grondwaterregime is vastgelegd in de Grondwatercontourkaart Utrecht (Wareco, 26–03–2008). Op basis van deze kaart wordt voor het plangebied de volgende gemiddelde grondwaterstanden verondersteld: droge periode = NAP –0.25 m, natte periode = NAP +0.10 m en gemiddeld = NAP –0.10 m.

Het plangebied is gelegen in de 100-jaars beschermingszone voor drinkwaterwinning. Omdat de hoofdfunctie niet wijzigt en ten aanzien van de beschermingszone wenselijk blijft –wonen vermengd met kleinschalige (niet-) commerciële voorzieningen–, hoeft er volgens de regels van de provincie Utrecht geen rekening te worden gehouden met het waterwinbelang.

#### Ontwateringsdiepte en drooglegging

De drooglegging en de ontwateringsdiepte in het plangebied worden sterk gereguleerd door het peilbeheer in de omliggende watergangen. De drooglegging, het niveauverschil tussen maaiveld (NAP +1.6 m) en het gemiddelde hoogste vastpeil (NAP –0.1 m), bedraagt circa 1,7 m. De ontwateringsdiepte, het niveauverschil tussen maaiveld (NAP +1.6 m) en de gemiddelde maximale grondwaterstand (NAP +0.1 m), bedraagt gemiddeld 1,5 m. Deze waarde voldoet ruimschoots aan de gemeentelijke norm van 0,7 m voor bebouwd gebied.

In de planontwikkeling zijn geen kelders opgenomen: zowel in de bouwfase als in de gebruiksfase wordt geen grondwater onttrokken. De invloed van de planontwikkeling op het grondwaterregime is afhankelijk van de systeemkeuze met betrekking tot de omgang met het hemelwater. Gezien de huidige, relatief forse ontwateringsdiepte is de kans op grondwateroverlast bij gelijkblijvend maaiveldniveau en peilbeheer minimaal.

#### Waterkering

In het plangebied is geen waterkering aanwezig.

#### *Bestaande en toekomstige situatie Riolering*

##### Riolering

De straten Donaudreef en Jacoba van Beierendreef zijn voorzien van hoofdtransportriolen (1000/1500 en 700/1050 mm) van het gemengd<sup>[3]</sup> stelsel in Overvecht (jaar van aanleg 1961). In de Maria van Hongarijreedreef, Katherijn van Leemputdreef en de Aidadreef bevinden zich inzamelriolen 300/450 mm. De conditie van de riolering is goed, de restlevensduur is dermate dat vervanging niet doelmatig en wenselijk wordt geacht. De huisaansluitingen in de Donaudreef dienen echter wel vervangen te worden.

<sup>[3]</sup> Met een gemengd stelsel wordt het vuil- en hemelwater vermengd getransporteerd: zowel het huishoudelijk afvalwater als het hemelwater van het verhard, afvoerend oppervlak wordt op het gemengd riool geloosd.

Het huishoudelijk afvalwater (dwa) van de te realiseren appartementen en de grondgebonden woningen dient onder vrijverval op het gemengd stelsel rondom het plangebied te worden geloosd. Alle nieuwe woningen dienen een aparte huisaansluiting te krijgen. Voor de aansluiting van de woningen op de openbare riolering is een aansluitvergunning vereist van de dienst Stadswerken. Vanwege de slechte conditie worden de bestaande huisaansluitingen in de Donaudreef en daar waar noodzakelijk vernieuwd.

##### Afvoerend oppervlak

Conform het bovengenoemde gemeentelijke en waterschapsbeleid moet het hemelwater bij sloop- nieuwbouwontwikkelingen lokaal worden verwerkt waarbij aan de kwantiteits- en kwaliteitstrits wordt voldaan. Het doel van dit beleid is om de oorspronkelijke voorstedelijke waterhuishouding zoveel mogelijk te benaderen en de bestaande riolering en zuivering zo min mogelijk te belasten met schoon hemelwater.

De Maria van Hongarijreedreef, de Theresiadreef en de aangrenzende Donaudreef en Jacoba van Beierendreef maken geheel deel uit van het plangebied. De rijbaan van de Katherijn van Leemputdreef en de rijbaan en parkeervakken van de Aidadreef liggen net buiten het plangebied. De openbare ruimte tussen de 'exploitatiegrens Mitros' en de 'plangrens aanpassingen openbare ruimte' wordt heringericht: rijbanen worden versmald of verlegd, bestaand groen wordt verhard en bestaande verharding wordt voor groen bestemd. Het aantal parkeervakken langs de rijbanen wordt uitgebreid en allen voorzien van waterpasserende verharding.

Op basis van het 'Functioneel Ontwerp – Plattegrond' (IBU, concept, d.d. 26-10-2010) bedraagt de omvang van het 'Mitros gebied' circa 24.440 m<sup>2</sup> (2.44 ha) en het areaal aan 'Openbare ruimte' circa 13.010 m<sup>2</sup> (1.30 ha). Het totale plangebied, heeft een grootte van circa 37.450 m<sup>2</sup> (3.75 ha).

Het verhard, afvoerend oppervlak bestaat in de toekomstige situatie uit de daken van appartementen en parkeergarages<sup>[4]</sup>, grondgebonden woningen<sup>[5]</sup> (en bijgebouwen) en verhardingen op particulier en openbaar terrein, zowel in het 'Mitros gebied'<sup>[6]</sup> als in de 'Openbare ruimte'<sup>[7]</sup>.

Door het IBU is het areaal aan (on)verhard oppervlak in de huidige en toekomstige situatie gekwantificeerd, voor zowel het 'Mitros gebied' als voor de 'Openbare ruimte'. In de bijlagen is hiervan een overzicht opgenomen. In het 'Mitros gebied' is sprake van een afname van groen oppervlak = toename van verhard oppervlak van 3480 m<sup>2</sup>. In de 'Openbare ruimte' is er sprake van een toename van groen oppervlak = afname van 2555 m<sup>2</sup>.

Eventueel is er sprake van de komst van een kinderdagverblijf nabij het plangebied. Als dit plan gerealiseerd wordt, neemt de verharding op het desbetreffende terrein met circa 210 m<sup>2</sup> toe.

<sup>[4]</sup> Ook de binnentuinen op het dak van de parkeergarages (totaal 1140 m<sup>2</sup>) worden in verband met mogelijk toekomstige verharding volledig beschouwd als verhard oppervlak.

<sup>[5]</sup> De tuinen van de A1/A2/A3 eengezinswoningen (totaal 2710 m<sup>2</sup>) dienen zoveel mogelijk het regenwater op eigen perceel te verwerken om het openbaar terrein zo weinig mogelijk met regenwater te belasten. Hiertoe mogen er in tuinen geen afvoerputjes met een aansluiting op het openbaar hemelwaterstelsel (IT-stelsel) worden aangelegd. Het grootste deel van de neerslag dient op het perceel oppervlakkig geborgen te worden en geleidelijk te infiltreren of af te stromen naar het onverhard oppervlak op het perceel.

<sup>[6]</sup> Als het openbaar terrein rondom de eengezinswoningen en de plantsoenen in het 'Mitros gebied' voorzien wordt van waterpasserende verharding (circa 2220 m<sup>2</sup>), reduceert de toename aan verhard oppervlak van 3480 m<sup>2</sup> tot 1260 m<sup>2</sup>. De oppervlakkige berging van de waterpasserende verharding is hierbij voldoende om het IT-stelsel slechts incidenteel te belasten.

<sup>[7]</sup> De parkeervakken en molgoten in de openbare ruimte worden uitgevoerd als waterpasserende verharding (circa 1765 m<sup>2</sup>). Doordat de kolken in de openbare ruimte als overloopvoorziening op het gemengd stelsel blijven aangesloten, zal er alleen bij hevige neerslag afvoer naar het gemengde stelsel plaatsvinden en is er sprake van 'semi-afgekoppelde' verharding. In het overzicht zijn de parkeervakken en molgoten als verhard aangemerkt, in werkelijkheid zal dit oppervlak zich niet zo gedragen.

#### Wateropgave

De benodigde watercompensatie is afhankelijk van de toename aan verhard oppervlak. Er dient onderscheid gemaakt te worden tussen waterpasserende verharding in de openbare ruimte (escape naar bestaand gemengd stelsel) en waterpasserende verharding in het Mitros gebied (escape naar nieuw IT stelsel). In het eerste geval is sprake van een semi-afgekoppeld en in het tweede geval van een semi-aangesloten systeem. Waterpasserende verharding wordt, indien volledig afgekoppeld, niet volledig aangemerkt als afvoerend oppervlak: alleen bij extreme neerslag zal er sprake zijn van oppervlakkige afvoer naar de escapekolken van het gemengde of hemelwaterstelsel.

De ontwikkelaar dient met een bergingseis van 36 mm (36 m<sup>3</sup> per 1000 m<sup>2</sup>) over de toename van verhard, afvoerend oppervlak rekening te houden, conform de hoeveelheid neerslag van bui 08 / neerslaggebeurtenis T=10 van de Leidraad Riolerings. Bij een toename aan verhard, afvoerend oppervlak van 3480 m<sup>2</sup> (exclusief toepassing waterpasserende verharding) bedraagt de wateropgave circa 125 m<sup>3</sup>. Deze hoeveelheid dient geborgen te worden in het IT-stelsel (en omringend cunet).

Ook de neerslag dat op de daken van appartementen, parkeergarages, woningen (en bijgebouwen) valt, dient geborgen te worden in het IT-stelsel (en omringend cunet). Hiervoor geldt een bergingseis van 12 mm, of 12 m<sup>3</sup> per 1000 m<sup>2</sup> dakoppervlak.

### Watercompensatie

De uiteindelijk benodigde watercompensatie is afhankelijk van de definitieve toename aan verhard oppervlak. Om de waterhuishouding op orde te houden en wateroverlast te voorkomen, zijn bij een verhardingstoename van meer dan 500 m<sup>2</sup> (de ondergrens voor watercompensatie binnen de bebouwde kom) maatregelen vereist. De kosten voor de compensatie zijn voor rekening van de ontwikkelaar.

Het is mogelijk om de definitieve toename aan verhard oppervlak te compenseren met afname verharding / nieuw oppervlaktewater buiten het plangebied, mits binnen het peilgebied Overvecht. De ontwikkelaar Mitros dient dit, mede binnen het kader van de vergunningverlening, af te stemmen met Stedelijk Beheer van de gemeente Utrecht en het waterschap HDSR. Indien gekozen wordt voor compensatie buiten het plangebied, wordt dit formeel vastgelegd en gegarandeerd uitgevoerd.

### Systeemkeuze

Uit opgave van Mitros blijkt dat (op dit moment) het principe van waterpasserende verharding in combinatie met een IT-riool (met overstort) het meest kansrijk en wenselijk lijkt. De bergingscapaciteit van een dergelijk stelsel dient hierbij te voldoen aan de hierboven genoemde bergingseis voor de toename van verhard, afvoerend oppervlak (36 mm) en het aan te sluiten dakoppervlak (12 mm). Bij dit systeem infiltreert de meeste neerslag door de voegen van de waterpasserende verharding en percoleert het vervolgens naar het wegcunet.

Bij hevige neerslag stroomt het overschot aan hemelwater oppervlakkig af naar de kolken en wordt het met een infiltratie-transportleiding (IT-riool) ingezameld, geborgen en geïnfiltreerd. Dit IT-riool dient tevens als drainageleiding van het wegcunet.

Om ook bij hevige buien de neerslag zonder wateroverlast te kunnen verwerken, moet een dergelijk systeem voorzien worden van een overstortvoorziening naar het oppervlaktewater. Het overschot aan hemelwater in het 'Mitros gebied' kan via een lozingsleiding worden afgevoerd naar de aangrenzende watergang/ duiker langs het spoor. HDSR concludeert dat de watergang langs het spoor voldoende afvoercapaciteit heeft om de extra afvoer van hemelwater door deze ontwikkeling te kunnen verwerken. Als wordt voldaan aan de bergingseis en de wateropgave, hoeft er geen extra berging in de bestaande watergang te worden gerealiseerd.

Het ontwerp van waterpasserende verharding dient gericht te zijn op een robuuste systeemwerking en een optimaal beheer en onderhoud in de gebruiksfase. Het ontwerp dient te voldoen aan de ontwerpseisen van de gemeente Utrecht die zijn opgenomen in het vigerend Handboek Inrichting Openbare Ruimte (onderdeel riolen, rioolgemaal en drainage).

### Waterkwaliteit

De belasting van en de werkzaamheden nabij het oppervlaktewater dient te voldoen aan de eisen die HDSR in de Keurverordening heeft vastgelegd. Om onnodige vervuiling van afstromend hemelwater te voorkomen, stelt HDSR eisen aan de kwaliteit en de behandeling van het afstromend oppervlak:

- minimale toepassing van uitloogbare materialen zoals zink, koper en lood.
- geen gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen.
- geen directe lozing van verontreinigd hemelwater op oppervlaktewater, conform de
- beslisboom aan- en afkoppelen verharde oppervlakken uit 2003.

### **Watervergunning**

Voor het dempen en graven, aanleggen van vlonders en steigers en bouwen in en langs water is een Watervergunning van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden noodzakelijk. Omdat het verhard oppervlak met meer dan 500 m<sup>2</sup> toeneemt en het overtollig hemelwater op het oppervlaktewater wordt geloosd, is ten behoeve van de ontwikkelingen in het plangebied een Keurontheffing vereist. Alle wateraspecten (inclusief de Keur-aspecten) worden in de watervergunning geregeld.



## Conclusie

### Oppervlaktewater

Voor het 'Mitros gebied', als onderdeel van de planontwikkeling 'Maria van Hongarijedorf', ligt er een wateropgave van circa 125 m<sup>3</sup>. Als het openbaar terrein rondom de eengezinswoningen en de plantsoenen uitgevoerd wordt met 2220 m<sup>2</sup> waterpasserende verharding, reduceert de toename van verhard, afvoerend oppervlak tot 1260 m<sup>2</sup> en de wateropgave tot circa 45 m<sup>3</sup>. Deze hoeveelheid, en de benodigde berging voor het aan te sluiten dakoppervlak, wordt volledig geborgen in het IT-systeem (en omringend cunet). Onder normale neerslagsituaties zal het hemelwater volledig lokaal verwerkt worden en geen belasting vormen van het oppervlaktewater.

Voor de 'Openbare ruimte' als onderdeel van de planontwikkeling 'Maria van Hongarijedorf' is er geen sprake van een wateropgave.

De daadwerkelijk te nemen maatregelen dienen afgestemd te worden met en instemming te verkrijgen van de gemeente en het waterschap. De omgang met het hemelwater moet dusdanig te zijn dat de geplande ontwikkeling geen negatieve invloed op de waterhuishouding in en rondom het plangebied heeft.

### Riolering

De toekomstige waterstromen (vuil en schoon) worden conform het beleid van de waterbeheerders duurzaam gescheiden ingezameld, getransporteerd en verwerkt. Door de afkoppeling van afvoerend oppervlak van het gemengd systeem in de openbare ruimte en het realiseren van waterpasserende verharding / een IT-riool in het Mitros gebied, neemt de belasting op het gemengd rioolsysteem en de overstortfrequentie bij hevige neerslagcondities af en zal de waterkwaliteit van het oppervlaktewater verbeteren.

## 5.8 Archeologie

### Kader

In 1992 heeft Nederland het Europese Verdrag van Malta ondertekend en in 1998 geratificeerd. Doel van dit verdrag is een betere bescherming van het Europese archeologische erfgoed door een structurele inpassing van de archeologie in ruimtelijke ordeningstrajecten. Eén van de belangrijkste uitgangspunten van het Verdrag van Malta is dat archeologische waarden zoveel mogelijk in situ in de bodem bewaard dienen te blijven. Alleen als behoud in situ niet mogelijk is, wordt overgegaan tot behoud van de archeologische informatie ex situ, door middel van opgraven en bewaren in depot. Een ander uitgangspunt is dat het onderzoek naar de aanwezigheid van archeologische waarden in een zo vroeg mogelijk stadium dient plaats te vinden, zodat hiermee bij de planontwikkeling rekening gehouden kan worden. Een derde uitgangspunt is het 'de verstoorder betaalt principe'. Alle kosten die samenhangen met archeologisch onderzoek dienen worden betaald door de initiatiefnemer van de geplande bodemingrepen. Ten slotte richt het Verdrag van Malta zich tevens op een toename van kennis, herkenbaarheid en beleefbaarheid van het archeologische erfgoed.

Het Verdrag van Malta heeft in Nederland geresulteerd in een ingrijpende herziening van de Monumentenwet uit 1988, die op 1 september 2007 met de Wet op de Archeologische Monumentenzorg van kracht is geworden. Hiermee zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. In de nieuwe wetgeving is de bescherming van het archeologische erfgoed, de inpassing hiervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van het archeologische onderzoek geregeld. Op grond van artikel 38a van de Monumentenwet 1988 moet een bestemmingsplan rekening houden met de archeologische resten in de grond. Om te kunnen bepalen op welke wijze de bestemmingsregeling rekening moet houden met de archeologie (artikel 38a Monumentenwet 1988) moet onderzoek, veelal bureauonderzoek, worden gepleegd. De resultaten daarvan worden beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan, waarbij wordt aangegeven hoe het bestemmingsplan bij moet dragen aan de bescherming van de archeologie.

### **Verordening en bestemmingsplan**

De gemeente Utrecht heeft ervoor gekozen ter bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen een verordening op te stellen voor het hele grondgebied van de gemeente. In de verordening op de archeologische monumentenzorg is een vergunningstelsel opgenomen ter bescherming van het archeologische erfgoed, waarmee de wettelijk vereiste bescherming kan worden geboden. In bestemmingsplannen wordt verwezen naar de verordening en een regel opgenomen (dubbelbestemming Waarde – Archeologie). In deze dubbelbestemming is opgenomen dat de voor Waarde– archeologie aangewezen gronden mede zijn bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachting. Met deze specifieke gebruiksregel wordt geregeld dat onder een met het bestemmingsplan strijdig gebruik in ieder geval wordt begrepen het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg. Door de verordening en de daarbij behorende archeologische waardenkaart is de bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen in de bodem van de gemeente Utrecht gewaarborgd en zijn verstoringen van de bodem vanaf een op de archeologische waardenkaart aangegeven oppervlakte en diepte vergunningplichtig.

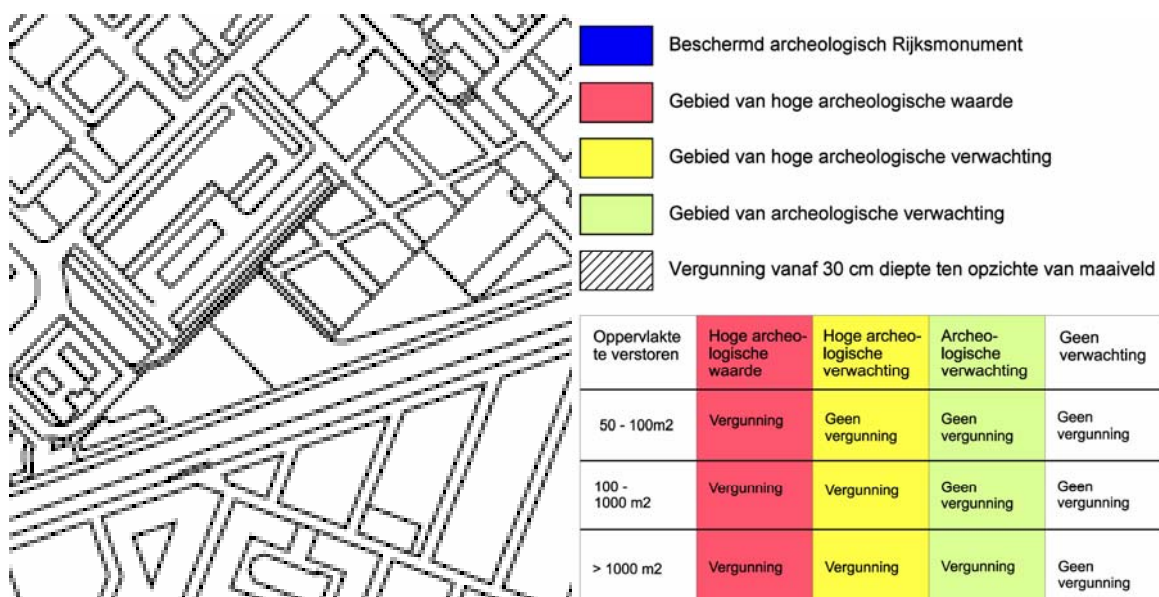
### **Gemeentelijke archeologische waardenkaart**

De Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht ligt ten grondslag aan de verordening op de archeologische Monumentenzorg. Deze waardenkaart is gebaseerd op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarde (IKAW) van de provincie en op de kennis en ervaring opgedaan in tientallen jaren archeologisch onderzoek in de stad. Hij geeft inzicht in de ligging van beschermde archeologische rijksmonumenten, gebieden van hoge archeologische waarde, gebieden van hoge archeologische verwachting en gebieden van archeologische verwachting en bij welk te verstoren oppervlakte en diepte een vergunningsplicht geldt. In de op de waardenkaart aangeduide gebieden waar een vergunningsplicht geldt zal van toekomstige initiatiefnemers tot bodemverstoringende activiteiten een inspanning vereist worden om resten uit het verleden op te sporen en zo nodig veilig te stellen.

Beschermde archeologische rijksmonumenten zijn volgens de Monumentenwet 1988 beschermde archeologische monumenten. Aantasting van de beschermde archeologische monumenten is niet toegestaan. Eventueel dubbel ruimtegebruik is mogelijk, mits de gekozen bestemming zich duurzaam verhoudt met de in het terrein aanwezige archeologische waarden. Voor dubbel ruimtegebruik is een vergunning krachtens de Monumentenwet vereist.

Gebieden van hoge archeologische waarde zijn gebieden waarvan bekend is dat er archeologische waarden zijn, maar die niet beschermd zijn als archeologisch rijks- of gemeentelijk monument. Gebieden van hoge archeologische waarde zijn gebieden waarvan bekend is dat er archeologische waarden in de bodem aanwezig zijn, maar die niet beschermd zijn als archeologisch rijksmonument. Voor deze gebieden en voor gebieden van hoge archeologische verwachting en archeologische verwachting geldt de gemeentelijke verordening op de archeologische Monumentenzorg.

## Archeologie in het plangebied



Uitsnede van de archeologische waardenkaart

Het plangebied ligt in een gebied dat is aangeduid als 'gebied zonder verwachting'. Dit betekent dat er qua archeologie geen belemmeringen zijn voor dit bestemmingsplan. Het aanvragen van een archeologievergunning is gelet op deze aanduiding niet noodzakelijk.

## 5.9 Kabels en leidingen

Voor het plangebied is een Klic-melding gedaan en zijn proefsleuven gegraven. Hieruit blijkt dat er in het plangebied en de direct omgeving een aantal kabels aanwezig zijn. Dit zijn geen hoofdleidingen en zij vormen geen belemmering voor de gewenste ontwikkelingen.

## 5.10 Kwaliteit van de leefomgeving

### 5.10.1 Duurzaam bouwen

Duurzaam bouwen in zijn brede betekenis omvat grondstoffen, energie, intensief ruimtegebruik, water en gezondheid/binnenmilieu. Energie wordt daarbinnen apart benoemd, vanwege de grote maatschappelijke betekenis en specifieke mogelijkheden en relaties. Het beleid voor duurzaam bouwen is vastgelegd in de Kadernota Duurzaam Bouwen, het FSC convenant, Waterplan, Milieubeleidsplan, het programma Utrecht maakt Nieuwe Energie en het Duurzaamheidsplan. Daarnaast zijn van belang de prestatieafspraken tussen de Utrechtse woningcorporaties en de gemeente over onder meer duurzaamheid en woningkwaliteit, en het duurzaamheidsbeleid van de opdrachtgever zelf. De opdrachtgever voor de voorgestelde ontwikkeling is Mitros. Mitros is een maatschappelijke onderneming waarvoor duurzaamheid een belangrijk beleidsterrein is. Op het gebied van energiegebruik streeft Mitros naar het beperken van het gebruik van fossiele brandstoffen.

Concreet betekent dit beleid voor ruimtelijke plannen een stevige reductie in het gebruik van fossiele energie met als gemeentelijke ambitie Utrecht CO<sub>2</sub>-neutraal in 2030, beperking van de milieubelasting door het gebouw zelf door het toepassen van hout uit duurzame bossen en het vermijden van verontreinigende (uitlogende) bouwmaterialen, en robuuste voorzieningen om het binnenmilieu in gebouwen en in het bijzonder gebouwen waar kinderen langdurig verblijven, op orde te hebben.

De strekking van dit beleid voor de voorgestelde ontwikkeling is dat het aanmoedigt over bovengenoemde kwaliteitsaspecten goed na te denken. Zodoende is duurzaamheid integraal meegenomen in de planvorming.

Dit heeft geresulteerd in het volgende:

- Gestreefd wordt naar een betere energieprestatie dan de wettelijk vereiste EPC (nu 0,8, per 1 januari 2011 0,6).
- De woningen worden aangesloten op het stadsverwarmingsnet.
- Lood, koper en zink worden niet toegepast. Het te gebruiken hout is FSC-goedgekeurd. Hiermee voldoet het aan de prestatie afspraken tussen gemeente en corporaties.

#### 5.10.2 Bezonning

Er is voor de nieuwe situatie een bezonningsstudie verricht door awg architecten. In het onderzoek is op verschillende tijdstippen op maatgevende dagen het effect van de beoogde nieuwbouw op de bezonning van de omliggende percelen in beeld gebracht.

Uit het onderzoek blijkt dat de nieuwe bebouwing weinig effect heeft op de zonlichttoetreding in de omgeving. Op enkele plekken in de directe omgeving van het plangebied er sprake is van een vermindering van de zonlichttoetreding in de woning of op het perceel. Rond het begin van de zomer zijn er geen gevolgen voor de zonlichttoetreding. De gevolgen voor de zonlichttoetreding zijn echter van dien aard dat dit geen belemmering vormt voor de geplande ontwikkeling.

#### 5.10.3 Milieuhinder omliggende bedrijven

Er zijn geen bedrijven met een milieuzone, waarmee bij de planvorming rekening hoeft te worden gehouden.

# Hoofdstuk 6      Uitvoerbaarheid

## 6.1      Economische uitvoerbaarheid

Voor de bepaling van de financieel economische uitvoerbaarheid zijn in dit hoofdstuk de financiële consequenties van het bestemmingsplan in beeld gebracht. De financiële consequenties zijn onder andere afhankelijk van de aard van het bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan bestaat uit een nieuwe ontwikkeling. De gemeente Utrecht voert voor deze ontwikkeling een faciliterende rol in het kader van de DUO regelgeving (De Utrechtse Opgave). De onderstaande paragraaf beschrijft per ontwikkeling hoe het kostenverhaal verzekerd is. Vervolgens wordt in de laatste paragraaf bekeken of hieruit planschade voortvloeit.

### **Nieuwe ontwikkeling: kostenverhaal**

De Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening schrijven voor dat inzicht dient te bestaan in de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan. De ontwikkeling van het onderhavig plan wordt gerealiseerd op basis van de DUO regelgeving (De Utrechtse Opgave). Op basis van deze regelgeving is Stichting Mitros verantwoordelijk voor de uitvoering binnen het exploitatiegebied en draagt hiervoor het risico van de planontwikkeling. De parkeerplaatsen, en de daarbij behorende werkzaamheden, die buiten het exploitatiegebied gerealiseerd moeten worden ten behoeve van het plan (doch binnen het plangebied) komen eveneens voor rekening van Stichting Mitros. Voor de gemeente zijn aan de realisatie kosten verbonden voor de aanleg van het omliggende openbare gebied, het begeleiden en in procedure brengen van dit bestemmingsplan en planontwikkelingskosten voor de Ontwikkelingsovereenkomst en voor de daarop volgende grondruilovereenkomst. De kosten voor de begeleiding en het doorlopen van de procedure van het bestemmingsplan vallen onder de legesverordening. De overige gemeentelijke kosten worden gedekt uit BLS/ISV gelden.

De Ontwikkelingsovereenkomst zal worden beschouwd als een anterieure overeenkomst in de zin van afdeling 6.4 van de Wro, waarmee het gemeentelijke kostenverhaal wordt afgewikkeld. Omdat het gemeentelijke kostenverhaal in de Ontwikkelingsovereenkomst is geregeld, is het opstellen van een exploitatieplan volgens de grondexploitatiewet niet vereist.

### **Planschade**

Planschade is mogelijkserwijs aan de orde, daar waar nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden. Stichting Mitros vrijwaart de gemeente voor planschadeclaims. Kosten die voortvloeien uit eventuele claims zijn daarmee niet voor rekening van de gemeente. Deze afspraak is opgenomen in de anterieure Ontwikkelingsovereenkomst.

### **Conclusie**

Op basis van bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de kosten die de gemeente maakt verhaald kunnen worden. Daarmee is dit bestemmingsplan economisch uitvoerbaar.

## 6.2      Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In deze paragraaf wordt beschreven op welke wijze burgers en belanghebbenden bij het plan zijn betrokken.

### 6.2.1 Inspraakresultaten

Bewoners zijn op verschillende manier geïnformeerd, geraadpleegd en betrokken bij de plannen voor nieuwbouw aan de Maria van Hongarijereef.

#### **SPVE**

Over het SPVE Maria van Hongarijereef heeft formele inspraak plaatsgevonden conform de inspraakverordening. Het SPVE en het schetsplan van de nieuwbouw hebben 6 weken ter visie gelegen. Er is een inspraakavond georganiseerd voor omwonenden en georganiseerde bewonersgroepen. Ook de wijkraad is uitgenodigd voor deze bijeenkomst. Op deze informatieavond heeft de gemeente het SPVE toegelicht. Mitros heeft een schetsplan voor de woningbouw laten zien.

Bewoners kregen 6 weken de tijd om schriftelijk dan wel digitaal of mondeling op de inspraakavond hun reacties naar voren te brengen. De inspraakreacties zijn verwerkt in een twee-kolommenstuk. De reacties worden waar mogelijk verwerkt in de verdere uitwerking van de plannen.

De Raad heeft in juni 2010 ingestemd met het SPVE en het twee-kolommenstuk.

#### **Bouwplan**

Met het SPVE als basis heeft Mitros het schetsplan uitgewerkt in een Voorlopig Ontwerp (VO) voor de nieuwe woningen. (Toekomstige) bewoners worden betrokken bij het uitwerken van deze plannen. In een klankbordgroep denken zij met Mitros mee over woningplattegronden en andere zaken die voor toekomstige bewoners van belang zijn.

#### **Openbare ruimte**

Inmiddels is er ook een klankbordgroep van bewoners (omwonenden) actief die meedenkt in de plannen voor de openbare ruimte. Deze werkwijze maakt onderdeel uit van de standaard-aanpak Participatie. Gekozen is voor het participatieniveau 'Adviseren'. Bewoners denken mee over het inrichtingsplan voor de openbare ruimte rondom de nieuwe woningen.

Het binnengebied tussen de woningen wordt aangelegd door Mitros. Op het moment dat de toekomstige huurders en kopers bekend zijn zal Mitros samen met hen invulling geven aan de plannen voor dit binnengebied.

### 6.2.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het plan is aan een aantal instanties toegezonden voor reactie als bedoeld in art 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

#### **Inspectie**

Het plan is getoetst aan de vraag of er met dit plan aspecten aan de orde zijn die relevant zijn voor de nationale belangen die de inspectie behartigt. Daarbij is de brief van de minister van VROM van 26 mei 2009 van belang. Met dit plan zijn geen van de genoemde nationale belangen in het geding, in die zin dat geen van de nationale belangen aan de orde zijn. Er is daarom geen aanleiding om afzonderlijk vooroverleg te voeren.

#### **Provincie**

Het plan is daarnaast getoetst aan de provinciale beleidslijn "Uitvoering beleidslijn nieuwe Wro" (vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 11 november 2008). Op grond van de overleglijst van deze beleidslijn is geen vooroverleg met de provincie nodig. Het plangebied bevindt zich namelijk binnen de rode contouren (stedelijk gebied) van het Streekplan en is niet gelegen binnen 200 meter van een transportas. Gelet op de beperkte omvang van het plan en aangezien het plan voorziet in een sloop-nieuwbouwplan, waarbij het aantal woningen en de wijkopzet en wijkontsluiting nagenoeg gelijk blijven als in de bestaande situatie, is er geen aanleiding om een mobiliteitstoets uit te voeren. Ook zijn er geen archeologische waarden in het geding, waardoor van vooroverleg kan worden afgezien.

## **HDSR**

Bij de ontwikkeling van het bestemmingsplan is het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden betrokken geweest (HDSR). In overleg met de HDSR is de watertoets opgesteld en akkoord bevonden. De wateraspecten vormen geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling. Voor de inhoudelijke aspecten wordt verwezen naar paragraaf 5.7.



# Hoofdstuk 7 Juridische planopzet

## 7.1 Inleiding en planvorm

Sinds 1 juli 2008 is de nieuwe Wro in werking en dus van toepassing op dit bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is opgesteld volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVBP 2008). De SVBP 2008 maakt het mogelijk om bestemmingsplannen in heel Nederland op te stellen, die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op eenzelfde wijze worden verbeeld. Dit leidt tot een betere leesbaarheid, raadpleegbaarheid en helderheid voor de gebruiker en draagt bij aan een meer effectieve en efficiënte dienstverlening.

Het bestemmingsplan 'Maria van Hongarijreedreef' betreft de bouw van ongeveer 300 woningen zowel in de vorm van gestapelde woningen als eengezinswoningen en de inrichting van de omliggende openbare ruimte. Het plangebied vormt een rechthoek. Aan weerszijden van de rechthoek zijn de gestapelde woningen geprojecteerd met aan de binnenzijde ervan een parkeergarage in één laag met een parkeerdek ten behoeve van de stalling van de auto's van de bewoners en hun bezoekers. Door middel van de functieaanduiding 'parkeergarage' is de parkeergarage in de verbeelding aangegeven. In het midden van de rechthoek zijn de eengezinswoningen geprojecteerd.

Gekozen is voor een gedetailleerde bestemmingsregeling. Dit biedt voldoende ruimte voor de nieuwe gebouwen (flexibiliteit), maar het geeft tegelijkertijd zekerheid over de maximale omvang van die gebouwen. Voor elk gebouw is een bouwvlak opgenomen op de verbeelding. Rondom de woonbestemmingen geldt de bestemming Verkeer-verblijfsgebied. De openbare ruimte om de bebouwing krijgt een ruime bestemming, zodat bij de definitieve inrichting ervan zo flexibel mogelijk met de beschikbare ruimte kan worden omgegaan.

## 7.2 Opbouw regels

De juridische regeling bestaat uit vier hoofdstukken. Het eerste hoofdstuk bevat de definities van begrippen die voor het algemene begrip, de leesbaarheid en uitleg van het plan van belang zijn. In dit eerste hoofdstuk is ook een regel opgenomen over de wijze van meten. In het tweede hoofdstuk wordt op de bestemmingen en hun gebruik ingegaan. Het derde hoofdstuk gaat in op de algemene regels, zoals een algemene regel voor het gebruik van de gronden die op vrijwel alle bestemmingen van toepassing is. De overgangs- en slotregels maken onderdeel uit van het vierde hoofdstuk.

De opzet van de bestemmingsregels is steeds gelijk:

- bestemmingsomschrijving (met ondergeschikte en nevengeschikte doeleinden);
- bouwregels;
- nadere eisen waar de bestemmingsregeling dat nodig maakt;
- afwijkingsregels van de bouwregels;
- waar nodig: een bijzondere gebruiksregel, bijvoorbeeld bij wonen een aan huis verbonden beroep of bedrijf.
- afwijkingsregels van de gebruiksregels;
- eventueel een stelsel in de vorm van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden ter bescherming van aanwezige cultuurhistorische, landschappelijke of natuurwaarden;

## 7.3 Artikelsgewijze toelichting

### Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

In deze paragraaf wordt per bestemming uitgelegd wat de achtergrond is van een bepaalde bestemming.

#### Bijzonderheden

Waar gebouwen zijn toegestaan, is dat binnen de verschillende bestemmingen aangegeven met een bouwvlak op de verbeelding. Binnen elk bouwvlak is de maximaal toelaatbare hoogtemaat van de bebouwing in dat bouwvlak aangegeven. Dit gebeurt door bouwhoogten op de verbeelding op te nemen. Door vastlegging van de bestaande afdekking van de gebouwen blijft het karakteristiek van de bebouwing gewaarborgd.

Alle gebouwen binnen de bijzondere bestemming dienen te worden gebouwd binnen op de verbeelding opgenomen bouwvlakken. Buiten het bouwvlak zijn alleen aan- en bijgebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan.

#### Artikel 3 Groen

De bestemming Groen is bedoeld voor groenvoorzieningen, paden, speelvoorzieningen en andere bijbehorende voorzieningen.

#### Artikel 4 Verkeer

De bestemming Verkeer wordt toegekend aan die wegen die door hun doorstroombaanfunctie een structuurbepalend karakter hebben. Uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogen worden gebouwd.

#### Artikel 5 Verkeer – Verblijfsgebied

De bestemming Verkeer – Verblijfsgebied heeft betrekking op verblijfsgebied voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer met bijbehorende voorzieningen. Binnen deze bestemming is een aantal daarin passende gebruiksvormen toegestaan zoals parkeervoorzieningen, voet- en fietspaden en groen- en waterpartijen. De bestemming laat ook de mogelijkheid open om ondergeschikte bebouwing te realiseren.

#### Artikel 6 Wonen

De niet-gestapelde woningen in het plangebied alsmede de appartementengebouwen hebben de bestemming 'Wonen' gekregen. De met het wonen samenhangende doeleinden, het wonen zelf, aan-huis-verbonden beroepen en -bedrijven, en de tuinen zijn gecombineerd in deze bestemming. Het binnenterrein van de appartementengebouwen is een parkeergarage in één laag. In de verbeelding en in de regels is deze functie binnen de gemengde bestemming met een functie- en bouwhoogteaanduiding aangegeven. In afwijking van de regel dat op hoofdgebouwen en vrijstaande bijgebouwen geen dakterrassen zijn toegestaan, mogen op enkele plaatsen dakterrassen worden gebouwd. Dit is in de verbeelding met een specifieke bouwaanduiding aangegeven.

Het dak van de parkeergarages mag worden gebruikt en ingericht als tuin, groen en speelvoorzieningen. Hier mogen kleine bouwwerken tot een hoogte van 2 m worden gebouwd ten dienste van dat gebruik.

In de regels zijn in samenhang met de verbeelding voorwaarden geformuleerd betreffende het hoofdgebouw van de woning, aan- en uitbouwen en bijgebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Ten aanzien van het hoofdgebouw is bepaald dat deze binnen het bouwvlak worden opgericht met maximaal de goothoogte en/of de bouwhoogte die in meters op de verbeelding is aangeduid. De op het moment van terinzagelegging bestaande kapvorm of afdekking dient gehandhaafd te worden.

Het uitoefenen van aan-huis-verbonden beroepen en -bedrijven uit categorie A en B1 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten wordt direct mogelijk gemaakt, mits de woonfunctie blijft prevaleren. Om te garanderen dat de woonfunctie in overwegende mate behouden blijft, mag het vloeroppervlak ten behoeve van aan-huis-verbonden beroepen of -bedrijven niet groter zijn dan 1/3 deel van het vloeroppervlak van de woning tot een maximum van 40 m<sup>2</sup>, inclusief aan- en uitbouwen.

### Hoofdstuk 3 Algemene regels

#### Artikel 7 Antidubbeltelbepaling

Deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat een stuk grond dat al eens was betrokken bij het verlenen van een omgevingsvergunning bouwen, bij de beoordeling van latere bouwplannen nogmaals wordt betrokken.

#### Artikel 8 Algemene bouwregels

In de bouwverordening zijn ook voorschriften opgenomen. Het bestemmingsplan gaat vóór deze bepalingen, maar in dit artikel is bepaald welke voorschriften uit de bouwverordening naast het bestemmingsplan van kracht blijven. Het gaat daarbij om voorschriften van stedenbouwkundige aard, zoals de bereikbaarheid van bouwwerken van wegverkeer en brandblus-voorzieningen, bereikbaarheid van gebouwen voor gehandicapten, de ruimte tussen bouwwerken en parkeergelegenheid bij gebouwen.

Daarnaast regelt dit artikel de mogelijkheid voor (beperkte) overschrijdingen van bebouwingsgrenzen die op de kaart zijn aangegeven, zoals ten behoeve van entreeportalen van de appartementengebouwen.

#### Artikel 9 Algemene gebruiksregels

De Wro bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Een algemeen gebruiksverbod hoeft derhalve niet meer in de planregels te worden opgenomen. Het is wel mogelijk om in het bestemmingsplan aan te geven wat onder verboden gebruik in ieder geval wordt verstaan. In dit artikel is opgenomen dat onder verboden gebruik wordt verstaan: onbebouwde gronden te gebruiken als staanplaats voor onderkomens als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan of als stortplaats voor puin en afvalstoffen. Dakterrassen zijn als gevolg van de verbodsbepaling alleen toegestaan op aanbouwen van woningen.

#### Artikel 10 Algemene afwijkingsregels

Dit artikel regelt mogelijkheden voor het college van burgemeester en wethouders om bij omgevingsvergunning af te wijken van de planregels. Dit heeft primair tot doel enige flexibiliteit in de regels aan te brengen. Ze kunnen worden toegepast als er niet op grond van de bestemmingsregelingen in hoofdstuk 2 al een ontheffing verleend kan worden. Het gaat dan om een afwijking van maten, afmetingen en percentages, het plaatsen van objecten van beeldende kunst, het realiseren van kleine nutsgebouwtjes.

### Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

De overgangs- en slotbepalingen van hoofdstuk 4 bevatten de onderstaande 3 bepalingen.

#### Artikel 11 Overgangsrecht

In het nieuwe Besluit op de ruimtelijke ordening (in werking 1 juli 2008) is overgangsrecht opgenomen dat in elk bestemmingsplan moet worden overgenomen.

Indien de in het plan opgenomen regels. voor wat betreft gebruik of bebouwing, afwijken van een bestaande legale situatie, dan zijn daarop de overgangsbepalingen van toepassing. De overgangsbepaling heeft tot doel bestaande belangen te respecteren totdat realisering van de nieuwe regels plaatsvindt.

Voor bouwwerken die onder het overgangsrecht vallen, is bepaald dat deze gedeeltelijk mogen worden vernieuwd of veranderd, mits de bestaande afwijking niet wordt vergroot. Gehele vernieuwing is in principe uitgesloten, waaronder ook gefaseerde vernieuwing van een bouwwerk wordt verstaan. Het doel van het overgangsrecht is dat het bestaande bouwwerk in de bestaande staat in stand mag worden gehouden. Uitsluitend na het tenietgaan van het bouwwerk door een calamiteit, waarmee onder andere brand of extreme weersomstandigheden wordt bedoeld, is onder voorwaarden gehele vernieuwing toegestaan.

Vergunningplichtige bouwwerken die zonder vergunning zijn opgericht, kunnen door overgangsrecht niet gelegaliseerd worden. Bouwen zonder vergunning is immers een overtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, die niet door een regeling in een bestemmingsplan ongedaan kan worden gemaakt.

Wel kan met een beroep op het overgangsrecht een aanvraag worden ingediend voor de verbouw van een illegaal bouwwerk. Om te voorkomen dat een dergelijke aanvraag moet worden gehonoreerd, is in de overgangsbepaling van dit plan opgenomen dat deze slechts van toepassing is op legale bouwwerken.

Voor het gebruik dat onder het overgangsrecht valt, is bepaald dat dat gebruik mag worden voortgezet. Het gebruik mag eveneens worden gewijzigd, voor zover de afwijking ten opzichte van het toegestane gebruik niet vergroot wordt.

Hiervoor is reeds aangegeven dat illegale bouwwerken niet gelegaliseerd kunnen worden door overgangsrecht. Voor gebruik is dat in principe wel mogelijk maar vanuit het oogpunt van handhaving ongewenst. Gezien het voorgaande is in de overgangsbepaling opgenomen dat het gebruik, dat reeds in strijd was met het voorheen geldende plan, van het overgangsrecht is uitgesloten.

Ook na het van kracht worden van dit plan kan dus nog met succes handhavend worden opgetreden tegen gebruik dat reeds in strijd was met het voorgaande bestemmingsplan. Dit laatste is uiteraard mede afhankelijk van andere aspecten, waaronder de vraag of het strijdige gebruik reeds zolang plaatsvindt dat de gemeente haar rechten heeft verwerkt.

#### Artikel 12 Slotregel

In dit artikel is de naam van het bestemmingsplan, de citeertitel, omschreven.

#### **Prostitutie**

In het plangebied van dit bestemmingsplan zijn geen prostitutiebedrijven gevestigd met een vergunning op basis van de APV. Gezien het in Utrecht gehanteerde maximumstelsel zijn nieuwe prostitutiebedrijven niet toegestaan en zijn prostitutiebedrijven uitgesloten in de gebruiksbepaling en in de begripsbepaling "aan huis verbonden beroep en bedrijf". Gelet op het binnen de gemeente gehanteerde maximumstelsel betekent de regeling in dit bestemmingsplan geen algeheel verbod, maar wel een verbod op prostitutiebedrijven binnen dit plangebied.

### **7.4 Lijst van bedrijfsactiviteiten**

Om de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten, gekoppeld aan de regeling van aan-huis-verbonden-beroep en -bedrijf, in dit bestemmingsplan vast te leggen is gebruikgemaakt van een milieuzonering. Een milieuzonering zorgt ervoor dat milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) waar nodig ruimtelijk voldoende worden gescheiden. De gehanteerde milieuzonering is gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Een Staat van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. In de bijlagen bij de regels is een toelichting opgenomen op de Lijst van Bedrijfsactiviteiten.

## 7.5 Handhaving

### Algemeen

Door handhaving controleert de overheid of burgers, bedrijven en bijvoorbeeld overheidsorganen zich aan de wet- en regelgeving houden. Onder handhaving wordt verstaan het door controle (toezicht en opsporing) en het toepassen (of dreigen daarmee) van bestuursrechtelijke sancties, bereiken dat het bepaalde bij of krachtens enig wettelijk voorschrift wordt nageleefd. De handhaving van de van toepassing zijnde regeling binnen de gemeente Utrecht, wordt uitgevoerd door diverse diensten en afdelingen. Zo wordt namens het college onder andere gehandhaafd op de regels voor wat betreft het gebruik en de bebouwingsregels van voorliggend bestemmingsplan. Dit gebeurt door toetsing tijdens het behandelen van de aanvragen om omgevingsvergunningen bouwen, maar kan ook als gevolg van toezicht tijdens de uitvoering van de bouw of op grond van een eigen constatering indien een bouwwerk of een perceel in strijd met het bestemmingsplan wordt gebruikt. Indien er bijvoorbeeld sprake is van illegale ingebruikname van gemeentelijke grond, dan zal hiertegen worden opgetreden.

### Doel handhavend optreden

Het doel van het handhavend optreden van de gemeente is niet direct gekoppeld aan de noodzaak van een actueel bestemmingplan. Voor de (toekomstige) bewoners van het plangebied is duidelijk waar zij aan toe zijn (qua bouwen, zoals bijvoorbeeld uitbreiding van de woning, en qua gebruik), maar het niet handhaven haalt de effectiviteit van een actueel bestemmingsplan onderuit. De toegevoegde waarde van het verlenen van een omgevingsvergunning bouwen, voor een bijgebouw is niet groot indien er op andere plaatsen – zonder vergunning – bijgebouwen zijn geplaatst. Dit wordt nog eens problematischer zodra een omgevingsvergunning bouwen wordt geweigerd, terwijl diverse vergelijkbare bouwwerken reeds illegaal zijn geplaatst. In dit laatste geval is de roep om handhavend op te treden dan ook het grootst.

### Hoe wordt gehandhaafd?

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht heeft het college een tweetal instrumenten tot haar beschikking: bestuursdwang en dwangsom. Bij het toepassen van bestuursdwang wordt de overtreding (het geconstateerde illegale bouwwerk c.q. gebruik) ongedaan gemaakt op kosten van de overtreder. Dit kan betekenen dat een bouwwerk door de gemeente wordt afgebroken en de kosten van bijvoorbeeld de aannemer en de gemeentelijke (voorbereidings)kosten op de overtreder worden verhaald. Het is tevens mogelijk om, indien er zonder omgevingsvergunning wordt gebouwd en de bouw wordt stilgelegd door middel van een bouwstop, de bouwmaterialen weg te slepen en elders op te slaan. Het opleggen van een last onder dwangsom betekent bijvoorbeeld dat het illegale gebruik moet worden gestaakt binnen een door het college gestelde termijn. Overschrijdt men de termijn, dan krijgt de overtreder de rekening voor de dwangsom. Doel van de dwangsom is het onaantrekkelijk maken van het voortzetten van de geconstateerde overtreding. De dwangsom zal dan ook in relatie moeten staan aan (en zal derhalve altijd hoger zijn dan) het voordeel dat de overtreder heeft bij het voortzetten van de illegaliteit.

### Handhaving in het plangebied

In het plangebied zal handhavend worden opgetreden tegen het illegale gebruik van bouwwerken en percelen. Verder zal er bij de bouw worden gecontroleerd op de uitvoering van verleende omgevingsvergunningen. Voorts zal de gemeente toezien op – onder de Wet milieubeheer vallende – bedrijven. Dit vloeit voort uit de regels van het bestemmingsplan. Indien er immers ter plaatse een bedrijfsactiviteit plaats mag vinden, zal dit qua gebruik (intensiteit en hinder) gehandhaafd worden.

# Bijlagen

- Bijlage 1 Watertoets oppervlakken
- Bijlage 2 Tweekolommenstuk inspraak SPvE
- Bijlage 3 Planschade risico analyse
- Bijlage 4 Eco-effectscan
- Bijlage 5 Aanvullend vleermuizen onderzoek
- Bijlage 6 Historisch bodemonderzoek
- Bijlage 7 Verkennend bodemonderzoek
- Bijlage 8 Onderzoek luchtkwaliteit
- Bijlage 9 Onderzoek bezonning
- Bijlage 10 Onderzoek verkeerslawaaï
- Bijlage 11 Profielverschuiving Donaudreef
- Bijlage 12 Akoestisch onderzoek railverkeer
- Bijlage 13 Addendum onderzoek spoorweglawaaï





# Regels

# Hoofdstuk 1 Inleidende regels

## Artikel 1 Begrippen

### 1.1 bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0344.BPMARIAVANHONGARIJ met de bijbehorende regels (en eventuele bijlagen).

### 1.2 Verordening op de Archeologische Monumentenzorg:

de sedert 22 december 2009 van kracht zijnde Verordening op de Archeologische Monumentenzorg van de gemeente Utrecht.

### 1.3 atelier:

werkplaats in het bijzonder voor kunstenaars waarbij tevens kunstwerken tentoongesteld en verkocht kunnen worden.

### 1.4 aan-huis-verbonden beroep of bedrijf:

beroep of bedrijf dat in een woning wordt uitgeoefend waarvan de ruimtelijke uitwerking of uitstraling met de woonfunctie verenigbaar is en waarbij de woning in overwegende mate haar woonfunctie behoudt en degene die het beroep of het bedrijf uitoefent ook bewoner van de woning is;

hieronder wordt in ieder geval niet verstaan: een detailhandelsvestiging, een afhaalzaak, een horecabedrijf, een belhuis en een (raam)prostitutiebedrijf; hieronder wordt wel verstaan: een kleinschalige voorziening ten behoeve van kinderopvang.

### 1.5 aanbouw:

een aan een hoofdgebouw gebouwd gebouw dat in bouwkundig opzicht te onderscheiden is van het hoofdgebouw.

### 1.6 aanduiding:

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

### 1.7 aanduidingsgrens:

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

### 1.8 afhaalzaak:

een specifieke vorm van detailhandel waar in hoofdzaak kant en klare maaltijden en kleine etenswaren, alsmede alcoholvrije drank en consumptie-ijs worden verkocht voor directe consumptie anders dan ter plaatse.

#### 1.9 antenne-installatie:

installatie bestaande uit een antenne, een antennedrager, de bedrading en de al dan niet in een techniekkast opgenomen apparatuur, met de daarbij behorende bevestigingsconstructie.

#### 1.10 antennedrager:

installatie of andere constructie bedoeld voor bevestiging van een antenne.

#### 1.11 archeologisch onderzoek:

onderzoek verricht door of namens een dienst of instelling die over een opgravingsvergunning op grond van de Monumentenwet 1988 beschikt.

#### 1.12 archeologische waarde:

de aan een gebied toegekende waarde in verband met de in dat gebied voorkomende overblijfselen uit oude tijden.

#### 1.13 bebouwing:

één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

#### 1.14 bebouwingspercentage:

het met een aanduiding of in de regels aangegeven percentage, dat aangeeft hoeveel van het desbetreffende bouwperceel ten hoogste mag worden bebouwd met gebouwen en overkappingen.

#### 1.15 bed & breakfast:

het tegen betaling verstrekken van logies met ontbijt binnen de (bedrijfs) woning

#### 1.16 bedrijf:

een onderneming waarbij het accent ligt op het vervaardigen, produceren, bewerken/herstellen, installeren en verhandelen van goederen, waarbij eventueel detailhandel uitsluitend plaatsvindt als ondergeschikt onderdeel van de onderneming in de vorm van verkoop en/of levering van ter plaatse vervaardigde, bewerkte of herstellende goederen, dan wel goederen die in rechtstreeks verband staan met de uitgeoefende handelingen.

#### 1.17 bedrijfsvloeroppervlak:

de totale vloeroppervlakte van een kantoor, winkel of bedrijf met inbegrip van de daartoe behorende magazijnen en overige dienstruimten en met uitzondering van gebouwde (ondergrondse of halfverdiept gelegen) parkeervoorzieningen.

#### 1.18 belhuis:

een onderneming die in de sfeer van publiekgerichte dienstverlening in hoofdzaak is gericht op het aanbieden van diensten op het gebied van telecommunicatie, zoals telefoon- en internetverbindingen.

#### 1.19 bestaand bouwwerk:

een bouwwerk, dat op het tijdstip van het in werking treden van het bestemmingsplan is of wordt gebouwd met inachtneming van het bepaalde bij of krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en/of de Woningwet.

**1.20 bestaand gebruik:**

het op het tijdstip van het in werking treden van het bestemmingsplan aanwezige gebruik.

**1.21 bestemmingsgrens:**

de grens van een bestemmingsvlak.

**1.22 bestemmingsvlak:**

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

**1.23 bijgebouw:**

een vrijstaand gebouw dat in functioneel opzicht ondergeschikt is aan en hoort bij een op hetzelfde bouwperceel gelegen hoofdgebouw.

**1.24 bouwen:**

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats.

**1.25 bouwgrens:**

de grens van een bouwvlak.

**1.26 bouwlaag:**

een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op (nagenoeg) gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, zulks met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van onderbouw, kap en/of bijzondere bouwlaag.

**1.27 bouwperceel:**

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

**1.28 bouwperceelsgrens:**

een grens van een bouwperceel.

**1.29 bouwvlak:**

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

**1.30 bouwwerk:**

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

**1.31 brutovloeroppervlak**

de totale binnen een gebouw beschikbare vloeroppervlakte, inclusief de verdiepingen.

#### 1.32 detailhandel:

het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder de uitstalling ten verkoop, het verkopen, het verhuren en/of het leveren van goederen aan personen die die goederen kopen of huren voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit. Hieronder worden niet verstaan afhaalzaken.

#### 1.33 dienstverlening:

dienstverlening door een bedrijf of instelling dat in hoofdzaak baliewerkzaamheden verricht of andere diensten verleent, gericht op het publiek, zoals stomerijen, wasserettes, kappers, pedicures, makelaars, reis- en uitzendbureaus e.d.. Hieronder worden niet verstaan beluizen.

#### 1.34 gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

#### 1.35 hoofdgebouw:

een gebouw, dat op een bouwperceel door zijn aard, functie, constructie of afmetingen dan wel gelet op de bestemming als belangrijkste bouwwerk valt aan te merken.

#### 1.36 kantoor:

een gebouw of een gedeelte van een gebouw dat dient voor de bedrijfsmatige uitoefening van administratieve werkzaamheden en voor zakelijke dienstverlening.

#### 1.37 Lijst van Bedrijfsactiviteiten:

de Lijst van Bedrijfsactiviteiten (LvB) die onderdeel uitmaakt van deze regels, die een onderverdeling van bedrijfsactiviteiten aangeeft, die een gelijke of nagenoeg gelijke invloed hebben op een nabij gelegen of omringende woonomgeving.

#### 1.38 maatschappelijke voorzieningen:

voorzieningen inzake welzijn, volksgezondheid, religie, onderwijs, openbare orde en veiligheid en daarmee gelijk te stellen sectoren.

#### 1.39 nutsvoorzieningen:

voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreducerstations, schakeluisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling en apparatuur voor telecommunicatie.

#### 1.40 peil:

- a. voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang grenst aan de weg: de hoogte van de kruin van de weg;
- b. voor andere gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld;
- c. voor gebouwen die grenzen aan een dijk: de hoogte van de kruin van de dijk ter plaatse van het bouwwerk.

**1.41 plan:**

het bestemmingsplan Maria van Hongarijereef, overvecht van de gemeente Utrecht.

**1.42 prostitutie:**

het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen betaling.

**1.43 seksinrichting:**

hieronder wordt in ieder geval verstaan een prostitutiebedrijf, seksbioscoop, seksautomatenhal, sekstheater of parenclub al dan niet in combinatie met elkaar.

**1.44 voorgevel:**

de gevel van het hoofdgebouw die door zijn aard, functie, constructie dan wel gelet op uitstraling ervan als belangrijkste gevel kan worden aangemerkt.

**1.45 woning:**

een complex van ruimten, uitsluitend bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden.

**1.46 zendmast:**

een bouwwerk, geen gebouw zijnde, waarop antenne-installaties worden geplaatst.

## **Artikel 2 Wijze van meten**

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

**2.1 de bouwhoogte van een bouwwerk:**

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

**2.2 de dakhelling:**

langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.

**2.3 de goothoogte van een bouwwerk:**

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

**2.4 de hoogte van een kap:**

vanaf de bovenkant goot, c.q. de druiplijn, boeiboord of daarmee gelijk te stellen constructiedeel tot het hoogste punt van de kap.

#### 2.5 de inhoud van een bouwwerk:

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

#### 2.6 de oppervlakte van een bouwwerk:

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.



# Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

## Artikel 3 Groen

### 3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen, gazons en beplantingen;
- b. parken en plantsoenen;
- c. voet- en fietspaden;
- d. bermen;
- e. speelvoorzieningen;
- f. recreatief gebruik;
- g. de bij de bestemming behorende voorzieningen, zoals nutsvoorzieningen en fietsparkeervoorzieningen en kunstwerken.

### 3.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

#### 3.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer, mag niet meer bedragen dan:

- a. 6 m voor speelvoorzieningen en voor palen en masten;
- b. 3 m voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

## Artikel 4 Verkeer

### 4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Verkeer aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. rijwegen;
- b. fiets- en voetpaden;
- c. parkeervoorzieningen;
- d. water en kruisingen met water;
- e. waterbeheer en waterberging;
- f. geluidwerende voorzieningen;
- g. de bij de bestemming behorende groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, fietsenstallingen, reclame-uitingen en kunstwerken.

### 4.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen alleen in de bestemming passende bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

#### 4.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer, mag niet meer dan 3 meter bedragen.

## Artikel 5 Verkeer – Verblijfsgebied

### 5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Verkeer – Verblijfsgebied aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. verkeers- en verblijfsgebied voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer;
- b. water, waterbeheer en waterberging;
- c. groenvoorzieningen;
- d. parkeervoorzieningen;
- e. speelvoorzieningen;
- f. bij de bestemming behorende wegen, voet- en fietspaden, fietsenstallingen, nutsvoorzieningen en kunstwerken.

### 5.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen worden gebouwd:

uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken onder de volgende voorwaarden:

- a. de oppervlakte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 6 m<sup>2</sup> per gebouw;
- b. de bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 2 meter;
- c. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 3 meter;
- d. het bepaalde onder c. geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

### 5.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 5.2 onder a en lid 5.2 onder b voor:

- a. afwijkingen van de maximale oppervlakte van een gebouw tot ten hoogste 20 m<sup>2</sup>.
- b. afwijkingen van de maximale bouwhoogte van een gebouw tot maximaal 3 meter.

## Artikel 6 Wonen

### 6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen en in samenhang daarmee voor de uitoefening van aan-huis-verbonden beroep of bedrijf dan wel een bed & breakfast;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage': tevens voor een bovengrondse parkeergarage;
- c. de bij de bestemming behorende voorzieningen en tuinen.

### 6.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

### 6.2.1 hoofdgebouwen

hoofdgebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd binnen het bouwvlak met inachtneming van de volgende bepalingen;

- a. de goothoogte en bouwhoogte van gebouwen mag ten hoogste de ter plaatse van de aanduiding 'maximale goothoogte' en 'maximale bouwhoogte' aangegeven hoogte bedragen;
- b. de bestaande kapvorm of afdekking moet worden gehandhaafd, met dien verstande dat op hoofdgebouwen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – 1' een langskap met een hellingshoek van ten minste 30 graden en ten hoogste 45 graden is toegestaan;
- c. in afwijking van het bepaalde in artikel 9, onder e, is op hoofdgebouwen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – 2' een dakterras toegestaan;
- d. op de afdekking van de in artikel 6.1, onder b, genoemde parkeergarage mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, met een bouwhoogte van ten hoogste 2m van de voet van het desbetreffende bouwwerk gemeten, worden gebouwd;

### 6.2.2 aanbouwen en bijgebouwen bij het hoofdgebouw

#### a. algemeen

per hoofdgebouw mag ten hoogste 50% van de buiten het bouwvlak gelegen gronden worden bebouwd met aanbouwen, bijgebouwen en overkappingen tot een oppervlakte van ten hoogste 45 m<sup>2</sup>;

#### a. bijgebouwen

1. bijgebouwen mogen uitsluitend op een afstand van ten minste 2 m achter (het verlengde van) de voorgevel van het hoofdgebouw worden gebouwd;
2. de bouwhoogte van bijgebouwen mag niet meer bedragen dan 3 m;
3. de afstand van een bijgebouw tot de achterste perceelsgrens op percelen grenzend aan gronden met de bestemming Verkeer – Verblijfsgebied dient minimaal 0,5 m te bedragen;
4. bijgebouwen zijn niet toegestaan tussen het verlengde van de zijgevel van de woning en de zijdelingse bouwperceelgrens, voor zover de desbetreffende zijdelingse bouwperceelgrens grenst aan gronden met de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied';

#### b. aanbouwen aan de achtergevel van het hoofdgebouw

1. de diepte van een aanbouw mag, gemeten vanuit (het verlengde van) de oorspronkelijke achtergevel van het hoofdgebouw, niet meer dan 3 m bedragen;
2. de afstand van een aanbouw tot de zijdelingse perceelsgrens op percelen grenzend aan gronden met de bestemming Verkeer – Verblijfsgebied dient minimaal 1 m te bedragen;
3. de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan de hoogte van de eerste bouwlaag van het hoofdgebouw, vermeerderd met 0,25 m;

### 6.2.3 bouwwerken, geen gebouwen zijnde

de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer bedragen dan:

- a. 6 m voor palen en masten;
- b. 1 m voor erfafscheidingen op gronden die vóór en tot ten hoogste 2 m achter (het verlengde van) de voorgevel van het hoofdgebouw zijn gelegen en op percelen grenzend aan gronden met de bestemming Verkeer – Verblijfsgebied;
- c. 2 m voor overige erfafscheidingen;
- d. 3 m voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

### 6.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 6.2.2 onder c. sub 2 ten behoeve van het bouwen van een aanbouw op kortere afstand tot de zijdelingse perceelsgrens dan 1 m dan wel in de zijdelingse perceelsgrens indien:

- a. de belangen van de eigenaren en/of gebruikers van betrokken en nabijgelegen gronden niet onevenredig worden geschaad;
- b. het straat- en bebouwingsbeeld niet onevenredig worden geschaad.

### 6.4 Gebruiksregels

#### 6.4.1 aan-huis-verbonden-beroep en -bedrijf

De uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of -bedrijf in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan indien:

- a. het vloeroppervlak ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of -bedrijf niet groter is dan 1/3 deel van het vloeroppervlak van de woning, tot een maximum van 40 m<sup>2</sup>, inclusief aanbouwen;
- b. in afwijking van het gestelde onder a. mag, indien de vloeroppervlakte van de woning groter is dan 150 m<sup>2</sup>, het vloeroppervlak ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of -bedrijf maximaal 60 m<sup>2</sup>, inclusief aanbouwen bedragen;
- c. het vloeroppervlak ten behoeve van een aan-huis-verbonden beroep of bedrijf maximaal 40 m<sup>2</sup> bedraagt, indien het beroep of bedrijf aan huis in een bijgebouw wordt uitgeoefend;
- d. in afwijking van het gestelde onder c. mag, indien de vloeroppervlakte van het bijgebouw groter is dan 100 m<sup>2</sup>, het vloeroppervlak ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of -bedrijf maximaal 60 m<sup>2</sup> bedragen;
- e. het, in geval van bedrijfsactiviteiten, bedrijfsactiviteiten betreft in maximaal categorie A of B1 van de bij de regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten dan wel bedrijfsactiviteiten waarvoor geen milieuvergunning is vereist;
- f. in afwijking van het gestelde onder e. mag het, in geval van bedrijfsactiviteiten, bedrijfsactiviteiten van maximaal categorie B2 van de bij de regels behorende Lijst van Bedrijfsactiviteiten betreffen, indien en voor zover deze naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm alsmede getoetst aan de aangegeven maatgevende milieuaspecten) geacht kunnen worden gelijk te zijn aan categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten;
- g. geen sprake is van verkeersaantrekkende activiteiten die kunnen leiden tot een nadelige beïnvloeding van de normale afwikkeling van het verkeer dan wel tot een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte.

#### 6.4.2 bed & breakfast

De uitoefening van een bed & breakfast is uitsluitend toegestaan indien de hoofdbewoner minimaal 50% van de woning in gebruik houdt voor wonen.

#### 6.4.3 parkeergarage

De afdekking van de parkeergarage ter plaatse van de functieaanduiding 'parkeergarage' mag worden gebruikt ten behoeve van tuin, groen en speelvoorzieningen.

## 6.5 Afwijking van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 9, onder i. voor het gebruik van woningen ten behoeve van kamerverhuur, mits:

- a. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van in de omgeving aanwezige functies en waarden;
- b. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de belangen van eigenaren en gebruikers van omliggende gronden.

# Hoofdstuk 3 Algemene regels

## Artikel 7 Antidubbeltelbepaling

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

## Artikel 8 Algemene bouwregels

- a. Bouwgrenzen, niet zijnde bestemmingsgrenzen, mogen in afwijking van aanduidingsgrenzen, aanduidingen en bestemmingsregels worden overschreden door tot gebouwen behorende stoepen, stoeptreden, trappenhuizen, hellingbanen, entreeportalen, veranda's en afdaken en andere ondergeschikte bouwdelen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 2 m.
- b. Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde genoemd onder a. voor het overschrijden van bouw- en/of bestemmingsgrenzen in afwijking van aanduidingsgrenzen, aanduidingen en bestemmingsregels door tot gebouwen behorende balkons, afdaken, erkers e.d., mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 2 meter en waarbij de vrije hoogte tot aan het peil minimaal 2,2 meter bedraagt.
- c. De voorschriften van de Bouwverordening ten aanzien van onderwerpen van stedenbouwkundige aard blijven overeenkomstig het gestelde in artikel 9 lid 2 van de Woningwet buiten toepassing, behoudens ten aanzien van de volgende bepalingen:
  - 1. de richtlijnen voor het verlenen van vrijstelling van de stedenbouwkundige bepalingen;
  - 2. de bereikbaarheid van gebouwen voor wegverkeer;
  - 3. de bereikbaarheid van gebouwen voor gehandicapten;
  - 4. het bouwen bij hoogspanningsleidingen en ondergrondse hoofdtransportleidingen;
  - 5. de parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden;
  - 6. de ruimte tussen bouwwerken.
- d. Voor het realiseren van een geluidsgevoelige bestemming dient vast te staan dat de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde ingevolge de Wet geluidhinder of de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (hogere waarde), ingevolge het besluit Hogere waarde met inachtneming van de in dit besluit gestelde voorwaarde(n), niet overschrijdt.

## Artikel 9 Algemene gebruiksregels

Onder met het bestemmingsplan strijdig gebruik wordt in ieder geval begrepen het gebruik van of het laten gebruiken van:

- a. onbebouwde gronden als staan- of ligplaats voor onderkomens;
- b. onbebouwde gronden en/of bouwwerken ten behoeve van seksinrichtingen;
- c. stacaravans en recreatiewoningen voor permanente bewoning;
- d. onbebouwde gronden als kampeerterrein;
- e. (de afdekking van) hoofdgebouwen en vrijstaande bijgebouwen als dakterras;
- f. vrijstaande bijgebouwen voor bewoning;
- g. onbebouwde gronden als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan;
- h. onbebouwde gronden als stortplaats voor puin en afvalstoffen, voor zover dit niet betreft het storten of opslaan in bij gebouwen behorende tuinen van geringe hoeveelheden afvalstoffen die afkomstig zijn van het onderhoud van die tuinen;
- i. woonruimte voor kamerverhuur.

## Artikel 10 Algemene afwijkingsregels

Burgemeester en wethouders kunnen, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, bij omgevingsvergunning afwijken van:

- a. de bij recht in de regels gegeven maten, afmetingen, percentages tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages;
- b. de bestemmingsbepalingen voor het toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of -intensiteit daartoe aanleiding geven;
- c. het plaatsen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van vlucht- en/of noodtrappen;
- d. het overschrijden van de maximale bouwhoogte van gebouwen voor het plaatsen van hekwerken of borstweringen ten behoeve van dakterrassen, met dien verstande dat de maximale bouwhoogte niet meer dan 1,50 meter mag worden overschreden;
- e. de bestemmingsbepalingen voor het bouwen met een geringe mate van afwijking van de plaats en richting van de bestemmingsgrenzen indien dit noodzakelijk is in verband met afwijkingen of onnauwkeurigheden ten opzichte van de feitelijke situatie of in die gevallen waar een rationele verkaveling van de gronden een geringe afwijking vergt;
- f. de bestemmingsbepalingen ten aanzien van de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de hoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 m;
- g. het bepaalde ten aanzien van de maximale bouwhoogte van gebouwen en toestaan dat de bouwhoogte van de gebouwen wordt verhoogd ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals schoorstenen, luchtkokers, liftkokers, trappenhuisen, lichtkappen en andere ondergeschikte bouwdelen.



# Hoofdstuk 4    Overgangs- en slotregels

## Artikel 11    Overgangsrecht

### 11.1    Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, danwel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
  - a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
  - b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
2. Burgemeester en wethouders kunnen eenmalig ontheffing verlenen van het eerste lid voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10 %.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

### 11.2    Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
3. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

## Artikel 12    Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan Maria van Hongarijdreef, overvecht.

# Bijlagen

## **Bijlage 1      Lijst van Bedrijven functiemenging**

### **Toelichting regeling toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten**

Om de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in dit bestemmingsplan vast te leggen is gebruikgemaakt van een milieuzonering. Een milieuzonering zorgt ervoor dat milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) waar nodig ruimtelijk voldoende worden gescheiden. De gehanteerde milieuzonering is gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Een Staat van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. Voor de indeling in de categorieën zijn de volgende ruimtelijk relevante milieuaspecten van belang:

- geluid;
- geur;
- stof;
- gevaar (met name brand- en explosiegevaar).

Daarnaast kan de verkeersaantrekkende werking van een bedrijf relevant zijn.

### **Toepassing Lijst van Bedrijven "functiemenging"**

#### *Algemeen*

In de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009) zijn twee Voorbeeldstaten voor milieuzonering opgenomen, namelijk de 'Voorbeeldstaat van Bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen' en de 'Voorbeeldstaat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging'.

De aanpak van milieuzonering en de in dit plan gebruikte Lijst van Bedrijven 'functiemenging' (LvB 'functiemenging') is gebaseerd op de tweede VoorbeeldStaat in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). De LvB 'functiemenging' wordt gehanteerd in gebieden waar bedrijven of andere milieubelastende functies verspreid zijn gesitueerd tussen woningen en/of andere gevoelige functies. Onderstaand wordt hier meer in detail op ingegaan. Het gaat in dergelijke gebieden in het algemeen om relatief kleinschalige bedrijvigheid die op korte afstand van woningen kan worden toegestaan. De toelaatbaarheid van activiteiten wordt voor dergelijke gebieden in de VNG-publicatie (en de LvB 'functiemenging') bepaald met behulp van op deze situaties toegesneden toelatingscriteria.

#### *Functiemengingsgebieden*

In bestaande gebieden waar in enige vorm sprake is van functiemenging, of in gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd (bijvoorbeeld om een grotere levendigheid tot stand te brengen), wordt de LvB 'functiemenging' toegepast. Zoals in de VNG-publicatie reeds is aangegeven kan bij functiemengingsgebieden gedacht worden aan:

- stadscentra, dorpskernen en winkelcentra;
- horecaconcentratiegebieden;
- zones met functiemenging langs stedelijke toegangswegen en in lintbebouwingen;
- (delen van) woongebieden met kleinschalige c.q. ambachtelijke bedrijvigheid.

Daarnaast kan ook in (delen van) woongebieden waar enige vorm van bedrijvigheid aanwezig of gewenst is de LvB 'functiemenging' worden toegepast.

### *Kenmerken van de activiteiten*

De activiteiten in dergelijke gebieden verschillen in het algemeen qua aard en schaal sterk van de activiteiten op een bedrijventerrein. Behalve in historisch gegroeide situaties gaat het in hoofdzaak om:

- kleinschalige, meest ambachtelijke bedrijvigheid;
- bedrijven waarbij de productie en/of laad- en loswerkzaamheden alleen in de dagperiode plaatsvindt;
- activiteiten die hoofdzakelijk in pandig geschieden.

### **De toegepaste Lijst van Bedrijven 'functiemenging'**

De bovengenoemde criteria liggen mede ten grondslag aan de selectie van activiteiten die zijn opgenomen in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging'. In de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' zijn de aspecten geluid, geur, stof en gevaar en de index voor verkeersaantrekkende werking (zoals aangegeven onder het kopje 'Regeling toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten met behulp van milieuzonering') in de categorisering opgenomen. Deze Lijst is samengesteld volgens dezelfde methodiek als de betreffende Voorbeeldstaat uit de VNG-publicatie. Op twee punten is een andere werkwijze toegepast:

1. In dit plan wordt alleen de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten gekoppeld aan de Lijst. In de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' zijn daarom alleen de activiteiten opgenomen die passen binnen de definitie van bedrijf volgens de begripsbepalingen in de regels van dit bestemmingsplan. De toelaatbaarheid van andere functies wordt in dit plan indien nodig op een andere wijze in de regels en op de plankaart van dit bestemmingsplan geregeld (bijvoorbeeld horecabedrijven via een afzonderlijke Lijst van Horeca-activiteiten). Toegevoegd zijn enkele regelmatig voorkomende bedrijfsactiviteiten die in de lijst van de VNG-publicatie niet specifiek zijn opgenomen, maar wel aan de genoemde criteria voldoen zoals een ambachtelijke glas-in-loodzetterij en caravanstalling. Voor aannemers, SBI-code 45, heeft een nadere specificatie van de activiteiten plaatsgevonden met bijbehorende categorie-indeling die is afgestemd op de verwachte milieueffecten van deze activiteiten.
2. In de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' is in de categorie-indeling een nader onderscheid gemaakt tussen categorie B1 en B2. Voor de toepassing in dit bestemmingsplan blijkt het onderscheid tussen categorie A en categorie B zoals beschreven in de VNG-publicatie te groot om de toelaatbaarheid van activiteiten voldoende af te kunnen stemmen op de kenmerken van de functiemengingsgebieden en het daarin te volgen beleid.

### *Categorie-indeling*

Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven kan, vanwege de bijzondere kenmerken van gebieden met enige vorm van functiemenging, niet worden gewerkt met een systematiek van richtafstanden en afstandsstappen: vanwege de zeer korte afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies is een dergelijke systematiek niet geschikt voor functiemengingsgebieden. De Lijst van Bedrijven 'functiemenging' hanteert vier categorieën A, B1, B2 en C met specifieke criteria voor de toelaatbaarheid die onderstaand uiteen zijn gezet.

**Categorie A**

Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies zijn toegestaan, desgewenst in daarvoor omschreven zones binnen rustige woongebieden. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

**Categorie B1**

Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies in een daarvoor omschreven gebied met functiemenging zijn toegestaan. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

**Categorie B2**

Bedrijfsactiviteiten die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter bouwkundig afgescheiden van woningen/andere gevoelige functies. Bouwkundig afgescheiden betekent dat de panden los van elkaar dienen te staan. Uitzondering hierop vormen binnenterreinen omringd door voornamelijk woningen: ook al zijn bedrijven bouwkundig afgescheiden van woningen, op deze locaties zijn hooguit categorie B1 bedrijven toegestaan.

**Categorie C**

Activiteiten genoemd onder categorie B2, waarbij vanwege relatief grote verkeersaantrekkende werking een directe ontsluiting op hoofdinfrastructuur gewenst is.

**Flexibiliteit**

De Lijst van Bedrijven 'functiemenging' blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. De inschalingen gaan uit van een gemiddeld bedrijf met een moderne bedrijfsvoering. Het komt in de praktijk voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' is verondersteld. In de regels is daarom bepaald dat het college van burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf toch kan toestaan, indien dit bedrijf niet binnen de algemene toelaatbaarheid past. Bij de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' is deze mogelijkheid beperkt tot maximaal 1 categorie (dus bijvoorbeeld categorie B1 in plaats van A of categorie B2 in plaats van B1). Om te kunnen afwijken moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' niet zijn genoemd, maar die qua aard en invloed overeenkomen met bedrijven die wel zijn toegestaan. Met het oog hierop is in de regels bepaald dat het college van burgemeester en wethouders kan afwijken en vestiging van een dergelijk bedrijf kan toestaan. Om te kunnen afwijken moet op basis van milieutechnisch onderzoek worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met direct toegelaten bedrijven.

## Lijst van afkortingen in de Lijst van Bedrijven "functiemenging"

| – niet van toepassing<br>of niet relevant<br>< kleiner dan<br>> groter<br>= gelijk aan<br>cat. categorie<br>e.d. en dergelijke<br>kl. klasse<br>n.e.g. niet elders<br>genoemd |                  | o.c. opslagcapaciteit<br>p.c. productiecapaciteit<br>p.o. productieoppervlak<br>b.o. bedrijfsoppervlak<br>v.c. verwerkingscapaciteit<br>u uur<br>d dag<br>w week<br>j jaar |                                                                                          |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| SBI-CODE<br>1993                                                                                                                                                              | SBI-CODE<br>2008 |                                                                                                                                                                            | OMSCHRIJVING                                                                             |           |
|                                                                                                                                                                               |                  | nummer                                                                                                                                                                     |                                                                                          | CATEGORIE |
| 01                                                                                                                                                                            | 01               | –                                                                                                                                                                          | LANDBOUW EN DIENSTVERLENING TEN<br>BEHOEVE VAN DE LANDBOUW                               |           |
| 014                                                                                                                                                                           | 016              | 0                                                                                                                                                                          | Dienstverlening ten behoeve van de<br>landbouw:                                          |           |
| 014                                                                                                                                                                           | 016              | 2                                                                                                                                                                          | – algemeen (onder andere<br>loonbedrijven), b.o. < 500 m²                                | <b>B1</b> |
| 014                                                                                                                                                                           | 016              | 4                                                                                                                                                                          | – plantsoenendiensten en<br>hoveniersbedrijven, b.o. < 500 m²                            | <b>B1</b> |
|                                                                                                                                                                               |                  |                                                                                                                                                                            |                                                                                          |           |
| 15                                                                                                                                                                            | 10, 11           | –                                                                                                                                                                          | VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN<br>EN DRANKEN                                         |           |
| 151                                                                                                                                                                           | 101, 102         | 0                                                                                                                                                                          | Slachterijen en overige vleesverwerking:                                                 |           |
| 151                                                                                                                                                                           | 101              | 6                                                                                                                                                                          | – vleeswaren- en<br>vleesconservenfabrieken, p.o. < 200 m²                               | <b>B2</b> |
| 1552                                                                                                                                                                          | 1052             | 2                                                                                                                                                                          | Consumptie-ijsfabrieken, p.o. < 200 m²                                                   | <b>B1</b> |
| 1581                                                                                                                                                                          | 1071             | 1                                                                                                                                                                          | Broodfabrieken, brood- en<br>banketbakkerijen, v.c. < 7.500 kg<br>meel/week              | <b>B1</b> |
| 1584                                                                                                                                                                          | 10821            | 0                                                                                                                                                                          | Verwerking cacaobonen en vervaardiging<br>chocolade- en suikerwerk:                      |           |
| 1584                                                                                                                                                                          | 10821            | 3                                                                                                                                                                          | – cacao- en chocoladefabrieken,<br>vervaardigen van chocoladewerken met p.o.<br>< 200 m² | <b>B1</b> |
| 1584                                                                                                                                                                          | 10821            | 6                                                                                                                                                                          | – suikerwerkfabrieken zonder suiker<br>branden, p.o. < 200 m²                            | <b>B1</b> |
| 1593 t/m 1595                                                                                                                                                                 | 1102 t/m<br>1104 |                                                                                                                                                                            | Vervaardiging van wijn, cider en dergelijke                                              | <b>B1</b> |
| 17                                                                                                                                                                            | 13               | –                                                                                                                                                                          | VERVAARDIGING VAN TEXTIEL                                                                |           |
| 174, 175                                                                                                                                                                      | 139              |                                                                                                                                                                            | Vervaardiging van textielwaren                                                           | <b>B2</b> |
| 176, 177                                                                                                                                                                      | 139, 143         |                                                                                                                                                                            | Vervaardiging van gebreide en gehaakte<br>stoffen en artikelen                           | <b>B2</b> |
|                                                                                                                                                                               |                  |                                                                                                                                                                            |                                                                                          |           |

|               |            |    |                                                                                             |           |
|---------------|------------|----|---------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 18            | 14         | -  | VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT                                      |           |
| 181           | 141        |    | Vervaardiging kleding van leer                                                              | <b>B2</b> |
| 20            | 16         | -  | HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELN VAN HOUT, RIET, KURK EN DERGELIJKE                  |           |
| 203, 204, 205 | 162        | 1  | Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, p.o. < 200 m <sup>2</sup>    | <b>B2</b> |
| 205           | 162902     |    | Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken                                                    | <b>B1</b> |
| 22            | 58         | -  | UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUCTIE VAN OPGENOMEN MEDIA                                |           |
| 2222.6        | 18129      |    | Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen                                                   | <b>B1</b> |
| 2223          | 1814       | A  | Grafische afwerking                                                                         | <b>A</b>  |
| 2223          | 1814       | B  | Binderijen                                                                                  | <b>B1</b> |
| 2224          | 1813       |    | Grafische reproductie en zetten                                                             | <b>B1</b> |
| 2225          | 1814       |    | Overige grafische activiteiten                                                              | <b>B1</b> |
| 223           | 182        |    | Reproductiebedrijven opgenomen media                                                        | <b>A</b>  |
|               |            |    |                                                                                             |           |
| 24            | 20         | -  | VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUCTEN                                                       |           |
| 2442          | 2120       | 0  | Farmaceutische productenfabrieken:                                                          |           |
| 2442          | 2120       | 2  | - verbandmiddelenfabrieken                                                                  | <b>B1</b> |
| 26            | 23         | -  | VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUCTEN                          |           |
| 2615          | 231        |    | Glasbewerkingsbedrijven                                                                     | <b>B2</b> |
| 262, 263      | 232, 234   | 0  | Aardewerkfabrieken:                                                                         |           |
| 262, 263      | 232, 234   | 1  | - vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW                                                 | <b>B1</b> |
| 267           | 237        | 0  | Natuursteenbewerkingsbedrijven:                                                             |           |
| 267           | 237        | 2  | - zonder breken, zeven en drogen indien p.o. < 2.000 m <sup>2</sup>                         | <b>B2</b> |
| 2681          | 2391       |    | Slijp- en polijstmiddelen fabrieken                                                         | <b>B2</b> |
|               |            |    |                                                                                             |           |
| 28            | 25         | -  | VERVAARDIGING EN REPARATIE VAN PRODUCTEN VAN METAAL (EXCLUSIEF MACHINES/ TRANSPORTMIDDELEN) |           |
| 281           | 251, 331   | 1a | - gesloten gebouw, p.o. < 200 m <sup>2</sup>                                                | <b>B2</b> |
| 284           | 255, 331   | B1 | Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen en dergelijke, p.o. < 200 m <sup>2</sup>        | <b>B2</b> |
| 2852          | 2562, 3311 | 2  | Overige metaalbewerkende industrie, in pandig, p.o. < 200 m <sup>2</sup>                    | <b>B2</b> |
| 287           | 259, 331   | B  | Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.; in pandig, p.o. < 200 m <sup>2</sup>                   | <b>B2</b> |
| 30            | 26, 28, 33 | -  | VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS                                              |           |
| 30            | 26, 28, 33 | A  | Kantoormachines- en computerfabrieken, inclusief reparaties                                 | <b>B1</b> |



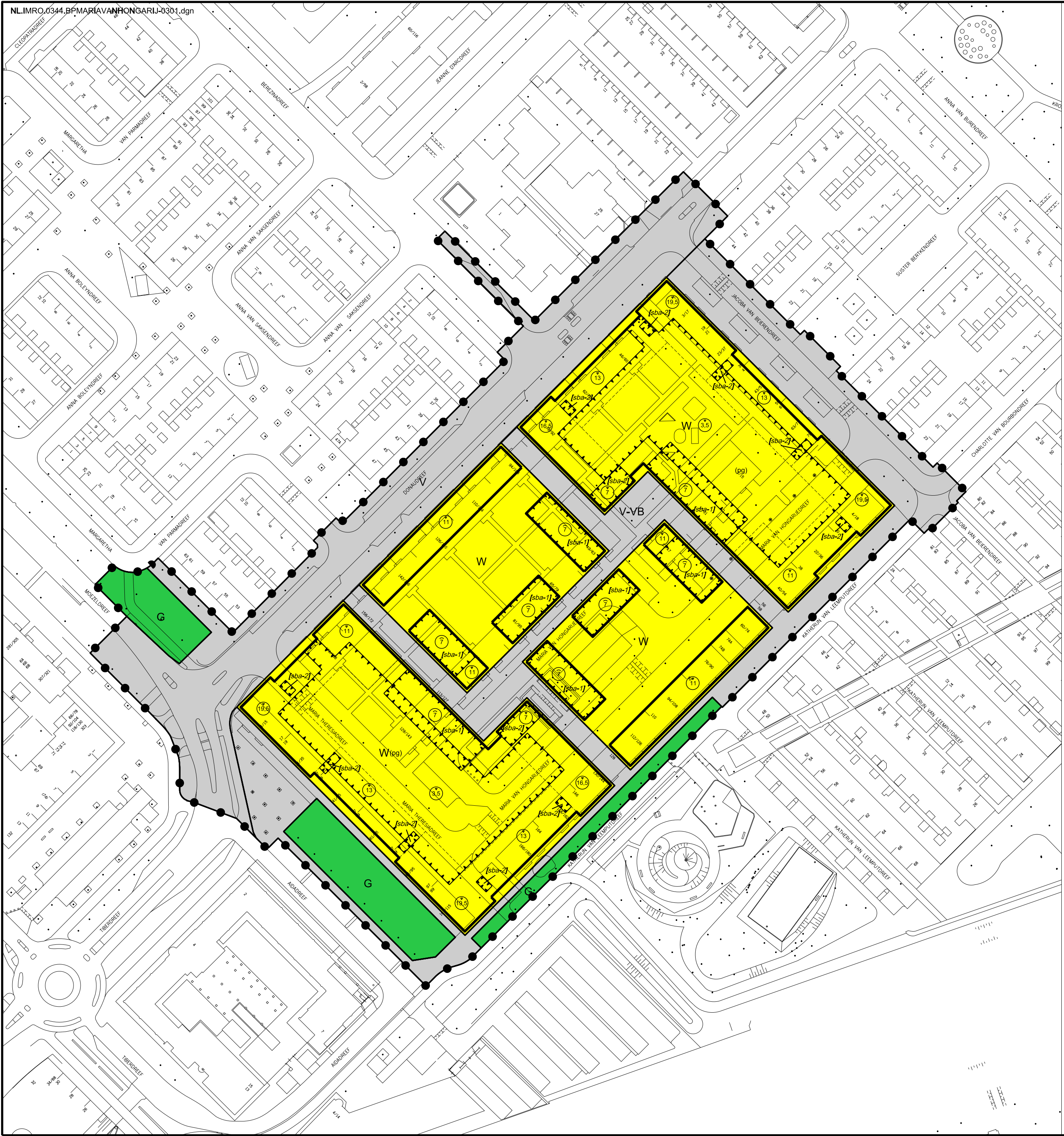
|               |               |    |                                                                                                   |           |
|---------------|---------------|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
|               |               |    |                                                                                                   |           |
| 33            | 26, 32, 33    | –  | VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN                                  |           |
| 33            | 26, 32, 33    | A  | Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten en dergelijke, inclusief reparaties | <b>B</b>  |
| 36            | 31            | –  | VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.                                              |           |
| 361           | 9524          | 2  | Meubelstoffeerderijen b.o. < 200 m²                                                               | <b>A</b>  |
| 362           | 321           |    | Fabricage van munten, sieraden en dergelijke                                                      | <b>B1</b> |
| 363           | 322           |    | Muziekinstrumentenfabrieken                                                                       | <b>B1</b> |
| 3663.1        | 32991         |    | Sociale werkvoorziening                                                                           | <b>B1</b> |
| 40            | 35            | –  | PRODUCTIE EN DISTRIBUTIE VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER                                 |           |
| 40            | 35            | C0 | Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:                                    |           |
| 40            | 35            | C1 | – < 10 MVA                                                                                        | <b>B1</b> |
| 40            | 35            | D0 | Gasdistributiebedrijven:                                                                          |           |
| 40            | 35            | D3 | – gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinstallaties categorie A                             | <b>A</b>  |
| 40            | 35            | D4 | – gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), categorie B en C                             | <b>B1</b> |
| 40            | 35            | E0 | Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:                                                      |           |
| 40            | 35            | E2 | – blokverwarming                                                                                  | <b>B1</b> |
| 41            | 36            | –  | WINNING EN DISTRIBUTIE VAN WATER                                                                  |           |
| 41            | 36            | B0 | Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:                                                       |           |
| 41            | 36            | B1 | – < 1 MW                                                                                          | <b>B1</b> |
| 45            | 41, 42, 43    | –  | BOUWNIJVERHEID                                                                                    |           |
| 45            | 41, 42, 43    | 3  | Aannemersbedrijf met werkplaats, b.o. < 1.000 m²                                                  | <b>B1</b> |
| 50            | 45, 47        | –  | HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS                                 |           |
| 501, 502, 504 | 451, 452, 454 |    | Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven                                  | <b>B1</b> |
| 5020.4        | 45204         | B  | Autobekleiderijen                                                                                 | <b>A</b>  |
| 5020.5        | 45205         |    | Autowasserijen                                                                                    | <b>B1</b> |
| 503, 504      | 453           |    | Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires                                           | <b>B1</b> |
|               |               |    |                                                                                                   |           |
| 51            | 46            | –  | GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING                                                                 |           |
| 5134          | 4634          |    | Groothandel in dranken                                                                            | <b>C</b>  |
| 5135          | 4635          |    | Groothandel in tabaksproducten                                                                    | <b>C</b>  |
| 5136          | 4636          |    | Groothandel in suiker, chocolade en suikerwerk                                                    | <b>C</b>  |

|        |            |   |                                                                            |           |
|--------|------------|---|----------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 5137   | 4637       |   | Groothandel in koffie, thee, cacao en specerijen                           | <b>C</b>  |
| 514    | 464, 46733 |   | Groothandel in overige consumentenartikelen                                | <b>C</b>  |
| 5148.7 | 46499      | 0 | Groothandel in vuurwerk en munitie:                                        |           |
| 5148.7 | 46499      | 1 | – consumentenvuurwerk, verpakt, opslag < 10 ton                            | <b>B1</b> |
| 5153   | 4673       | 0 | Groothandel in hout en bouwmaterialen:                                     |           |
| 5153   | 5153       | 1 | – algemeen                                                                 | <b>C</b>  |
| 5153   | 4673       | 2 | – indien b.o. < 2.000 m²                                                   | <b>B1</b> |
| 5153.4 | 5153.4     | 4 | Zand en grind:                                                             |           |
| 5153.4 | 46735      | 6 | – indien b.o. < 200 m²                                                     | <b>B1</b> |
| 5154   | 4674       | 0 | Groothandel in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur:             |           |
| 5154   | 5154       | 1 | – algemeen                                                                 | <b>C</b>  |
| 5154   | 4674       | 2 | – indien b.o. < 2.000 m²                                                   | <b>B1</b> |
| 5156   | 4676       |   | Groothandel in overige intermediaire goederen                              | <b>C</b>  |
| 52     | 47         | – | DETAILHANDEL EN REPARATIE TEN BEHOEVE VAN PARTICULIEREN                    |           |
| 527    | 952        |   | Reparatie ten behoeve van particulieren (exclusief auto's en motorfietsen) | <b>A</b>  |
| 60     | 49         | – | VERVOER OVER LAND                                                          |           |
| 6022   | 493        |   | Taxibedrijven                                                              | <b>B1</b> |
| 6024   | 494        | 0 | Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks), b.o. < 1.000 m²    | <b>C</b>  |
| 603    | 495        |   | Pomp- en compressorstations van pijpleidingen                              | <b>B1</b> |
| 63     | 52         | – | DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN HET VERVOER                                |           |
| 64     | 53         | – | POST EN TELECOMMUNICATIE                                                   |           |
| 641    | 531, 532   |   | Post- en koeriersdiensten                                                  | <b>C</b>  |
| 71     | 77         | – | VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN          |           |
| 711    | 7711       |   | Personenautoverhuurbedrijven                                               | <b>B2</b> |
| 712    | 7712, 7739 |   | Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (exclusief personenauto's)         | <b>C</b>  |
| 713    | 773        |   | Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen                               | <b>C</b>  |
| 72     | 62         | – | COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE                                  |           |
| 72     | 62         | A | Computerservice- en informatietechnologiebureaus en dergelijke             | <b>A</b>  |
| 72     | 58, 63     | B | Datacentra                                                                 | <b>B1</b> |
| 73     | 72         | – | SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK                                                |           |
| 732    | 722        |   | Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek                         | <b>A</b>  |

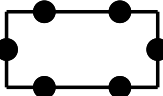
|        |                                                   |          |                                              |           |
|--------|---------------------------------------------------|----------|----------------------------------------------|-----------|
| 74     | 63, 69 t/m<br>71, 73, 74,<br>77, 78, 80<br>t/m 82 | –        | OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING            |           |
| 7481.3 | 74203                                             |          | Foto- en filmontwikkelcentrales              | <b>C</b>  |
| 7484.4 | 82992                                             |          | Veilingen voor huisraad, kunst en dergelijke | <b>A</b>  |
| 90     | 37, 38, 39                                        |          | MILIEUDIENSTVERLENING                        |           |
| 9001   | 3700                                              | <b>B</b> | Rioolgemalen                                 | <b>B1</b> |
| 93     | 96                                                | –        | OVERIGE DIENSTVERLENING                      |           |
| 9301.3 | 96013                                             | <b>A</b> | Wasverzendinginrichtingen                    | <b>B1</b> |

StadsOntwikkeling

**Uitgave** Gemeente Utrecht  
**Bezoekadres** Ravellaan 1, 3533 JE Utrecht  
**Postadres** Postbus 8406, 3505 RK Utrecht  
**Telefoon** 030 - 286 48 02  
**Mail** stedenbouw@utrecht.nl



Plangebied



Plangebiedgrens

Bestemmingen



Groen



Verkeer

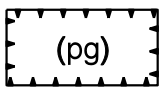


Verkeer - Verblijfsgebied



Wonen

Funcieaanduidingen



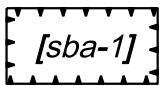
parkeergarage

Bouwvlak



bouwvlak

Bouwaanduidingen



specifieke bouwaanduiding - 1



specifieke bouwaanduiding - 2

Maatvoeringaanduidingen



maatvoeringsvlak

7

maximale goothoogte (m)

13

maximale bouwhoogte (m)

Ontwerpbestemmingsplan

Maria van Hongarijreedf, Overvecht

Verbeelding

BLAD 1

Hierbij horen de regels van ontwerpbestemmingsplan Maria van Hongarijreedf, Overvecht

| Plannaam         | Planfase | Datum | Plannaam         | Planfase | Datum |
|------------------|----------|-------|------------------|----------|-------|
| kadernota / SPVE | fase 1   |       | beroop           | fase 5   |       |
| voorontwerp      | fase 2   |       | onherroepelijk   | fase 6   |       |
| ontwerp          | fase 3   |       | beheer / archief | fase 6   |       |
| vaststelling     | fase 4   |       |                  |          |       |

|                                                |                        |
|------------------------------------------------|------------------------|
| Identificatie (ID) van het plan (Bestandsnaam) |                        |
| NL.IMRO.0344.BPMARIAVANHONGARIJ-0301.dgn       |                        |
| ordernummer                                    |                        |
| wijk                                           | 03 Overvecht           |
| projectnaam/dir                                | Maria v. Hongarijreedf |
| subdirectory                                   | NL.IMRO.0344....       |
| schaal                                         | 1: 1000                |
| pentabel                                       | 256.tbl                |
| datum                                          | 03-03-2011             |
| datum                                          |                        |



### **link naar RoPubliceer**

In dit programma is **bestemmingsplan Maria van Hongarijedereef** in een beveiligde omgeving digitaal raadpleegbaar.

Link: Bestemmingsplan [Maria van Hongarijedereef](#)

De link verwijst naar Ro-Publiceer.

- in de **linkerbalk** aanklikken '**alle bijbehorende documenten tonen**'
- in de rechterbalk kunnen dan de documenten in pdf worden aangeklikt en bekeken.

# voorstel aan de raad



Opgesteld door StadsOntwikkeling  
Kenmerk 11.057075  
Vergadering Raad  
Vergaderdatum 28 juni 2011  
Jaargang en nummer 2011 – 79

---

## Dynamisch Stedelijk Masterplan

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

- 1 in te stemmen met de integrale bouwopgave op de binnenstedelijke transformatielocaties van 6.000 tot 10.000 woningen in de periode 2011 – 2030;
- 2 in te stemmen met de in het bijgevoegde Dynamisch Stedelijk Masterplan beschreven visie op de Utrechtse transformatielocaties met daarin opgenomen de strategie om gezamenlijk met andere partijen en potentiële toekomstige bewoners in de stad, te komen tot een in tijd, kleur en ambitie gedifferentieerde herontwikkeling, waarbij de rol van de gemeente kan verschillen per locatie;
- 3 in te stemmen met het aanwenden van een bij de Voorjaarsnota 2011 nader te bepalen bedrag, als eerste aanzet voor de dekking van de onrendabele investeringen voortvloeiend uit de integrale bouwopgave op de binnenstedelijke transformatielocaties en
- 4 in te stemmen met het jaarlijks actualiseren van het Dynamisch Stedelijk Masterplan en daarbij met enige regelmaat bij de Voorjaarsnota bezien of en in hoeverre het mogelijk en nodig is om aanvullende middelen voor de uitvoering vrij te maken.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,

Drs. M.R. Schurink

Mr. A. Wolfsen

---

### Conclusie commissie Stad en Ruimte:

De tweede termijn heeft niet plaatsgevonden in de commissie. Geconstateerd is dat deze zal plaatsvinden in de raadsvergadering.

datum: 14 jun 2011

---

status: B

---



## samenvatting

|                    |                   |
|--------------------|-------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling |
| Kenmerk            | 11.057075         |
| Vergadering        | Raad              |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011      |
| Jaargang en nummer | 2011 – 79         |

---



# Dynamisch Stedelijk Masterplan

## Raadsvoorstel:

- 1 in te stemmen met de integrale bouwopgave op de binnenstedelijke transformatielocaties van 6.000 tot 10.000 woningen in de periode 2011 – 2030;
  - 2 in te stemmen met de in het bijgevoegde Dynamisch Stedelijk Masterplan beschreven visie op de Utrechtse transformatielocaties met daarin opgenomen de strategie om gezamenlijk met andere partijen en potentiële toekomstige bewoners in de stad, te komen tot een in tijd, kleur en ambitie gedifferentieerde herontwikkeling, waarbij de rol van de gemeente kan verschillen per locatie;
  - 3 in te stemmen met het aanwenden van een bij de Voorjaarsnota 2011 nader te bepalen bedrag, als eerste aanzet voor de dekking van de onrendabele investeringen voortvloeiend uit de integrale bouwopgave op de binnenstedelijke transformatielocaties en
  - 4 in te stemmen met het jaarlijks actualiseren van het Dynamisch Stedelijk Masterplan en daarbij met enige regelmaat bij de Voorjaarsnota bezien of en in hoeverre het mogelijk en nodig is om aanvullende middelen voor de uitvoering vrij te maken.
- 

## Argumenten

- 1.1 De binnenstedelijke transformatie zal vooral voorzien in de grote behoefte aan woningen voor studenten, starters en stedelijke gezinnen.
- 2.1 Het herontwikkelen van een aantal bedrijfsterreinen en –gebouwen tot nieuwe woningbouwlocaties zal een wezenlijke bijdrage leveren aan het binnenstedelijk bouwen.
- 2.2 De binnenstedelijke transformatie sluit goed aan bij de opgaven met betrekking tot bereikbaarheid en duurzaamheid.
- 2.3 De experimentele wijze waarop met veel bewoners en partijen in de stad (digitaal) van gedachten is gewisseld over de invulling van de verschillende locaties draagt bij aan de stedelijke participatiedoelstellingen.
- 3.1 De onrendabele investeringen die zijn gemoeid met de transformatieopgave zullen, uitgaande van EUR 10.000,00 tot EUR 25.000,00 per woning, in totaal tussen de EUR 60 miljoen en EUR 250 miljoen bedragen.

# *samenvatting*



|                    |                   |
|--------------------|-------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling |
| Kenmerk            | 11.057075         |
| Vergadering        | Raad              |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011      |
| Jaargang en nummer | 2011 – 79         |

---

- 4.1 Het Dynamisch Stedelijk Masterplan is richtinggevend voor de ontwikkelingen tot 2030 en vormt geen blauwdruk.
- 4.2 Hierdoor blijft het DSM actueel.

## Kanttekeningen

- 3.1 Besluitvorming over het DSM moet aansluiten op de besluitvorming over de Voorjaarsnota 2011.

# toelichting

|                    |                   |
|--------------------|-------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling |
| Kenmerk            | 11.057075         |
| Vergadering        | Raad              |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011      |
| Jaargang en nummer | 2011 – 79         |

---



## Dynamisch Stedelijk Masterplan

### Context

De stad is een dynamisch organisme. Door de eeuwen heen krimpt en groeit de stad, is zij een Romeinse legerplaats, een thuisbasis voor een kerstenende bisschop, een 'paradijs vol weelde', een industriestad en een woonstad. Nú is Utrecht een stad van kennis en cultuur. Een stad waar studenten naar toe trekken, ook als er niet meer woonruimte is dan een dure kamer van drie bij vier. Een stad waar veel mensen willen blijven wonen, omdat er werk is, omdat het klimaat in de stad goed is en omdat de stad in een groene bedding ligt tussen het Groene Hart en de Utrechtse heuvelrug.

Utrecht is een stad die verandert. In oppervlakte bijna twee keer zo groot geworden, qua inwonertal nog doorgroeïend tot ver boven de huidige 300.000, qua infrastructuur onder druk gekomen van de als maar toenemende verkeersbewegingen (welke stad heeft niet alleen last van autofiles, maar ook van fietsfiles?) en meer dan ooit op zoek naar kansen om de stad te verduurzamen. Verandering is er ook in de bedrijvigheid. Zo kan de industrie nog uit de voeten in een gebied als Lage Weide, maar op tal van andere terreinen zijn fabrieken en bedrijven vertrokken. Of zullen nog vertrekken. De aard van het werk in Utrecht is wezenlijk veranderd –steeds meer gericht op kennis en diensten– de bereikbaarheid van werkgebieden in de stad is lastig en de groei van de industriële bedrijvigheid in de stad bereikt zijn grenzen. Langzamerhand komen er –net als in veel andere steden– gebouwen, terreinen en gebieden beschikbaar voor een andere stedelijke functie. Die beschikbaarheid, gekoppeld aan de potentiële vraag naar woningen, heeft geleid tot de volgende passage in het Collegeprogramma:

"In de komende periode ligt het accent bij de woningbouw op het binnenstedelijk bouwen. Dat heeft zijn eigen dynamiek, biedt veel kansen (zie bijvoorbeeld het succes van MAX en Dichterswijk West), maar is ook complex: wat en waar kunnen we bouwen, hoe zit het met de kwaliteit van de architectuur, de openbare ruimte en het groen, hoe gaan we om met parkeren, met wie gaan we bouwen, hoe zit het met het geld, kunnen we nog wat van het rijk verwachten?"

Utrecht wil op een aantal binnenstedelijke transformatielocaties, zoals bijvoorbeeld de Veemarkt, het Cartesiusgebied en de Merwedekanaalzone tussen de zes- en tienduizend woningen bouwen. Vooral voor studenten, starters en gezinnen die in de stad willen wonen. Woningen waarvan de bewoners in de eerste plaats gebruik zullen maken van de voorzieningen in de stad, maar ook van nieuwe stedelijke en groene ruimtes, van culturele hotspots in oude bedrijfsgebouwen en van creatieve

# toelichting



|                    |                   |
|--------------------|-------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling |
| Kenmerk            | 11.057075         |
| Vergadering        | Raad              |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011      |
| Jaargang en nummer | 2011 – 79         |

---

werkgelegenheid die tussen de woningen ontstaat.

De stad is een dynamisch organisme. Herontwikkelingsgebieden zijn dat ook: zeker in deze tijd is het haast ondenkbaar dat een groot gebied kaal wordt geslagen, bouwrijp wordt gemaakt en in één keer wordt gevuld met een compleet woningbouwprogramma. Veel eerder zullen leeggekomen gebouwen een tijdelijke of in elk geval andere functie krijgen (villa Jongerius) en zal er ruimte ontstaan voor bijvoorbeeld tijdelijke studentenhuisvesting. Pas in de loop van de tijd krijgt het gebied zijn definitieve vorm.

De bouwperiode beslaat bijna twintig jaar (het regionale woningbouwprogramma loopt tot 2030). Het zou arrogant zijn nu al een blauwdruk te willen geven van het resultaat in dat jaar. Veel realistischer én spannender is het, dynamiek in het proces te brengen. Door bewoners, ontwikkelaars en andere betrokkenen direct invloed te laten uitoefenen op het proces. En door het proces jaarlijks bij te stellen, afhankelijk van ontwikkelingen en omstandigheden. Zo ontstaat een 'Dynamisch Stedelijk Masterplan' voor transformatielocaties.

Het proces is bijna een jaar geleden gestart. Fase nul vormde het collegeprogramma: het uitgangspunt. Fase één was de gezamenlijke zoektocht in augustus 2010 naar inspiratie en confrontatie: vijftig bewoners, raadsleden, wethouders, ontwikkelaars, corporaties en ambtenaren op zoek in Amsterdam, Leiden, Rotterdam en Culemborg naar dure (SS Rotterdam), groene (Culemborg), hoogstedelijke (Funen), of particulier ontwikkelde (Leiden) woningen. Fase twee was een poging om met 100 mensen onze ervaringen uit te diepen en van meer onderbouwing te voorzien: de conferentie in het Vorstelijk Complex in Zuilen. De derde fase was experimenteel: slagen wij er in om, door het houden van een digitaal stadsdebat, Utrechters conceptueel, tekstueel en visueel te betrekken bij de ontwikkeling van de stad?

Die eerste drie fasen riepen enthousiasme en betrokkenheid op bij de mensen die er aan mee hebben gedaan. De vierde fase, het maken van het dynamisch masterplan zelf, ligt nu ter beoordeling en vaststelling voor. De vorm is al weer een experiment in de gemeentelijke vormgeving: een interactieve PDF. Zodat alle input, alle voorstellen en alle conclusies zichtbaar zijn, eenvoudig door ze aan te klikken. Papier is niet nodig. Voor altijd vastleggen ook niet: volgend jaar zal er –onder invloed van iedereen die er aan meewerkt– een update zijn, evenals de jaren daarna.

Een hoofdstuk dat voor de besluitvorming van belang is, is Strategie en Financiering. Uit dat hoofdstuk blijkt –wat wij eigenlijk ook wel wisten– dat binnenstedelijk

# toelichting



|                    |                   |
|--------------------|-------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling |
| Kenmerk            | 11.057075         |
| Vergadering        | Raad              |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011      |
| Jaargang en nummer | 2011 – 79         |

---

bouwen niet goedkoop is.

Er is wel veel 'winst' voor de stad: door niet uit te breiden, maar in te breiden, kan het stedelijke netwerk aan voorzieningen optimaal worden gebruikt. Door goed aan te sluiten op de stedelijke visies en plannen rond Bereikbaarheid en Duurzaamheid, is het eenvoudiger een appèl te doen op de (nieuwe) stadsbewoners meer gebruik te maken van fiets en openbaar vervoer, dan van de auto. Sommige transformatielocaties, zoals bijvoorbeeld de Tweede Daalsedijk, lenen zich bij uitstek voor een 'autoluwe' wijk. En door te kiezen voor een creatieve, hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte, kunnen ook op een relatief klein oppervlak groene oases in de stad ontstaan.

Die 'winst' is er echter nog niet als er ontwikkeld wordt. Verwerving, sanering, verplaatsing, het zijn van oudsher dure elementen in de planontwikkeling. Jarenlang heeft het rijk fors bijgedragen in de onrendabele investeringen die nodig waren om Parkhaven tot ontwikkeling te kunnen brengen, of het Griftpark aan te kunnen leggen. Jarenlang is het ook erg goed gegaan met de prijsontwikkeling van woningen, waardoor ontwikkelaars risico's konden nemen in het ontwikkelen van grote locaties. Ook kopers konden uitgaan van een financiering die uitging van een toekomstige waardeontwikkeling. Die tijd is voorbij: in het ISV (Investeringsfonds Stedelijke Vernieuwing) gaat het rijk nog wel uit van de voortzetting van de transformatie in de steden, maar in de huidige ISV3 periode liepen de beschikbare middelen al sterk terug en na 2014 is er geen geld meer beschikbaar voor dit doel. Ook ontwikkelaars kost het steeds meer moeite grote ontwikkelingen te financieren en af te zetten. En niet te vergeten: kopers staan in Utrecht soms in de rij, maar het lukt ze niet om de hypotheek te krijgen.

Dat betekent dat de onrendabele investering, die nodig is om transformatielocaties te ontwikkelen, veel minder gemakkelijk beschikbaar komt. Terwijl die bijna altijd nodig is als vliegwiel voor de ontwikkeling: aankoop, sanering, gebouwd parkeren, groene ruimte, etc. Die onrendabele investering schatten wij op een bedrag tussen de EUR 10.000,00 en EUR 25.000,00 per woning, in totaal dus een bedrag tussen de EUR 60 miljoen en EUR 250 miljoen, afhankelijk van het aantal woningen dat wordt gerealiseerd (6 à 10.000).

In het Dynamisch Stedelijk Masterplan worden, mede op basis van de keuzes die in andere grote steden worden gemaakt, twee oplossingsrichtingen aangegeven:

1. Doe er alles aan om, in een regisserende, of faciliterende rol, partijen te laten investeren. Dat kunnen ontwikkelaars zijn (Jebber op Rotsoord), maar ook woningcorporaties en scholen (KPN-terrein), of toekomstige bewoners (particulier opdrachtgeverschap op de Veemarkt). Geef ook veel ruimte aan tijdelijke ontwikkelingen. In verlaten bedrijfsgebouwen, maar ook in de vorm van tijdelijke studentenhuisvesting. Daarmee zal de waarde van de locatie toenemen en dus ook de kans dat er blijvende investeringen worden gedaan.

# toelichting



|                    |                   |
|--------------------|-------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling |
| Kenmerk            | 11.057075         |
| Vergadering        | Raad              |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011      |
| Jaargang en nummer | 2011 – 79         |

---

2. Investeer als gemeente, daar waar het echt nodig is om een voor de stad essentiële ontwikkeling op gang te brengen. Een locatie kan dé schakel zijn tussen de binnenstad en een krachtwijk, maar het kan ook de herontwikkeling zijn van een gebouw of terrein dat al in eigendom van de gemeente is. Ook het realiseren van woningen voor een bepaalde doelgroep (bijvoorbeeld studenten) kan een drijfveer zijn om als gemeente het voortouw te nemen. Fasering is daarbij wel belangrijk: de 6.000 woningen hoeven niet in één keer gebouwd te worden, een gespreide ontwikkeling is goed voor het geld en goed voor de stad.

Om de onrendabele investeringen mogelijk te maken, stellen wij u voor een gemeentelijk fonds in te stellen. Dit hoeft niet in één keer, maar kan gefaseerd plaatsvinden.

De hoogte van het bedrag voor de eerste fase van het DSM zal worden bepaald bij de behandeling van de Voorjaarsnota 2011. Bij de jaarlijkse actualisatie van het DSM kan dan worden bepaald of het nodig en mogelijk is om aanvullende middelen vrij te maken.

Als het zo gaat, zijn er na enkele jaren resultaten zichtbaar: tijdelijke projecten en culturele manifestaties, een eerste paal voor tijdelijke huisvesting van studenten, een verwerving, een definitief ontwerp, een nieuwe groene ruimte. Maar vooral: nieuwe bewoners op oude terreinen, als symbool van de dynamische stad.

## Argumenten

### *1.1 De binnenstedelijke transformatie zal vooral voorzien in de grote behoefte aan woningen voor studenten, starters en stedelijke gezinnen.*

In Utrecht moeten, volgens de regionale afspraken, tot 2030 nog 36.000 woningen worden gebouwd. Een substantieel deel daarvan –6.000 à 10.000 woningen– kan worden gerealiseerd als de transformatielocaties tot ontwikkeling komen. Juist voor specifieke doelgroepen zoals bijvoorbeeld studenten, liggen hier grote kansen.

### *2.1 Het herontwikkelen van een aantal bedrijfsterreinen en –gebouwen tot nieuwe woningbouwlocaties zal een wezenlijke bijdrage leveren aan het binnenstedelijk bouwen.*

Het Dynamisch Stedelijk Masterplan is een rechtstreeks uitvloeisel uit het collegeprogramma. Het geeft integraal inzicht in de ruimte om op verschillende transformatielocaties woningen en voorzieningen te bouwen. Door het vast te stellen kan concreet worden gestart met het ontwikkelen van plannen voor studenten, starters en stedelijke gezinnen.

# toelichting

|                    |                   |
|--------------------|-------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling |
| Kenmerk            | 11.057075         |
| Vergadering        | Raad              |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011      |
| Jaargang en nummer | 2011 – 79         |

---



## *2.2 De binnenstedelijke transformatie sluit goed aan bij de opgaven met betrekking tot bereikbaarheid en duurzaamheid.*

Door de woningbouwopgave te realiseren op transformatielocaties worden bij uitstek kansen geschapen om bij te dragen aan de bereikbaarheidsdoelen: de ligging ten opzichte van het openbaar vervoer en de fietsafstand naar het centrum zijn belangrijke criteria bij de planontwikkeling. Ook kan een aantal locaties autoluw worden ingevuld. Ook voor de hoogwaardige invulling van groene buitenruimte liggen er veel kansen. De duurzaamheidsambities met betrekking tot de woningbouw kunnen per locatie worden ingevuld.

## *2.3 De experimentele wijze waarop met veel bewoners en partijen in de stad (digitaal) van gedachten is gewisseld over de invulling van de verschillende locaties draagt bij aan de stedelijke participatiedoelstellingen.*

Het overleg met alle bewoners en partijen, die hebben bijgedragen aan het DSM, heeft op experimentele wijze plaatsgevonden in het digitale stadsdebat. Het heeft ons geleerd hoe het mogelijk is zowel visueel als tekstueel te inspireren en te debatteren. Door het dynamische karakter van het DSM is het mogelijk deze werkwijze, die als vorm van participatie door velen werd gewaardeerd, voort te zetten in de komende jaren.

## *3.1 De onrendabele investeringen die zijn gemoeid met de transformatieopgave zullen, uitgaande van EUR 10.000,00 tot EUR 25.000,00 per woning, in totaal tussen de EUR 60 miljoen en EUR 250 miljoen bedragen.*

Binnenstedelijk bouwen kost geld. Uitplaatsing, verwerving, bodemsanering, etc., zijn duur en maken het bouwen op transformatielocaties bijna altijd onrendabel. Tot nu toe was het ISV (Investeringsfonds Stedelijke Vernieuwing), dat door het rijk werd gevoed, hét middel om deze onrendabele kosten te dekken. Deze subsidiestroom droogt echter op, net als andere rijkssubsidies. Door op een andere wijze met betrokken partijen samen te werken, liggen er kansen om de onrendabele investering te verkleinen. Niettemin blijft een gemeentelijke bijdrage nodig, meestal als vliegwiël.

## *4.1 Het Dynamisch Stedelijk Masterplan is richtinggevend voor de ontwikkelingen tot 2030 en vormt geen blauwdruk.*

Het Dynamisch Stedelijk Masterplan is niet bedoeld als blauwdruk en heeft met een dynamisch en flexibel karakter. Het is nadrukkelijk de bedoeling om onder invloed van inbreng van potentiële bewoners, omwonenden, woningcorporaties, ontwikkelaars, deskundigen en andere betrokkenen en anderszins op basis van voortschrijdend inzicht steeds veranderingen te ondergaan en regelmatig te worden bijgesteld.



# toelichting



|                    |                   |
|--------------------|-------------------|
| Opgesteld door     | StadsOntwikkeling |
| Kenmerk            | 11.057075         |
| Vergadering        | Raad              |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011      |
| Jaargang en nummer | 2011 – 79         |

---

Een jaarlijkse actualisatie past goed in het streven om flexibel te zijn in de planvorming. De vormgeving, een 'interactieve PDF', sluit daarbij aan.

## 4.2 Hierdoor blijft het DSM actueel.

Het Dynamisch Stedelijk Masterplan is vormgegeven als een interactieve pdf. Het grote voordeel van deze structuur is dat binnen het document kan worden genavigeerd. De functionaliteiten zijn enigszins vergelijkbaar met een website. De nu vast te stellen versie is het "0-document", dat door inbreng van alle betrokken partijen zal worden vernieuwd. Jaarlijks wordt een geactualiseerde versie bij de Voorjaarsnota ingebracht.

## Kanttekeningen

### 3.1 Besluitvorming over het DSM moet aansluiten op de besluitvorming over de Voorjaarsnota 2011.

Het Dynamisch Stedelijk Masterplan vraagt extra inzet van financiële middelen over een reeks van jaren (tot 2030). De hoogte van de eerste financiële aanzet tot de transformatieopgave wordt bepaald bij de vaststelling van de Voorjaarsnota 2011.

## Uitvoering

De uitvoering van het Dynamisch Stedelijk Masterplan strekt zich uit over een groot aantal jaren. Met een beperkt aantal locaties zal een start worden gemaakt. Die start is deels afhankelijk van de bij de Voorjaarsnota beschikbaar gestelde middelen. Bij de verdere ontwikkeling en de uitvoering van het DSM zullen alle tot nu toe betrokken mensen en partijen actief worden uitgenodigd om te blijven participeren. Door het digitale karakter van de participatie zullen ook anderen, in elk gewenst stadium, mee kunnen gaan doen.

## Bijlagen voor de raad en/of raadscommissie

- Samenvatting Dynamisch Stedelijk Masterplan, met in de leeswijzer een link naar het complete Dynamisch Stedelijk Masterplan (mei 2011)

## Eerdere besluitvorming

zie collegeprogramma

# raadsbesluit

Opgesteld door StadsOntwikkeling  
Kenmerk 11.057075  
Vergadering Raad  
Vergaderdatum 28 juni 2011  
Jaargang en nummer 2011 – 79

---



## Dynamisch Stedelijk Masterplan

### Besluit

- 1 in te stemmen met de integrale bouwopgave op de binnenstedelijke transformatielocaties van 6.000 tot 10.000 woningen in de periode 2011 – 2030;
- 2 in te stemmen met de in het bijgevoegde Dynamisch Stedelijk Masterplan beschreven visie op de Utrechtse transformatielocaties met daarin opgenomen de strategie om gezamenlijk met andere partijen en potentiële toekomstige bewoners in de stad, te komen tot een in tijd, kleur en ambitie gedifferentieerde herontwikkeling, waarbij de rol van de gemeente kan verschillen per locatie;
- 3 in te stemmen met het aanwenden van een bij de Voorjaarsnota 2011 nader te bepalen bedrag, als eerste aanzet voor de dekking van de onrendabele investeringen voortvloeiend uit de integrale bouwopgave op de binnenstedelijke transformatielocaties en
- 4 in te stemmen met het jaarlijks actualiseren van het Dynamisch Stedelijk Masterplan en daarbij met enige regelmaat bij de Voorjaarsnota bezien of en in hoeverre het mogelijk en nodig is om aanvullende middelen voor de uitvoering vrij te maken.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 28 juni 2011.

De griffier,

De burgemeester,



# DYNAMISCH STEDELIJK MASTERPLAN

*Agenda binnenstedelijk bouwen / Samenvatting*

**UTRECHT**

*Utrecht dynamisch stedelijk masterplan samenvatting conceptversie mei 2011*





## LEESWIJZER

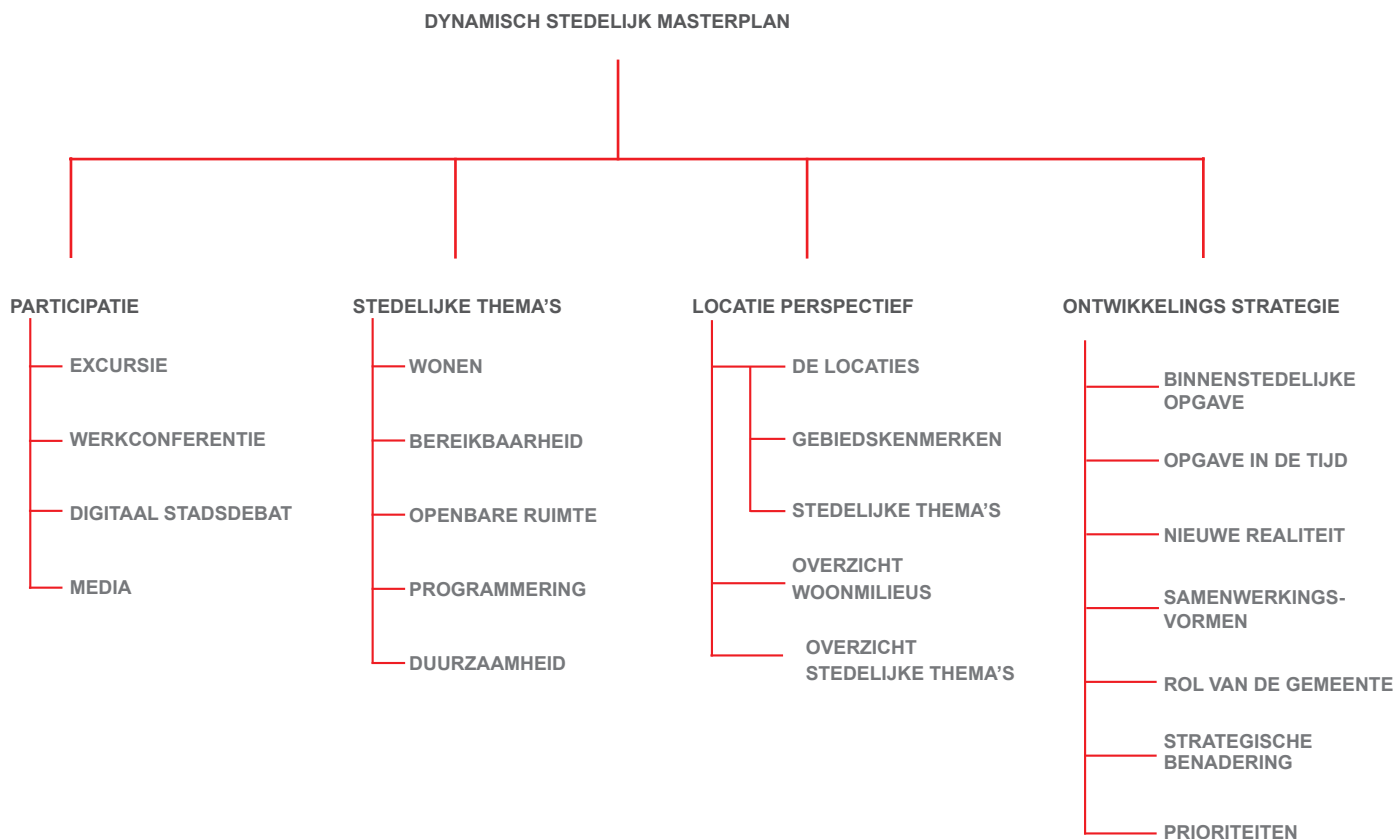
*Het Dynamisch Stedelijk Masterplan is opgebouwd uit een viertal katernen. Dit katern vormt de samenvatting. Hierin komt de afbakening van de opgave aan de orde en de conclusies uit de overige katernen.*

*Het Masterplan staat niet op papier, maar is via [www.utrecht.nl](http://www.utrecht.nl) ) \* digitaal beschikbaar. Alle informatie, ook het resultaat van de participatie, blijft zo bereikbaar en kan ook worden bijgesteld.*

De overige katernen zijn vormgegeven als een interactieve pdf. Het katern participatie gaat in op de activiteiten die in het kader van het DSM zijn georganiseerd. Naast de achtergronden bij de excursie en het congres is hierin de analyse van de reacties uit het digitale stadsdebat opgenomen. In het katern stedelijke thema's zijn de meest relevante beleidsaspecten rondom bereikbaarheid, programmering, groen samen met openbare ruimte, wonen en duurzaamheid uitgewerkt. De katernen participatie en stedelijke thema's vormen samen de opstap naar de beschrijving van het perspectief voor de DSM-locaties. Hierin komen de dertien voorgedragen locaties aan bod en wordt een bandbreedte gedefinieerd van mogelijke woonmilieus. De ontwikkelingsstrategie wordt uiteengezet in een afzonderlijk katern. Hierin onder meer de verkenning naar nieuwe samenwerkingsvormen bij gebiedsontwikkeling en de vormen van financiering.

) \* u kunt het complete masterplan [voorlopig] als interactieve pdf binnenhalen via bijgaande link: <https://files.me.com/dolte/vaji02>

copieer de tekst in uw internet browser





De stad is een dynamisch organisme. Door de eeuwen heen krimpt en groeit de stad, is zij een Romeinse legerplaats, een thuisbasis voor een kerstenende bisschop, een ‘paradijs vol weelde’, een industriestad en een woonstad. Nu is Utrecht een stad van kennis en cultuur. Een stad waar studenten naar toe trekken, ook als er niet meer woonruimte is dan een dure kamer van drie bij vier. Een stad waar veel mensen willen blijven wonen, omdat er werk is, omdat het klimaat in de stad goed is en omdat de stad in een groene bedding ligt tussen het Groene Hart en de Utrechtse heuvelrug.

Utrecht is een stad die verandert. In oppervlakte bijna twee keer zo groot geworden, qua inwonertal nog doorgroeit tot ver boven de huidige driehonderdduizend, qua infrastructuur onder druk gekomen van de als maar toenemende verkeersbewegingen (welke stad heeft niet alleen last van autofiles, maar ook van fietsfiles?) en meer dan ooit op zoek naar kansen om de stad te verduurzamen.

Verandering is er ook in de bedrijvigheid. Zo kan de industrie kan nog uit de voeten in een gebied als Lage Weide, maar op tal van andere terreinen zijn fabrieken en bedrijven vertrokken. Of zullen nog vertrekken. De aard van het werk in Utrecht is wezenlijk veranderd - steeds meer gericht op kennis en diensten - de bereikbaarheid van werkgebieden in de stad is lastig en de groei van de industriële bedrijvigheid in de stad bereikt zijn grenzen

### Binnenstedelijk bouwen

Langzamerhand komen er - net als in veel andere steden - gebouwen, terreinen en gebieden beschikbaar voor een andere stedelijke functie. Die beschikbaarheid, gekoppeld aan de potentiële vraag naar woningen, heeft geleid tot de volgende passage in het Collegeprogramma:

“In de komende periode ligt het accent bij de woningbouw op het binnenstedelijk bouwen. Dat heeft zijn eigen dynamiek, biedt veel kansen (zie bijvoorbeeld het succes van MAX en Dichterswijk West), maar is ook complex: wat en waar kunnen we bouwen, hoe zit het met de kwaliteit van de architectuur, de openbare ruimte en het groen, hoe gaan we om met parkeren, met wie gaan we bouwen, hoe zit het met het geld, kunnen we nog wat van het rijk verwachten?”

Utrecht wil op een aantal binnenstedelijke transformatielocaties, zoals bijvoorbeeld de Veemarkt, het Cartesiusgebied en de Merwedekanaalzone tussen de zes- en tienduizend woningen bouwen. Vooral voor studenten, starters en gezinnen die in de stad willen wonen. Woningen waarvan de bewoners in de eerste plaats gebruik zullen maken van de voorzieningen in de stad, maar ook van nieuwe stedelijke en groene ruimtes, van culturele hotspots in oude bedrijfsgebouwen en van creatieve werkgelegenheid die tussen de woningen ontstaat.

### Dynamisch Stedelijk Masterplan

De stad is een dynamisch organisme. Herontwikkelingsgebieden zijn dat ook: zeker in deze tijd is het haast ondenkbaar dat een groot gebied kaal wordt geslagen, bouwrijp wordt gemaakt en in één keer wordt gevuld met een compleet woningbouwprogramma. Veel eerder zullen leeggekomen gebouwen een tijdelijke of in elk geval andere functie krijgen (villa Jongerius) en zal er ruimte ontstaan voor bijvoorbeeld tijdelijke studentenhuisvesting. Pas in de loop van de tijd krijgt het gebied zijn definitieve vorm.

De bouwperiode beslaat bijna twintig jaar (het regionale woningbouwprogramma loopt tot 2030). Het zou arrogant zijn om nu al een blauwdruk te willen geven van het resultaat in dat jaar. Veel realistischer en spannender is het, om dynamiek in het proces te brengen. Door bewoners, ontwik-

kelaars en andere betrokkenen direct invloed te laten uitoefenen op het proces. En door het proces jaarlijks bij te stellen, afhankelijk van ontwikkelingen en omstandigheden. Zo ontstaat een ‘Dynamisch Stedelijk Masterplan’ voor transformatielocaties.

### Proces

Het proces is bijna een jaar geleden gestart. Fase nul vormde het collegeprogramma: het uitgangspunt. Fase één was de gezamenlijke zoektocht in augustus 2010 naar inspiratie en confrontatie: vijftig bewoners, raadsleden, wethouders, ontwikkelaars, corporaties en ambtenaren op zoek in Amsterdam, Leiden, Rotterdam en Culemborg naar dure (SS Rotterdam), groene (Culemborg), hoogstedelijke (Funen), of particulier ontwikkelde (Leiden) woningen.

Fase twee was een poging om met honderd mensen onze ervaringen uit te diepen en van meer onderbouwing te voorzien: de conferentie in het Vorstelijk Complex in Zuilen.

De derde fase was experimenteel: slagen we er in om, door het houden van een digitaal stadsdebat, Utrechters conceptueel, tekstueel en visueel te betrekken bij de ontwikkeling van de stad?

Die eerste drie fasen riepen enthousiasme en betrokkenheid op bij de mensen die er aan mee hebben gedaan. De vierde fase, het maken van het dynamisch masterplan zelf, ligt nu ter beoordeling en vaststelling voor. De vorm is al weer een experiment in de gemeentelijke vormgeving: een interactieve PDF. Zodat alle input, alle voorstellen en alle conclusies zichtbaar zijn, eenvoudig door ze aan te klikken. Papier is niet nodig. Voor altijd vastleggen ook niet: volgend jaar zal er - onder invloed van iedereen die er aan meewerkt - een update zijn, evenals de jaren daarna.



### Ontwikkelingsstrategie

Een katern dat voor de besluitvorming van belang is, is de Ontwikkelingsstrategie. Uit dat katern blijkt - wat we eigenlijk ook wel wisten - dat binnenstedelijk bouwen niet goedkoop is.

Er is wel veel 'winst' voor de stad: door niet uit te breiden, maar in te breiden, kan het stedelijke netwerk aan voorzieningen optimaal worden gebruikt. Door goed aan te sluiten op de stedelijke visies en plannen rond Bereikbaarheid en Duurzaamheid, is het eenvoudiger een appèl te doen op de (nieuwe) stadsbewoners om gebruik te maken van fiets en openbaar vervoer, dan van de auto. Sommige transformatielocaties, zoals bijvoorbeeld de Tweede Daalsedijk, lenen zich bij uitstek voor een 'autoluwe' wijk. En door te kiezen voor een creatieve, hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte, kunnen ook op een relatief klein oppervlak groene oases in de stad ontstaan.

Die 'winst' is er echter nog niet als er ontwikkeld wordt. Verwerving, sanering, verplaatsing, het zijn van oudsher dure elementen in de planontwikkeling van transformatielocaties. Jarenlang heeft het rijk fors bijgedragen in de onrendabele investeringen die nodig waren om Parkhaven tot ontwikkeling te kunnen brengen, of het Griftpark aan te kunnen leggen. Jarenlang is het ook erg goed gegaan met de prijsontwikkeling van woningen, waardoor ontwikkelaars risico konden nemen in het ontwikkelen van grote locaties. Ook kopers konden uitgaan van een financiering die uitging van een toekomstige waardeontwikkeling. Ontwikkelaars kost het steeds meer moeite om grote ontwikkelingen te financieren en af te zetten. En niet te vergeten: kopers staan in Utrecht soms in de rij, maar het lukt ze niet om de hypotheek te krijgen.

Dat betekent dat de onrendabele investering die nodig is om transformatielocaties te ontwikkelen, veel minder gemakkelijk beschikbaar komt.

Terwijl die bijna altijd nodig is als vliegwiel voor de ontwikkeling: aankoop, sanering, gebouwd parkeren, groene ruimte, etc. Die onrendabele investering schatten we op een bedrag tussen de € 10.000 en € 25.000 per woning, in totaal dus een bedrag tussen de € 60 mln. en € 250 mln, afhankelijk van het aantal woningen dat wordt gerealiseerd (6 à 10.000).

In het Dynamisch Stedelijk Masterplan worden, mede op basis van de keuzes die in andere grote steden worden gemaakt, twee oplossingsrichtingen aangegeven:

1. Doe er alles aan om, in een regisserende, of faciliterende rol, partijen te laten investeren. Dat kunnen ontwikkelaars zijn (Jebber op Rotsoord), maar ook woningcorporaties en scholen (KPN-terrein), of toekomstige bewoners (particulier opdrachtgeverschap op de Veemarkt). Geef ook veel ruimte aan tijdelijke ontwikkelingen. In verlaten bedrijfsgebouwen, maar ook in de vorm van tijdelijke studenten-huisvesting. Daarmee zal de waarde van de locatie toenemen en dus ook de kans dat er blijvende investeringen worden gedaan.
2. Investeer als gemeente, daar waar het echt nodig is om een voor de stad essentiële ontwikkeling op gang te brengen. Een locatie kan de schakel zijn tussen de binnenstad en een krachtwijk, maar het kan ook de herontwikkeling zijn van een gebouw of terrein dat al in eigendom van de gemeente is. Ook het realiseren van woningen voor een bepaalde doelgroep (bijvoorbeeld studenten) kan een drijfveer zijn om als gemeente het voortouw te nemen. Fasering is daarbij wel belangrijk: de zesduizend woningen hoeven niet in één keer gebouwd te worden, een gespreide ontwikkeling is goed voor het geld en goed voor de stad.

Met het instellen van een gemeentelijk fonds moet het mogelijk zijn de tekorten bij een aantal onrendabele investeringen te ondervangen.

Als het zo gaat, zijn er na enkele jaren resultaten zichtbaar: tijdelijke projecten en culturele manifestaties, een eerste paal voor tijdelijke huisvesting van studenten, een verwerving, een definitief ontwerp, een nieuwe groene ruimte. Maar vooral: nieuwe bewoners op oude terreinen, als symbool van de dynamische stad.





### Utrecht als aantrekkelijke stad

Utrecht heeft, samen met de regionale partners en de provincie, het binnenstedelijk bouwen prioriteit gegeven. Utrecht is, in tegenstelling tot vele plaatsen elders in het land, geen krimpregio. Dat komt niet alleen door de aantrekkelijke woonmilieus en de gunstige centrale ligging, maar ook door de relatief jonge bevolking, die het gevolg is van goed florierende opleidingsinstituten als de Universiteit en Hogescholen. Utrecht profiteert ook in economisch opzicht van hoogwaardige woonmilieus, omringende fraaie landschappen en een breed aanbod aan culturele activiteiten.

### Kiezen voor binnenstedelijk bouwen

Binnenstedelijk bouwen is noodzakelijk om de voortdurende druk op de Utrechtse woningmarkt te kunnen opvangen zonder een aanslag te (blijven) doen op het kwetsbare en waardevolle open landschap rond Utrecht: het Groene Hart en de Utrechtse Heuvelrug. De kwaliteit en nabijheid van beide dragen sterk bij aan de kwaliteit van de woonbeleving in de compacte stad die Utrecht is en ook zal blijven. Bovendien vraagt de situering van een aantal binnenstedelijke bouwlocaties niet alleen uit oogpunt van woningbouwproductie om ontwikkeling. Met de groei van de stad zijn enkele grotere bedrijfslocaties in de stad komen te liggen en vormen daar een barrière of hebben een negatieve uitstraling op de omgeving. Ook bedrijven kunnen er steeds minder goed uit de voeten. Woningbouw op die locaties vergroot de stedelijke samenhang. De meeste transformatielocaties ondersteunen bovendien door hun ligging de opbouw van een netwerk van het openbaar vervoer (en meer specifiek: tram), noodzakelijk om bij te dragen aan de ambitie van het College om de groei van de automobilititeit te halveren. In een aantal gevallen kan overigens ook een transformatie binnen de bedrijfsbestemming de gewenste meerwaarde voor de stad opleveren.

### Woon- en werkmilieus

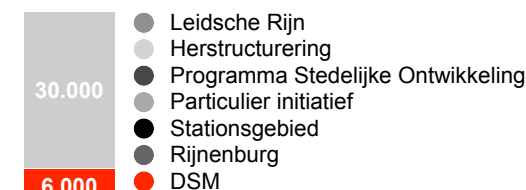
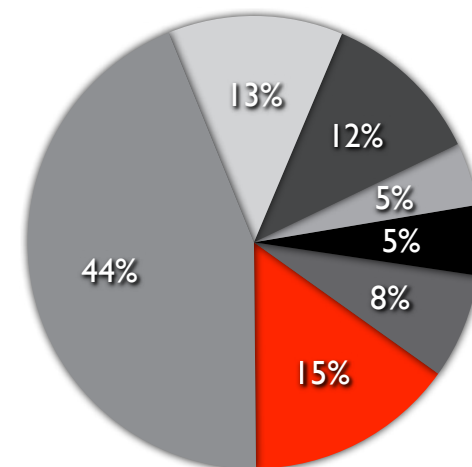
Zowel het bestuur, als inwoners en de zakelijk bij Utrecht betrokken partijen tonen ambities, zo blijkt ook uit de werkconferentie en het digitale stadsdebat. En terecht: de grote potentie van onze zich verjongende Stad van Kennis en Cultuur biedt ruimschoots kansen. Een stad van kennis en cultuur trekt en bindt kenniswerkers (ook van buiten Nederland) met een aantrekkelijke of zelfs boeiende woon- en werkomgeving. Utrecht heeft nog weinig van dit soort woon- en werkmilieus, maar nieuwe ontwikkellocaties in de stad bieden kansen om ze te maken.

### De woningbouwopgave

De productiedoelstellingen uit de Woonvisie (2010-2020) en de Structuurvisie NV Utrecht (periode tot 2030) tellen op tot 36.000 woningen. Een belangrijk deel van deze opgave wordt gerealiseerd in Leidsche Rijn, het Stationsgebied, in de huidige en toekomstige herstructureringsgebieden en in het specifieke woonmilieu van Rijnenburg. Rekening houdend met een noodzakelijke reserveplanvoorraad van zo'n 4.000 woningen resteert voor het Dynamisch Stedelijk Masterplan een forse opgave van ca. 6.000 woningen, 15% van de noodzakelijke productie. Die productiedoelen zullen er overigens niet toe leiden dat de druk op de Utrechtse woningmarkt weg zal vallen. De aantrekkelijke Utrechtse woonmilieus, in combinatie met de zich telkens verjongende populatie is de voornaamste oorzaak van een blijvende vraag naar woningen.

In een deel van de woningvraag kan de lopende productie nu minder goed voorzien. Duidelijk voorbeeld daarvan is de grote behoefte aan studenteneenheden, een specifieke doelgroep met specifieke behoeften en niet voor niets apart voorzien van doelstellingen in het Collegeprogramma.

### woningbouw opgave tot aan 2030



**36.000 woningen = totale opgave tot 2030**  
woonvisie + NV Utrecht tot 2030





## IN GESPREK MET DE STAD

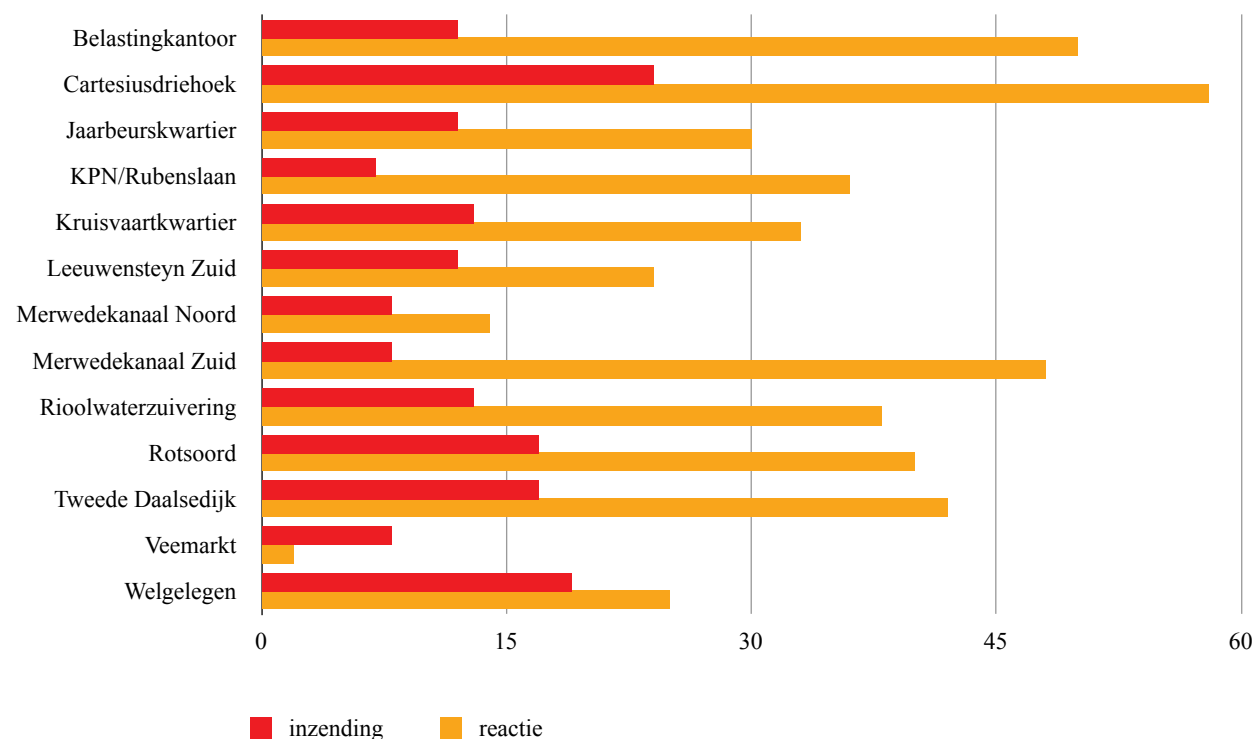
De gemeente heeft het voortouw genomen door de herontwikkeling van de binnenstedelijke locaties te agenderen. Vanuit het besef dat de herontwikkeling alleen tot stand kan komen met andere ondernemende partijen is de excursie en de werkconferentie opgezet. Deze evenementen vormden de opmaat naar het digitale stadsdebat. De uitnodiging aan de stad zich te mengen in de dialoog over binnenstedelijk bouwen was in zekere zin een experiment. We wisten niet hoeveel mensen de moeite zouden nemen om ideeën aan te dragen of met elkaar in debat te gaan.

Bij de participatie lag het accent op het delen van kennis en het aandragen van inspiratie. Met de diversiteit aan evenementen was het mogelijk verschillende doelgroepen te interesseren. Afgaande op de deelname en reacties is te stellen dat een brede groep is aangehaakt en zich betrokken voelt.

De opbrengst van de participatie heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan het DSM. Zo hebben de referenties uit de excursie de basis gevormd voor het opzetten en beschrijven van de woonmilieus. De voordrachten en discussie uit de werkconferentie klinken door in de ontwik-

kelingsstrategie. En droegen de vele inzendingen en reacties uit het stadsdebat bij aan de 'kleuring' van de locaties. Zo heeft het debat over de rol van het groen en openbare ruimte er toe geleid dat we dit onderwerp hebben toegevoegd als één van de stedelijke thema's. Veel van de bijdragen uit het debat zijn inspirerend. Ze zijn opgenomen in de analyse als kans of als dilemma, afhankelijk van de reacties. Het stadsdebat heeft aangetoond dat er volop creativiteit, kritisch vermogen en betrokkenheid aanwezig is. Het is zaak deze energie ook in de volgende stappen vast te houden.

Resultaat stadsdebat: Aantal inzendingen en reacties per locatie





## DIFFERENTIE OP BELEIDSACCENTEN

In het katern stedelijke thema's komen de vijf belangrijkste beleidsvelden in het ruimtelijk domein van de stad aan bod: wonen, bereikbaarheid, openbare ruimte, aanvullende programmering, en duurzaamheid.

De aandachtsvelden en ambities uit het bestaande beleid vormen het vertrekpunt. Hieruit zijn principes uit afgeleid die voor elke locatie gelden en die hier verkort zijn weergegeven.

### Wonen

Wonen is de motor achter de ontwikkeling van de binnenstedelijke locaties. De opgave richt zich op het vergroten van het stedelijk palet aan woonmilieus. Deze milieus zijn opgebouwd uit een groot aantal kenmerken en sluiten aan bij het faciliteren van de gewenste leefstijlen.

### Bereikbaarheid

De bevindingen uit het traject van het 'Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' vormen de basis. Hierin staat centraal de verschuiving van de groei van automobiliteit naar een toenemend belang van fiets en OV in de mobiliteit in Utrecht. Daarnaast gaat het om de kwaliteit van de leefomgeving; een integrale benadering van verstedelijking, infrastructuur en mobiliteit.

### Openbare ruimte

De principes voor de openbare ruimte komen voort uit de ambities uit het Groenstructuurplan Utrecht en de kwalitatieve benadering uit de stadsagenda 'Kennis en Cultuur'. Voorop staat het vergroten van de openbaarheid. Veel van de locaties zijn nu niet toegankelijk. Het voortbouwen op de bestaande groen en water structuren

vormt een volgende stap in het realiseren van een openbare ruimte met ontmoetingskwaliteit. Het accent ligt hierbij op het realiseren van kwaliteit in plaats van op kwantiteit.

### Aanvullende programmering

Koerst op een levendige, veilige en duurzame stad, met het realiseren van gemengde stedelijke programma's. Direct, bij nieuwe ontwikkelingen. Maar ook in de loop van de tijd, naarmate het gebied zich ontwikkelt. De locaties zijn niet gericht op realiseren grootschalige voorzieningen [kantoren / winkels]. De programmering is gericht op het versterken sociale cohesie; een mix van wonen met andere functies draagt bij aan stedelijke woonmilieus.

### Klimaat en duurzaamheid

Binnenstedelijk bouwen past binnen duurzaamheidsambities. Het thema duurzaamheid stelt een leefbare stad als voorwaarde voor een aantrekkelijke leefomgeving. Primair gaat het om in te zetten op ruimtelijke kwaliteit: belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde. Een van de aspecten is het beperken van de milieudruk. De nadruk wordt gelegd op het aangeven van kansen op het verwezenlijken van stedelijke ambities voor energie en klimaat in Utrecht.

Naast de 'leidende principes' worden in dit document 'onderscheidende principes' gehanteerd. Dit zijn de ingrediënten die de gewenste variatie in de ontwikkeling borgen. Vertrekpunt is, dat geen enkele locatie hetzelfde is en niet iedere locatie zich optimaal leent voor elke ambitie. Het schema biedt een overzicht van de onderscheidende principes en de relevantie per locatie.

**‘KLEURING’ VAN DE BINNENSTEDELIJKE LOCATIES**

Met het herontwikkelen van de binnenstedelijke locaties liggen er kansen om het palet aan woonmilieus in Utrecht te verbreden. De specifieke kenmerken van de verschillende locaties vormen hiervoor de basis. De eerder besproken stedelijke thema's bieden verder aanleiding om te differentieren. Hiermee kan per locatie specifiek gestuurd worden op te realiseren ambities. Daarnaast heeft het stadsdebat inspiratie opgeleverd met betrekking tot de (toekomstige) identiteit van de

locaties. Deze drie invalshoeken zijn gebruikt om de locaties een kleur te geven: een bandbreedte aan toekomstige woonmilieus, waarmee de stad Utrecht nog aantrekkelijker wordt om te wonen.

**Kleuring per locatie**

De kleuring van de locaties gebeurt door per locatie aan te geven welke woonmilieu kansrijk zijn. Het woonmilieu omschrijft de sfeer en uitstraling van het wonen en de leefomgeving aan de hand van woningtypes, buitenruimte, de mate van functiemenging, en de gewenste leefstijlen.

**Locaties onderling vergeleken**

De tabel ‘woonmilieus per locatie’ geeft een overzicht van de kansrijke woonmilieus op de DSM-locaties. Het laat zien hoe het palet aan woonmilieu is verdeeld over de locaties en hoe dit tegemoet komt aan de gewenste diversiteit.

| Woonmilieus / locaties |                               | Waterwonen | Parkwonen | Tuinstad | Stedelijk, rustig | Stedelijk, levendig | Centrumstedelijk |
|------------------------|-------------------------------|------------|-----------|----------|-------------------|---------------------|------------------|
|                        | Belastingkantoor              |            |           |          | ★ H               |                     |                  |
|                        | Cartesiusdriehoek             |            |           |          | ★ H               | ★ H                 |                  |
|                        | Jaarbeurskwartier             |            |           |          |                   | ★ H                 | ★ H              |
|                        | KPN-terrein Rubenslaan        |            |           |          | ★ H               | ★ H                 |                  |
|                        | Kruisvaartkwartier            |            |           |          | ★ H               | ★ H                 |                  |
|                        | Leeuwensteyn Zuid             |            | ★ M       | ★ M      |                   |                     |                  |
|                        | Merwedekanaalzone Noord       | ★ M        | ★ M       |          | ★ M               | M                   |                  |
|                        | Merwedekanaalzone Zuid        | ★ M        | ★ M       |          | ★ M               |                     |                  |
|                        | Rioolwaterzuivering a/d Vecht | L          | ★ L       | ★ L      |                   |                     |                  |
|                        | Rotsoord                      |            |           |          |                   | ★ H                 | ★ H              |
|                        | Spoorzone Tweede Daalsedijk   |            | M         |          | ★ M               | ★ M                 |                  |
|                        | Veemarkt                      |            | L         | ★ L      |                   |                     |                  |
|                        | Welgelegen                    |            | ★ M       | ★ M      | M                 |                     |                  |



Meest geschikte woonmilieu

H

Hoge bebouwingsdichtheid  
> 70 woningen/hectare

M

Gemiddelde bebouwingsdichtheid  
50 - 70 woningen/hectare

L

Lage bebouwingsdichtheid  
< 50 woningen/hectare





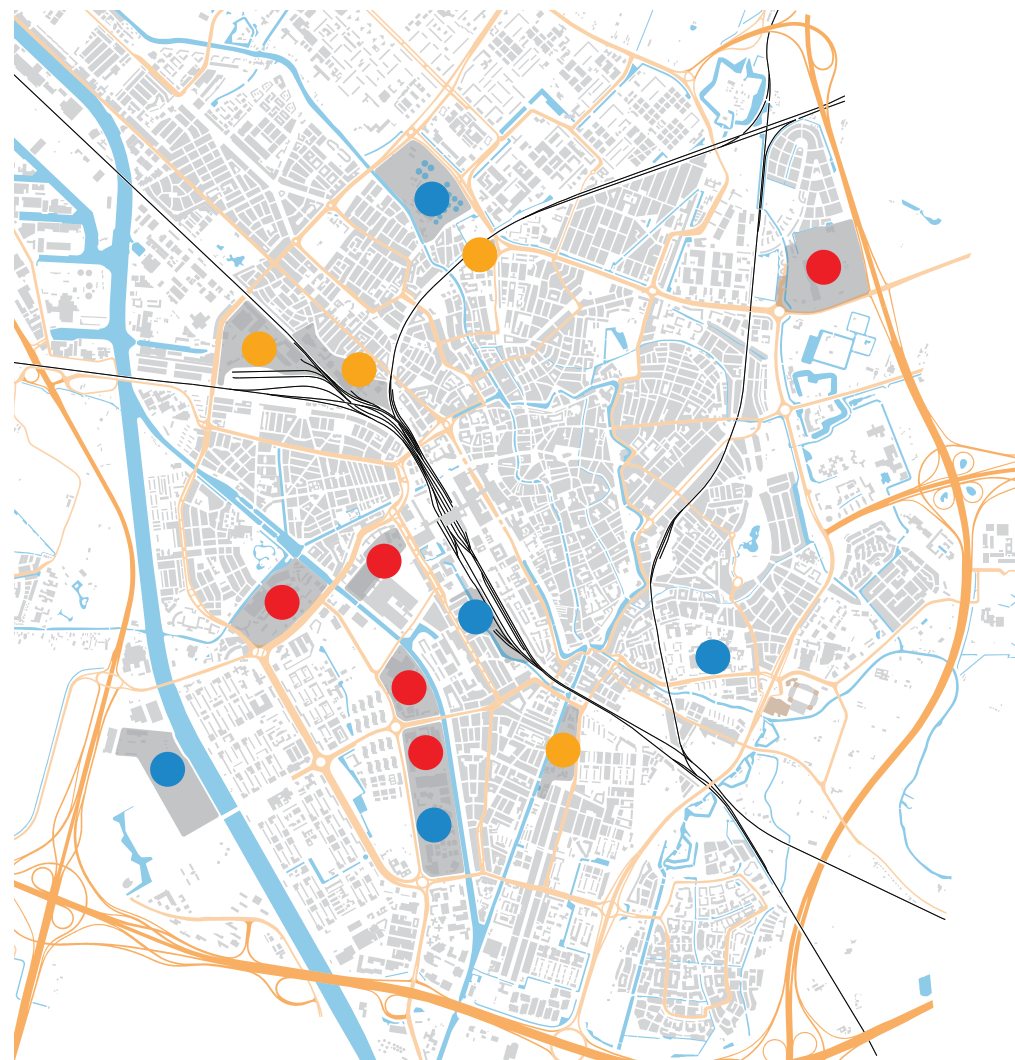
### DE KAARTEN OP TAFEL

De toekomst van integrale gebiedsontwikkeling zal er anders uitzien. De marktomstandigheden zijn als gevolg van de economische en financiële crisis totaal veranderd, projecten zijn stil gevallen. Hoge verwervingskosten, een versnipperd eigendom en knelpunten op het gebied van milieu zorgen ervoor dat een groot deel van de binnenstedelijke locaties zonder extra inspanningen en creativiteit van alle betrokken partijen niet gerealiseerd kan worden. Daarbij is sprake van een sterke afhankelijkheid van de economische omstandigheden. Die zijn op dit moment niet gunstig: er is nauwelijks ruimte voor investeringen door overheidspartijen en corporaties. De woningmarkt bevindt zich nog steeds in een dal. Er is sprake van een nieuwe realiteit die vraagt om andere en creatieve businessmodellen, werkwijzen en samenwerkingsvormen.

De samenhangende denkrichtingen voor de vernieuwing van de gebiedsontwikkeling vragen ieder een vernieuwing van houding, gedrag en werkwijze: anders denken en anders doen.

In het kader van de ontwikkelingsstrategie wordt ingegaan op de nieuwe samenwerkingsvormen en de rol van de gemeente in de gebiedsontwikkeling.

Daarnaast komen de kansen aan de orde in de toekomstige markt waar de eindgebruiker een grotere rol speelt. Een van de manieren is het faciliteren van particulier opdrachtgeverschap. De herontwikkeling lijkt alleen mogelijk als er zicht is op een ander manier van financieren. Het instellen van een gemeentelijk fonds vormt hierbij een belangrijk vliegwiel.



#### Gemeentelijke rol bij herontwikkeling

- Acteren
- Regisseren
- Faciliteren

Wat zien wij nu de komende vijf jaar aan ontwikkelingen op ons afkomen? De gemeente legt in het Dynamisch Stedelijk Masterplan de kaarten open op tafel en nodigt de ontwikkelende en investerende partijen uit om daarop te reageren. De vraag is dan: hoe zien anderen die rol en die van de gemeente? Hoe kijken partijen en betrokkenen aan tegen de 'inkleuring' van de verschillende locaties? Hebben we dezelfde of andere verwachtingen van de termijn waarop de ontwikkeling van een locatie tot stand zal komen? En wat zien we - met de kennis van nu - in de komende vijf jaar gebeuren? In het DSM komen een dertiental locaties aan bod die we hier in het kort weergeven:

#### Belastingkantoor

Het belastingkantoor staat nu leeg. Dat is slecht voor de omgeving. De gemeente wil actief meebepalen wat er met het gebouw en de locatie gaan gebeuren. Hergebruik? Sloop/nieuwbouw? Ook de bestemming en de doelgroep zijn belangrijk. Een ontwikkeling die zo snel mogelijk op gang moet komen, met een sterk regisserende rol voor de gemeente.

#### Cartesiusdriehoek

Grote delen van het terrein en de gebouwen zijn nu verhuurd. Voor 2018 is een grootschalige ontwikkeling niet mogelijk. Een geleidelijke ontwikkeling wel, zeker in combinatie met hergebruik van sommige gebouwen. Op termijn is het een belangrijke woningbouwlocatie, zij het met beperkingen voor wat betreft verkeer en milieu-hinder. Regisserende, deels faciliterende rol voor de gemeente.

#### Jaarbeurskwartier

De plannen voor het Jaarbeurskwartier hangen nauw samen met het Stationsgebied. Van daaruit worden de kaders aangegeven. Gezien de

toekomstige grondpositie van de gemeente ligt een acterende rol van de gemeente voor de hand, maar die hoeft de komende vijf jaar nog niet te worden vervuld.

#### KPN-terrein Rubenslaan

Het terrein komt in 2016 beschikbaar, maar SSH heeft, als toekomstig eigenaar, de ontwikkeling al ter hand genomen. De campusontwikkeling is gewenst, maar vraagt om afstemming met de buurt, omdat er eerder een afwijkende visie is vastgesteld. De rol van de gemeente kan faciliterend zijn.

#### Kruisvaartkwartier

Het Kruisvaartkwartier zal door marktpartijen worden ontwikkeld. De randvoorwaarden rond de infrastructuur zijn bekend. De gemeente kan een faciliterende rol spelen, als de toekomstige ontwikkelaar de uitkomsten van het stadsdebat meeneemt en goed afstemt met omwonenden. Herontwikkeling binnen vijf jaar is mogelijk.

#### Leeuwesteyn Zuid

Zolang de asfaltcentrale nog actief is op deze locatie, kunnen er geen woningen worden ontwikkeld. Mocht er sprake zijn van verplaatsing, dan kan de woningbouwontwikkeling – binnen het kader van het Masterplan Leidsche Rijn – alsnog worden gerealiseerd. Herontwikkeling binnen vijf jaar wordt niet verwacht, maar is ook niet onmogelijk.

#### Merwedekanaalzone Noord

Met het rijk zijn onderhandelingen gaande over de aankoop van het defensie terrein. Ook de gemeente heeft ter plaatse nog een grondpositie. De tijdige herontwikkeling van deze locatie is zeer gewenst. Niet alleen qua potentie van de locatie, maar ook als schakel tussen het Centrum en Kanaleneiland.

De restauratie van villa Jongerius is al gestart. Met partijen moet nog kritisch naar het huidige stedenbouwkundig plan worden gekeken, maar binnen vijf jaar moet er worden gebouwd!

#### Merwedekanaalzone Zuid

De Merwedekanaalzone is in beweging: leegstand, oriëntatie op andere bestemmingen, tijdelijke invulling van gebouwen, etc. De gemeente heeft een grondpositie en zal dus alleen al om die reden actief zijn in dit gebied. Ongewenste ontwikkelingen op korte termijn moeten worden tegengegaan, gewenste ontwikkelingen gestimuleerd. De prostitutiezone is nu een belemmering voor grootschalige woningbouwontwikkeling. De rol van de gemeente kan op de onderscheiden deellocaties sterk verschillen. In de komende vijf jaar moet actief en flexibel worden opgetreden om het gebied te kunnen laten transformeren.

#### Rioolwaterzuivering aan de Vecht

Het Waterschap moet investeren om de locatie voor de toekomst geschikt te maken als waterzuivering. Herontwikkeling tot woningbouwlocatie is op zichzelf erg gewenst, maar (te) duur, omdat de RWZI dan moet worden verplaatst. Zonder verplaatsing kan de gemeente zich beperken tot een faciliterende rol. De herontwikkeling zal naar verwachting binnen vijf jaar plaatsvinden.

#### Rotsoord

De transformatie van Rotsoord is al op gang gekomen. De relatie met de binnenstad is essentieel, evenals de gemengde en/of tijdelijke invulling van het gebied en de ruimtelijke kwaliteit (langs het water). Een regisserende rol is in dit gebied passend, maar een actieve en ondersteunende rol (bijvoorbeeld herontwikkeling watertoren) is op sommige onderdelen ook nodig.

## Spoorzone Tweede Daalsedijk

De spoorzone van de Tweede Daalsedijk staat aan het begin van het ontwikkelingsproces: gebouwen komen leeg en moeten worden gesloopt of herbestemd. Ook bodemsanering is nodig (rol eigenaar). Tijdelijke studentenhuisvesting is hier heel goed denkbaar, gecombineerd met een auto-arm regiem. De gemeente heeft hierin een regisserende rol, maar zal een actieve, stimulerende positie innemen als het gaat om het tempo: binnen vijf jaar zeer gewenst.

de Voorjaarsnota 2011 zal blijken welke gemeentelijke middelen er beschikbaar zijn om daar waar nodig te verwerven, te saneren, of op andere wijze onrendabele investeringen mogelijk te maken. Door het DSM jaarlijks bij te stellen, kan steeds een afweging worden gemaakt of de (onrendabele) investeringsruimte nog voldoende is.

rol van de gemeente bij ontwikkeling



## Veemarkt

De Veemarkt is eigendom van de gemeente en er is gekozen voor een actieve, innoverende rol op het gebied van participatie, duurzaamheid en woonvormen (CPO). De bouw van de woningen zal naar alle waarschijnlijkheid binnen vijf jaar starten.

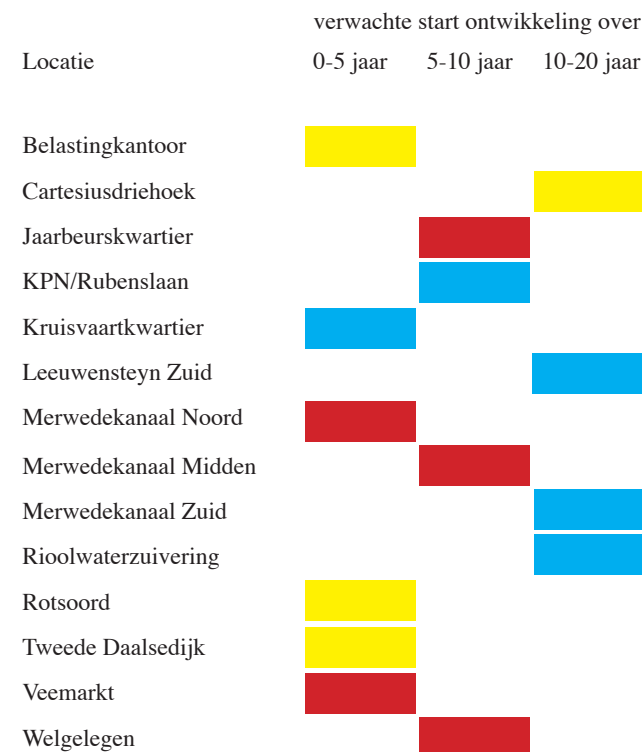
## Welgelegen

Als het nieuwe stadskantoor gereed is, komt een aantal kantoorgebouwen in Welgelegen vrij. Binnenkort moet worden gestart met de herontwikkeling, waarbij ook vragen rond renovatie, sloop/nieuwbouw en bestemming zullen spelen. Hoewel alleen gebouw I gemeentelijk eigendom is, ligt een actieve rol voor de hand.

## Andere locaties

Ondertussen worden er ook andere locaties genoemd. In de eerste update van het DSM in 2012 zullen we die meenemen.

In de komende vijf jaar zal de planontwikkeling zich moeten richten op zeker tweeduizend woningen. Een deel daarvan zal zonder een actieve rol van de gemeente tot stand kunnen komen, een ander deel zeker niet. Daarop zullen extra mensen en middelen op moeten worden ingezet om resultaat te kunnen boeken. Uit de besluitvorming rond



# voorstel aan de raad



Opgesteld door Bestuurs- en Concerndienst  
Bestuurs- en Concernondersteuning

Kenmerk 10.104720

Vergadering Raad

Vergaderdatum 28 juni 2011

Jaargang en nummer 2011 – 80

---

## Opleggen van geheimhouding

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

- 1 de Verordening op de raadscommissies 2010 gedeeltelijk te wijzigingen, zodat er geen discussie kan ontstaan over de geheime status van hetgeen tijdens de raadsinformatieavond behandeld wordt, en
- 2 de Verordening tot wijziging van de Verordening op de raadscommissies 2010 vast te stellen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,

Drs. M.R. Schurink

Mr. A. Wolfsen

---

### Conclusie commissie Mens en Samenleving:

Gaat als B-punt naar de raad van 28 juni.

De burgemeester heeft aangegeven dat het college heeft afgesproken het uitgangspunt te hanteren: 'alles is openbaar tenzij...' Wanneer stukken als geheim worden benoemd dan, dan wordt in de stukken gemotiveerd waarom het geheim is (aansluiting Gemeentewet danwel Wet openbaarheid van bestuur) en wanneer deze geheimhouding eindigt. Afgesproken is deze constatering bij de 'conclusies' op het stuk op te nemen.

De SP laat de griffie weten of het stuk wat hen betreft een A-status kan krijgen.

datum: 07 jun 2011

---

status: B

---



## samenvatting



|                    |                                                                 |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Bestuurs- en Concerndienst<br>Bestuurs- en Concernondersteuning |
| Kenmerk            | 10.104720                                                       |
| Vergadering        | Raad                                                            |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                    |
| Jaargang en nummer | 2011 – 80                                                       |

---

## Opleggen van geheimhouding

### Raadsvoorstel:

- 1 de Verordening op de raadscommissies 2010 gedeeltelijk te wijzigingen, zodat er geen discussie kan ontstaan over de geheime status van hetgeen tijdens de raadsinformatieavond behandeld wordt, en
  - 2 de Verordening tot wijziging van de Verordening op de raadscommissies 2010 vast te stellen.
- 

### Argumenten

- 1.1 Deze wijziging past bij de strengere toepassing van het onderscheid tussen vertrouwelijk en geheim.
- 2.1 Een werkbare oplossing kan worden opgenomen in de verordening.

### Kanttekeningen

- 2.1 De Raadinformatieavond zou ook weer teruggebracht kunnen worden in de formele commissievergaderingsstructuur.
- 2.2 Dit is geen beproefde oplossing.

# toelichting



|                    |                                                                 |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Bestuurs- en Concerndienst<br>Bestuurs- en Concernondersteuning |
| Kenmerk            | 10.104720                                                       |
| Vergadering        | Raad                                                            |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                    |
| Jaargang en nummer | 2011 – 80                                                       |

---

## Opleggen van geheimhouding

### Context

De kwalificaties 'vertrouwelijk' en 'geheim' worden gebruikt om een bestuurlijk stuk (adviezen, nota's etc.) aan de openbaarheid te onttrekken. Stukken zijn openbaar tenzij er een gegronde reden is om ze aan de openbaarheid te onttrekken. De redenen waarvoor stukken aan de openbaarheid kunnen worden onttrokken zijn limitatief opgesomd in de Wet Openbaarheid van Bestuur.

In Utrecht worden de termen vertrouwelijk en geheim door elkaar heen gebruikt. Het college heeft gevraagd om advies over het eenduidig en duidelijk gebruik van de kwalificatie 'vertrouwelijk' danwel de kwalificatie 'geheim'. Het college besluit over de wijze waarop de geheimhouding wordt opgelegd.

Een technisch uitwerkingpunt is dat het opleggen van geheimhouding als bedoeld in de gemeentewet niet ziet op het fenomeen 'Raadinformatieavond'. Besluitvorming op dit punt is aan de raad en wordt met dit advies ter besluitvorming voorgelegd.

Het totale bestuursadvies (college en raadsbesluiten) is in concept besproken in het presidium van 14 maart, aangezien het totaal de beide organen direct aangaat. Daaruit bleek de behoefte aan duidelijke motiveringseisen voor de op te leggen geheimhouding en het aangeven van de duur van de op te leggen geheimhouding. Deze punten zijn in de collegebesluitvorming verwerkt.

### Argumenten

#### *1.1 Deze wijziging past bij de strengere toepassing van het onderscheid tussen vertrouwelijk en geheim.*

Met de invoering van de 'nieuwe werkwijze voor de raad en commissies' in 2008 is naast de formele vergaderstructuur van de raadscommissies en de raad de 'Raadinformatieavond (RIA)' geïntroduceerd. Volgens Artikel 7 van de Verordening op de raadscommissies 2010 is de RIA o.a. bedoeld 'als instrument om raadsleden de mogelijkheid te bieden om die informatie te verkrijgen die noodzakelijk is om het debat in de raadscommissies te kunnen voeren en een politiek standpunt te kunnen bepalen'.

Ook het college informeert de raad regelmatig op RIA's over allerlei onderwerpen. Soms betreffen dit onderwerpen die om 'gegronde redenen' in 'vertrouwelijkheid' (lees nu: 'in het geheim') gedeeld worden.

In het verlengde van insteek om tot een afbakening te komen en daarbij

# toelichting



|                    |                                                                 |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Bestuurs- en Concerndienst<br>Bestuurs- en Concernondersteuning |
| Kenmerk            | 10.104720                                                       |
| Vergadering        | Raad                                                            |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                    |
| Jaargang en nummer | 2011 – 80                                                       |

---

slechts nog de kwalificatie 'geheim' te hanteren, lijkt het begrip 'Raadsinformatieavond' niet in de wettelijke omschrijving/aanduiding te vatten te zijn als bedoeld in de voornoemde artikelen van de Gemeentewet. Het gaat immers niet om een formele vergadering als bedoeld in de Gemeentewet. Het is wenselijk om ook op dit punt helder te zijn over de status van stukken.

## 2.1 Een werkbare oplossing kan worden opgenomen in de verordening.

Een raadsinformatieavond is naar zijn aard openbaar. De aanpassing houdt dan in dat tijdens een Raadsinformatieavond de overdracht van 'geheime' informatie mogelijk wordt gemaakt en wel zo dat wanneer 'geheime' informatie wordt verstrekt dit als buitengewone commissievergadering wordt aangemerkt. Daarnaast blijft natuurlijk gewoon de mogelijkheid bestaan tot een 'geheim' debat in de reguliere commissies en raadsvergaderingen, als bedoeld in de Gemeentewet.

Het voorstel is om de de 'Verordening op de raadscommissies 2010' gedeeltelijk te wijzigen en wel zo dat:

– Artikel 7 van de verordening een lid '3' krijgt waarin wordt bepaald dat:

3. a. De Procedurecommissie kan besluiten om één of meerdere agendaonderde(e)l(-en) van een 'Raadsinformatieavond' danwel een 'solitaire informatiebijeenkomst' aan te merken als een buitengewone, besloten vergadering van de raadscommissie, waar bij aanvang van die vergadering met gesloten deuren geheimhouding wordt opgelegd als bedoeld in artikel 86 van de Gemeentewet omtrent de stukken die aan de commissieleden worden overgelegd alsook over het in de besloten vergadering behandelde.

3. b. In tegenstelling tot het bepaalde in Artikel 15, eerste lid (Red.: oproeping ter vergadering via toezending van de agenda) zal de oproeping tot de vergadering voor het/de betreffende geheime agendaonderwerp(-en) geschieden door toezending van de agenda en evt. bijbehorende stukken via het postvakken van de raadsleden.

3. c. Van het behandelde wordt een summier impressieverslag gemaakt waarin in ieder geval is opgenomen: het onderwerp van het behandelde, welke personen aanwezig waren bij de behandeling, of en waarover geheimhouding is opgelegd. Het 'geheime' impressie verslag van het verhandelde wordt ter vaststelling geagendeerd voor de eerste commissievergadering waarop het agendaonderwerp betrekking heeft.

## Kanttekeningen

# toelichting



|                    |                                                                 |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Bestuurs- en Concerndienst<br>Bestuurs- en Concernondersteuning |
| Kenmerk            | 10.104720                                                       |
| Vergadering        | Raad                                                            |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                    |
| Jaargang en nummer | 2011 – 80                                                       |

## 2.1 *De Raadinformatieavond zou ook weer teruggebracht kunnen worden in de formele commissievergaderingsstructuur.*

De meest voor de hand liggende oplossing voor het gesignaleerde probleem is om de als 'geheim' te bestempelen RIA's weer terug te brengen in de formele commissievergaderingsstructuur. Omdat deze werkwijze veel 'tijd' van de reguliere vergadertijd van de commissies opslokt en de raad met de invoering van de nieuwe werkwijze besloten heeft om 'informatieoverdracht' (waarbij ook soms derden betrokken zijn, b.v. de officier van justitie, medewerkers van woningcorporaties, e.d.) te laten plaatsvinden op de 'RIA's', wordt de raad voorgesteld de Verordening op de raadscommissies 2010 aan te passen.

## 2.2 *Dit is geen beproefde oplossing.*

De voorgestelde oplossing is vooral pragmatisch ingestoken. Of de voorgestelde aanpassing 'houdbaar' is in het geval van een strafzaak wordt pas duidelijk als het zover komt. De rechter zal daarbij in ieder geval de 'intentie van de maatregel' en het 'feit dat het betrokken orgaan weloverwogen een passende regeling' in het leven heeft willen roepen laten meewegen.

### **Uitvoering**

**Bestuursadviezen:** In de bestuursadviezen wordt de kwalificatie 'vertrouwelijk' veranderd in 'geheim'. De instructie 'opleggen geheimhouding' is beschikbaar via de website van Stafbureau Gemeentesecretaris. Stafbureau Gemeentesecretaris gaat de adviezen toetsen op het juist opleggen van de geheimhouding.

**Besluitenlijsten:** de vertrouwelijke besluitenlijsten gaan geheime besluitenlijst heten.

**Bewaking dat tijdelijk geheime stukken naar openbaar gaan:** dit gebeurt door SG en de Griffie.

Met dit besluit blijft nog één tekortkoming bestaan. Het CoRa systeem kan een advies niet gedeeltelijk geheim maken. Aanpassingen van het huidige CoRa systeem zijn in de aanloop van de ontwikkeling van haar opvolger, niet mogelijk. Deze functionele eis zal worden meegenomen bij de ontwikkeling van het nieuwe CoRa.

### **Bijlagen voor de raad en/of raadscommissie**

- Wijzingsverordening 'Verordening op de raadscommissies 2010'

# raadsbesluit



|                    |                                                                 |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Bestuurs- en Concerndienst<br>Bestuurs- en Concernondersteuning |
| Kenmerk            | 10.104720                                                       |
| Vergadering        | Raad                                                            |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                    |
| Jaargang en nummer | 2011 – 80                                                       |

---

## Opleggen van geheimhouding

### Besluit

- 1 de Verordening op de raadscommissies 2010 gedeeltelijk te wijzigen, zodat er geen discussie kan ontstaan over de geheime status van hetgeen tijdens de raadsinformatieavond behandeld wordt, en
- 2 de Verordening tot wijziging van de Verordening op de raadscommissies 2010 vast te stellen.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 28 juni 2011.

De griffier,

De burgemeester,

# GEMEENTEBLAD VAN UTRECHT 2011

Nr.

## Verordening tot wijziging van de Verordening op de raadscommissies 2010 (raadsbesluit van )

De raad der gemeente Utrecht, gelet op het voorstel van het presidium d.d.

Besluit

vast te stellen de volgende

### VERORDENING tot wijziging van de Verordening op de raadscommissies 2010

#### ARTIKEL I

De Verordening op de raadscommissies 2010 (Gemeentebblad van Utrecht 2010, nr. 12), wordt gewijzigd als  
aangegeven in artikel II.

#### ARTIKEL II

Aan artikel 7 wordt een derde lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

3. a. De Procedurecommissie kan besluiten om één of meerdere agendaonderde(e)l(-en) van een 'Raadsinformatieavond', dan wel een 'solitaire informatiebijeenkomst', aan te merken als een buitengewone, besloten vergadering van de raadscommissie, waar bij aanvang van die vergadering met gesloten deuren geheimhouding wordt opgelegd als bedoeld in artikel 86 van de Gemeentewet omtrent de stukken die aan de commissieleden worden overgelegd alsook over het in de besloten vergadering behandelde;
- b. In tegenstelling tot het bepaalde in artikel 15, eerste lid zal de oproeping tot de vergadering voor het/de betreffende geheime agendaonderwerp(-en) geschieden door toezending van de agenda en eventuele bijbehorende stukken via het postvakken van de raadsleden;
- c. van het behandelde wordt een summier impressieverslag gemaakt, waarin in ieder geval is opgenomen: het onderwerp van het behandelde, welke personen aanwezig waren bij de behandeling, of en waarover geheimhouding is opgelegd. Het 'geheime' impressieverslag van het verhandelde wordt ter vaststelling geagendeerd voor de eerste commissievergadering waarop het agendaonderwerp betrekking heeft.

#### ARTIKEL III

Deze verordening treedt in werking op de dag nadat deze bekend gemaakt is.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de raad, gehouden op.

De griffier,

De burgemeester,

# *voorstel aan de raad*



Opgesteld door Bestuurs- en Concerndienst  
Bestuurs- en Concernzaken  
Bestuurlijke, Internationale en Subsidie Zaken

Kenmerk 11.055780

Vergadering Raad

Vergaderdatum 28 juni 2011

Jaargang en nummer 2011 – 81

---

## Herbenoeming referendumcommissie 2011

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

- 1 de heer B.J. Schouten per 5 juli 2011 te herbenoemen als voorzitter van de Referendumcommissie en
- 2 mevrouw M. van de Vrugt en de heer H. Kummeling te herbenoemen als leden van de Referendumcommissie.

N.B. Besluitpunten 1 en 2 zijn referendabel.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,

Drs. M.R. Schurink

Mr. A. Wolfsen

---

Conclusie commissie Mens en Samenleving:

De commissie stemt in met het raadsvoorstel

datum: 07 jun 2011

---

status: A

---



## samenvatting



|                    |                                                                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Bestuurs- en Concerndienst<br>Bestuurs- en Concernzaken<br>Bestuurlijke, Internationale en Subsidie Zaken |
| Kenmerk            | 11.055780                                                                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 81                                                                                                 |

---

# Herbenoeming referendumcommissie 2011

### Raadsvoorstel:

- 1 de heer B.J. Schouten per 5 juli 2011 te herbenoemen als voorzitter van de Referendumcommissie en
- 2 mevrouw M. van de Vrugt en de heer H. Kummeling te herbenoemen als leden van de Referendumcommissie.

N.B. Besluitpunten 1 en 2 zijn referendabel.

---

### Argumenten

- 1.1 De heer B.J. Schouten heeft aangegeven nog een termijn beschikbaar te zijn als voorzitter van de Referendumcommissie.
- 2.1 Mevrouw Van de Vrugt en de heer Kummeling hebben aangegeven nog een termijn beschikbaar te zijn als leden van de Referendumcommissie.

### Kanttekeningen

- 1.1 De heer B. Schouten gaat voor een tweede termijn als voorzitter van de Referendumcommissie.
- 2.1 Mevrouw Van de Vrugt en de heer Kummeling gaan voor een derde termijn als leden van de Referendumcommissie.

# toelichting



|                    |                                                                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Bestuurs- en Concerndienst<br>Bestuurs- en Concernzaken<br>Bestuurlijke, Internationale en Subsidie Zaken |
| Kenmerk            | 11.055780                                                                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 81                                                                                                 |

---

## Herbenoeming referendumcommissie 2011

### Context

De huidige leden van de Referendumcommissie zijn op 5 juli 2007 benoemd voor een periode van vier jaar. Die termijn loopt binnenkort af.

Alle leden van de Referendumcommissie hebben aangegeven beschikbaar te zijn om nog een termijn zitting in de commissie te nemen.

De benoeming van de leden is gebaseerd op de Referendumverordening Utrecht 2006, artikel 15, tweede lid: 'De raad benoemt en ontslaat haar leden' en het Reglement referendumcommissie, artikel 4, eerste lid: "De commissie bestaat uit drie leden die uit hun midden een voorzitter aanwijzen. Zij worden voor een periode van 4 jaar door de gemeenteraad benoemd en kunnen terstond worden herbenoemd."

### Argumenten

- 1.1 De heer B.J. Schouten heeft aangegeven nog een termijn beschikbaar te zijn als voorzitter van de Referendumcommissie.*

De huidige termijn als voorzitter van de Referendumcommissie van de heer B.J. Schouten verloopt op 5 juli 2011.

- 2.1 Mevrouw Van de Vrugt en de heer Kummeling hebben aangegeven nog een termijn beschikbaar te zijn als leden van de Referendumcommissie.*

De huidige termijn van mevrouw Van de Vrugt en de heer Kummeling als lid van de Referendumcommissie verloopt op 5 juli 2011.

### Kanttekeningen

- 1.1 De heer B. Schouten gaat voor een tweede termijn als voorzitter van de Referendumcommissie.*

De huidige termijn van de heer B.J. Schouten als voorzitter van de Referendumcommissie verloopt op 5 juli 2011.

- 2.1 Mevrouw Van de Vrugt en de heer Kummeling gaan voor een derde termijn als leden van de Referendumcommissie.*

# toelichting



|                    |                                                                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Bestuurs- en Concerndienst<br>Bestuurs- en Concernzaken<br>Bestuurlijke, Internationale en Subsidie Zaken |
| Kenmerk            | 11.055780                                                                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 81                                                                                                 |

---

De huidige termijn van mevrouw Van de Vrugt en de heer Kummeling verloopt op 5 juli 2011. Mevrouw Van de Vrugt heeft wel aangegeven dat dit de laatste termijn is dat zij beschikbaar is als lid van de Referendumcommissie.

## Uitvoering

Naar aanleiding van het raadsbesluit wordt een persbericht verstuurd.

## Bijlagen voor de raad en/of raadscommissie

- Curricula vitae van de leden van de referendumcommissie

## Eerdere besluitvorming

Collegebesluit 'Benoeming en herbenoeming referendumcommissie', 26 juni 2007  
(kenmerk 07.060967)

Benoeming gedaan tijdens de raad van 5 juli 2007 (nr. 07. 065772)

## *raadsbesluit*



Opgesteld door Bestuurs- en Concerndienst  
Bestuurs- en Concernzaken  
Bestuurlijke, Internationale en Subsidie Zaken

Kenmerk 11.055780

Vergadering Raad

Vergaderdatum 28 juni 2011

Jaargang en nummer 2011 – 81

---

# Herbenoeming referendumcommissie 2011

### Besluit

- 1 de heer B.J. Schouten per 5 juli 2011 te herbenoemen als voorzitter van de Referendumcommissie en
- 2 mevrouw M. van de Vrugt en de heer H. Kummeling te herbenoemen als leden van de Referendumcommissie.

N.B. Besluitpunten 1 en 2 zijn referendabel.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 28 juni 2011.

De griffier,

De burgemeester,

# voorstel aan de raad



Opgesteld door Bestuurs- en Concerndienst  
Bestuurs- en Concernzaken  
Bestuurlijke, Internationale en Subsidie Zaken

Kenmerk 11.053767

Vergadering Raad

Vergaderdatum 28 juni 2011

Jaargang en nummer 2011 – 82

---

## Digitale petitie c.a.

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

- 1 de Verordening op het Burgerinitiatief 2011 vast te stellen en de Verordening op het Burgerinitiatief uit 2004 (Gemeentebblad van utrecht 2004, nr. 58) in te trekken; in de Verordening op het Burgerinitiatief 2011 wordt toegestaan om op elektronische wijze, via de website [www.petities.nl](http://www.petities.nl), een burgerinitiatief te ondersteunen naast de bestaande mogelijkheid van het schriftelijk indienen en ondertekenen;
- 2 de Referendumverordening 2006 (bijlage 1) zodanig te wijzigen:
  - a. dat in verschillende voorbereidende fasen van een raadgevend referendum het wordt toegestaan op elektronische wijze, via de website [www.petities.nl](http://www.petities.nl), een referendumverzoek te ondersteunen (in de laatste fase van een raadgevend referendum, het definitief verzoek, vindt de ondertekening plaats via DigiD) naast de bestaande mogelijkheid van het ondertekenen op papier;
  - b. dat duidelijker in de verordening verwoord wordt dat als aan alle formele vereisten wordt voldaan en er geen sprake is van een uitzonderingsgrond, de raad gehouden is om te beslissen dat een referendum wordt gehouden en dus niet de discretionaire bevoegdheid heeft te besluiten geen referendum te houden;
  - c. dat enkele kleine onvolkomheden uit de verordening worden gecorrigeerd; een en ander conform in de bijlage 2 aangegeven schuingedrukte tekst; en
- 3 met oog op de beslispunten onder 2a, 2b en 2c een nieuwe geconsolideerde versie van de Referendumverordening uit 2006 (Gemeentebblad van Utrecht 2006, nr. 11) vast te stellen (bijlage 3).

N.B. Besluitpunten 1,2 en 3 zijn referendabel.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,

Drs. M.R. Schurink

Mr. A. Wolfsen

---

Conclusie commissie Mens en Samenleving:

# *voorstel aan de raad*



Opgesteld door Bestuurs- en Concerndienst  
Bestuurs- en Concernzaken  
Bestuurlijke, Internationale en Subsidie Zaken

Kenmerk 11.053767

Vergadering Raad

Vergaderdatum 28 juni 2011

Jaargang en nummer 2011 – 82

---

Gaat als B-punt naar de raad van 28 juni.

CDA en ChristenUnie hebben moeite met beslispunt 2.b. vanwege de gevolgen voor de discretionaire bevoegdheid van de raad.

datum: 07 jun 2011

---

status: B

---

# samenvatting



|                    |                                                                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Bestuurs- en Concerndienst<br>Bestuurs- en Concernzaken<br>Bestuurlijke, Internationale en Subsidie Zaken |
| Kenmerk            | 11.053767                                                                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 82                                                                                                 |

---

## Digitale petitie c.a.

### Raadsvoorstel:

- 1 de Verordening op het Burgerinitiatief 2011 vast te stellen en de Verordening op het Burgerinitiatief uit 2004 (Gemeentebblad van utrecht 2004, nr. 58) in te trekken; in de Verordening op het Burgerinitiatief 2011 wordt toegestaan om op elektronische wijze, via de website [www.petities.nl](http://www.petities.nl), een burgerinitiatief te ondersteunen naast de bestaande mogelijkheid van het schriftelijk indienen en ondertekenen;
- 2 de Referendumverordening 2006 (bijlage 1) zodanig te wijzigen:
  - a. dat in verschillende voorbereidende fasen van een raadgevend referendum het wordt toegestaan op elektronische wijze, via de website [www.petities.nl](http://www.petities.nl), een referendumverzoek te ondersteunen (in de laatste fase van een raadgevend referendum, het definitief verzoek, vindt de ondertekening plaats via DigiD) naast de bestaande mogelijkheid van het ondertekenen op papier;
  - b. dat duidelijker in de verordening verwoord wordt dat als aan alle formele vereisten wordt voldaan en er geen sprake is van een uitzonderingsgrond, de raad gehouden is om te beslissen dat een referendum wordt gehouden en dus niet de discretionaire bevoegdheid heeft te besluiten geen referendum te houden;
  - c. dat enkele kleine onvolkomheden uit de verordening worden gecorrigeerd; een en ander conform in de bijlage 2 aangegeven schuingedrukte tekst; en
- 3 met oog op de beslis punten onder 2a, 2b en 2c een nieuwe geconsolideerde versie van de Referendumverordening uit 2006 (Gemeentebblad van Utrecht 2006, nr. 11) vast te stellen (bijlage 3).

N.B. Besluitpunten 1,2 en 3 zijn referendabel.

---

### Argumenten

- 1.1 De raad wenst de mogelijkheid voor burgers om invloed uit te oefenen op de politieke agenda toegankelijker te maken.
- 2.1 Ad a. De raad wenst de mogelijkheid voor burgers om invloed uit te oefenen op de politieke agenda toegankelijker te maken.
- 2.2 Ad b. Met deze wijziging wordt duidelijker geformuleerd welke bevoegdheid



# samenvatting



|                    |                                                                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Bestuurs- en Concerndienst<br>Bestuurs- en Concernzaken<br>Bestuurlijke, Internationale en Subsidie Zaken |
| Kenmerk            | 11.053767                                                                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 82                                                                                                 |

---

de gemeenteraad heeft ten aanzien van het raadplegend referendum.

- 3.1 Er worden een aanzienlijk aantal wijzigingen doorgevoerd wanneer men instemt met de beslispunten 2a, 2b en/of 2c.

## Kanttekeningen

- 1.1 Ondersteuning van burgerinitiatieven (schriftelijk of via [petities.nl](http://petities.nl)) kan risico's met zich mee brengen ten aanzien van de authenticiteit van de ondersteuners.
- 2.1 Ad a. Ondersteuning van referendumverzoeken (schriftelijk of via [petities.nl](http://petities.nl)) kan risico's met zich mee brengen ten aanzien van de authenticiteit van de ondersteuners.
- 2.2 Ad b. Een andere interpretatie van het huidige artikel 3 van de Referendumverordening zou in kunnen houden dat de raad, indien aan alle vereisten wordt voldaan en geen sprake is van een uitzonderingsgrond, toch de discretionaire bevoegdheid heeft te besluiten om geen referendum te houden.
- 3.1 Een referendumverordening met daarin de wijzigingen naar aanleiding van de besluitvorming bij beslispunten 2a, 2b en 2c zichtbaar is ook mogelijk.

# toelichting



|                    |                                                                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Bestuurs- en Concerndienst<br>Bestuurs- en Concernzaken<br>Bestuurlijke, Internationale en Subsidie Zaken |
| Kenmerk            | 11.053767                                                                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 82                                                                                                 |

---

## Digitale petitie c.a.

### Context

Op 8 april 2010 heeft uw raad ingestemd met een initiatiefvoorstel van de fractie van (Stadspartij) Leefbaar Utrecht om petitie, burgerinitiatieven en referendumverzoeken digitaal te laten ondersteunen. Dit om de laagdrempeligheid voor de inwoners uit de gemeente Utrecht om deel te nemen aan het bestuur van de gemeente te vergroten (Jaargang 2009, nr. 137).

Om dit mogelijk te maken moeten zowel de Referendumverordening (Gemeentebblad van Utrecht 2006, nr. 11) als de Verordening Burgerinitiatief (Gemeentebblad van Utrecht 2004, nr. 58) gewijzigd worden. Dit met het oog op het mogelijk maken van het elektronisch ondersteunen van een burgerinitiatief en een referendumverzoek, via de website [www.petities.nl](http://www.petities.nl), naast de schriftelijke wijze. Voor petitie bestaat er geen verordening. Met het raadsbesluit van 8 april 2010 zijn het indienen en ondersteunen van petitie via [www.petities.nl](http://www.petities.nl) mogelijk geworden.

Met de griffie en de indieners van het raadsvoorstel is afgesproken om omwille van de extra eisen aan de betrouwbaarheid, die wenselijk zijn vanwege de rechtsgevolgen die op kunnen treden na de derde en laatste fase (het definitief verzoek om een referendum), in deze fase gebruik te maken van DigiD. Hiervoor wordt de ondertekenaar van het referendumverzoek in de laatste fase door de website [www.petities.nl](http://www.petities.nl) doorgelinkt naar de gemeentelijke DigiD-omgeving om een elektronische handtekening te zetten onder het referendumverzoek. Dit in navolging van de gemeente Leiden, die alleen het definitief verzoek heeft gedigitaliseerd, ook door middel van DigiD. DigiD geldt namelijk als een elektronische handtekening in de zin van de wet en biedt meer zekerheid dat de ondersteuning daadwerkelijk wordt gegeven door de betreffende persoon. De gemeente Utrecht werkt op het moment aan een gebruikskader elektronische (digitale) handtekening, waarin het gebruik van DigiD eveneens een belangrijke rol speelt bij het kiezen van de juiste mate van betrouwbaarheid. Met dit bestuursadvies wordt dus –met toestemming van de indieners– enigszins afgeweken van het initiatiefvoorstel van de gemeenteraad.

Om de digitale ondersteuning zoveel mogelijk gelijk te stellen aan de papieren ondersteuning, wordt in de tweede fase al de mogelijkheid geboden een referendumverzoek te steunen door middel van DigiD. De handtekeningen die in de tweede fase gegenereerd worden, tellen dan namelijk mee in de derde (tevens

# toelichting



|                    |                                                                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Bestuurs- en Concerndienst<br>Bestuurs- en Concernzaken<br>Bestuurlijke, Internationale en Subsidie Zaken |
| Kenmerk            | 11.053767                                                                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 82                                                                                                 |

---

laatste) fase. Ook deze afwijking van het initiatiefvoorstel van de gemeenteraad werd met de griffie en de indieners besproken.

Sinds 2006 heeft de gemeente Utrecht een Referendumverordening waardoor het mogelijk is zowel een raadplegend (op initiatief van de raad) als een raadgevend (op initiatief van burgers) referendum te houden. Uw raad is nu bevoegd om –ondanks het bestaan van een ontvankelijke kennisgeving door burgers en het feit dat het gaat om een onderwerp dat niet is uitgezonderd– te besluiten om toch niet over te gaan tot een raadgevend referendum. Dit is zo gebeurd bij het referendumverzoek ALU in 2009. Omdat de tekst van de huidige Referendumverordening over deze raadsbevoegdheid als onvoldoende duidelijk wordt ervaren, stellen wij u voor de tekst van de Referendumverordening op dit punt te verduidelijken.

## Argumenten

### *1.1 De raad wenst de mogelijkheid voor burgers om invloed uit te oefenen op de politieke agenda toegankelijker te maken.*

Het doel van het initiatiefvoorstel waarmee de raad op 8 april 2010 (Jaargang 2009, nr. 137) instemde was het laagdrempeliger of toegankelijker maken van het voorleggen van eigen voorstellen van burgers aan de gemeenteraad. De drempel om petitie's, burgerinitiatieven en referenda te ondersteunen wordt verlaagd door het aanbieden van een elektronische weg naast de papieren weg.

### *2.1 Ad a. De raad wenst de mogelijkheid voor burgers om invloed uit te oefenen op de politieke agenda toegankelijker te maken.*

Het doel van het initiatiefvoorstel waarmee de raad op 8 april 2010 instemde was het laagdrempeliger of toegankelijker maken van het voorleggen van eigen voorstellen van burgers aan de gemeenteraad. De drempel om petitie's, burgerinitiatieven en referenda te ondersteunen wordt verlaagd door het aanbieden van een elektronische weg naast de papieren weg.

### *2.2 Ad b. Met deze wijziging wordt duidelijker geformuleerd welke bevoegdheid de gemeenteraad heeft ten aanzien van het raadplegend referendum.*

Met deze wijziging wordt duidelijker geformuleerd dat de gemeenteraad, als voldaan wordt aan alle vereisten en er geen sprake is van een uitzonderingsgrond, niet de discretionaire bevoegdheid heeft toch te besluiten géén referendum te houden. Als voldaan wordt aan de formele eisen, zal een referendum worden gehouden. Voorkomen dient immers te worden dat de

# toelichting



|                    |                                                                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Bestuurs- en Concerndienst<br>Bestuurs- en Concernzaken<br>Bestuurlijke, Internationale en Subsidie Zaken |
| Kenmerk            | 11.053767                                                                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 82                                                                                                 |

---

verordening een leeg instrument wordt waarbij het praktisch onmogelijk wordt een referendum te organiseren, aangezien de raad toch altijd mag beslissen geen referendum te houden, ook als aan de formele vereisten voldaan wordt en er geen sprake is van een uitzonderingsgrond. Bovendien biedt het de burger vooraf volledige duidelijkheid (rechtszekerheid) over wanneer wel en niet een referendum zal worden gehouden; de voorwaarden staan immers in de verordening opgenomen. De tekst van de verordening zal hierop aangepast worden.

### *3.1 Er worden een aanzienlijk aantal wijzigingen doorgevoerd wanneer men instemt met de beslispunten 2a, 2b en/of 2c.*

Vanwege het grote aantal wijzigingen dat doorgevoerd moet worden wanneer men instemt met de beslispunten 2a, 2b en/of 2c is een nieuwe geconsolideerde versie van de Referendumverordening uit 2006 wenselijk voor de overzichtelijkheid van de verordening.

## Kanttekeningen

### *1.1 Ondersteuning van burgerinitiatieven (schriftelijk of via [petities.nl](http://petities.nl)) kan risico's met zich mee brengen ten aanzien van de authenticiteit van de ondersteuners.*

De huidige schriftelijke wijze van referendumverzoeken indienen en ondersteunen is helaas niet 100% waterdicht. Ook digitaliseren van ondersteuning van burgerinitiatieven door middel van de website [www.petities.nl](http://www.petities.nl) kan fraudegevoelig zijn, omdat iemand zich als een ander voor kan doen.

### *2.1 Ad a. Ondersteuning van referendumverzoeken (schriftelijk of via [petities.nl](http://petities.nl)) kan risico's met zich mee brengen ten aanzien van de authenticiteit van de ondersteuners.*

De huidige schriftelijke wijze van referendumverzoeken indienen en ondersteunen is helaas niet 100% waterdicht. Ook digitaliseren van ondersteuning van referendumverzoeken door middel van de website [www.petities.nl](http://www.petities.nl) kan fraudegevoelig zijn, omdat iemand zich als een ander voor kan doen.

In de huidige gemeentelijke verordeningen voor burgerinitiatieven en referenda wordt op verschillende plaatsen gesproken over 'schriftelijk' en worden 'handtekeningen' vereist. Een 'elektronische handtekening' (artikel

# toelichting



|                    |                                                                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Bestuurs- en Concerndienst<br>Bestuurs- en Concernzaken<br>Bestuurlijke, Internationale en Subsidie Zaken |
| Kenmerk            | 11.053767                                                                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 82                                                                                                 |

---

3:15a BW) die aan bepaalde vereisten voldoet, kan dezelfde rechtsgevolgen hebben als een schriftelijke handtekening. De door uw raad gewenste wijze van ondersteuning via [petities.nl](https://petities.nl) omvat in beginsel echter niet het gebruik van een elektronische handtekening (zoals DigiD). Om die reden moeten de verordeningen aangepast respectievelijk aangevuld worden om ook ondersteuning via [petities.nl](https://petities.nl) mogelijk te maken. Het vereiste van 'schriftelijkheid' en 'handtekening' moeten komen te vervallen.

De steekproefsgewijze controle van ondersteuning in alle fasen van een raadgevend referendum door de Dienst Burgerzaken & Gemeentebelastingen van de gemeente Utrecht bestaat uit een check of 1) de ondertekenaar actief beschreven is in de GBA, 2) de ondertekenaar ouder dan 18 jaar is, 3) er geen uitsluiting van het kiesrecht voor de ondertekenaar geldt en 4) er geen sprake is van dubbele ondertekening. De schriftelijke wijze van referendumverzoeken ondersteunen vraagt de ondertekenaar om een handtekening, maar de handtekening zelf wordt niet gecontroleerd. Identiteitsfraude bij de schriftelijke wijze van referendumverzoeken ondersteunen is dan ook mogelijk.

Artikel 2:15, dere lid Algemene wet bestuursrecht geeft aan dat een elektronisch bericht geweigerd kan worden als de betrouwbaarheid of vertrouwelijkheid onvoldoende is gewaarborgd, gelet op de aard en de inhoud van het bericht en het doel waarvoor het wordt gebruikt. Aangezien de laatste fase van een referendumverzoek zwaarwegende (rechts)gevolgen met zich mee kan brengen –het doel van een referendumverzoek in de laatste fase is namelijk een referendum– is de betrouwbaarheid van het elektronisch bericht van extra zwaarwegend belang in deze fase. Bij betrouwbaarheid gaat het om een voldoende mate van zekerheid dat het bericht ook daadwerkelijk afkomstig is van degene die als afzender staat vermeld (authenticiteit). Authenticiteit kan zo nodig gewaarborgd worden door gebruik van een elektronische handtekening die het bestuursorgaan op authenticiteit kan controleren, zoals DigiD. DigiD is ook de elektronische handtekening die de gemeente reeds gebruikt in andere gevallen. Door DigiD te gebruiken voor de laatste fase wordt het betrouwbaarheidsrisico significant verkleind.

Schriftelijke handtekeningen uit de tweede fase tellen in de huidige situatie mee voor de derde fase. Om de ondersteuning via [petities.nl](https://petities.nl) zoveel mogelijk gelijk te stellen aan de schriftelijke weg, kan ondersteuning via [petities.nl](https://petities.nl) in

# toelichting



|                    |                                                                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Bestuurs- en Concerndienst<br>Bestuurs- en Concernzaken<br>Bestuurlijke, Internationale en Subsidie Zaken |
| Kenmerk            | 11.053767                                                                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 82                                                                                                 |

---

de tweede fase ook reeds met DigiD plaatsvinden, zodat deze steunbetingingen eveneens in de derde ronde kunnen meetellen.

*2.2 Ad b. Een andere interpretatie van het huidige artikel 3 van de Referendumverordening zou in kunnen houden dat de raad, indien aan alle vereisten wordt voldaan en geen sprake is van een uitzonderingsgrond, toch de discretionaire bevoegdheid heeft te besluiten om geen referendum te houden.*

Uitgaande van deze interpretatie zou artikel 3, eerste lid van de Referendumverordening als volgt kunnen luiden: "De raad is in geval van een verzoek door burgers dat voldoet aan de eisen zoals gesteld in deze verordening en dat niet valt onder de in het tweede lid genoemde uitzonderingen, bevoegd om te besluiten dat al dan niet een referendum zal worden gehouden over een te nemen raadsbesluit."

Argument voor deze interpretatie was geweest dat de raad de mogelijkheid moet hebben om wegens haar moverende redenen toch (gemotiveerd) af te zien van het houden van een referendum. Allerlei (onvoorziene) omstandigheden zouden dan hierbij kunnen worden meegewogen. Tevens kan gezegd worden dat het tegen de democratische principes in druist dat een groep georganiseerde burgers de mogelijkheid heeft een beslissing van de raad aan te kaarten en mogelijk tegen te houden. Echter, de raad behoudt altijd het recht om de uitkomst van een gehouden referendum naast zich neer te leggen.

*3.1 Een referendumverordening met daarin de wijzigingen naar aanleiding van de besluitvorming bij beslispunten 2a, 2b en 2c zichtbaar is ook mogelijk.*

Het is ook mogelijk alle wijzigingen in de referendumverordening naar aanleiding van de besluitvorming bij beslispunten 2a, 2b en 2c zichtbaar te maken.

## Uitvoering

De griffie maakt werkafspraken met de webmaster van [www.petities.nl](http://www.petities.nl).

Inzet communicatiemiddelen wordt uitgevoerd door Concerncommunicatie en de griffie.

Doelgroepen die in ieder geval geïnformeerd worden: inwoners van Utrecht,

# toelichting



|                    |                                                                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Bestuurs- en Concerndienst<br>Bestuurs- en Concernzaken<br>Bestuurlijke, Internationale en Subsidie Zaken |
| Kenmerk            | 11.053767                                                                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 82                                                                                                 |

---

wijkraden en adviesraden, bestuur (college, raad), medewerkers gemeente Utrecht en de pers.

## Communicatiedoelen

Extern: burgers informeren over nieuwe mogelijkheden rond het indienen van petitie, burgerinitiatieven en referendumverzoeken via [petities.nl](http://petities.nl).

Intern: medewerkers van de gemeentelijke organisatie informeren over indienen van petitie, burgerinitiatieven en referendumverzoeken via [petities.nl](http://petities.nl).

## Communicatiestrategie

Nadruk in de communicatiestrategie ligt op:

Het 'gebruikersgemak' (fysieke handtekeningenlijsten zijn niet meer nodig).

Inspraakmogelijkheden duiden: wat is een petitie, burgerinitiatief, referendumverzoek, et cetera?

Betekenis geven door praktijkvoorbeelden te noemen; verloop/uitkomsten van petitie, burgerinitiatieven (op [petities.nl](http://petities.nl)) tot nu toe (verhalen van betrokkenen/indieners).

Verwijzen naar focus gemeentebestuur op participatieve democratie; uitgaan van de kracht van de stad.

## Communicatiemiddelen

Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande externe en interne communicatiekanalen, zoals internet ([utrecht.nl](http://utrecht.nl), [participedia.nl](http://participedia.nl), [petities.nl](http://petities.nl)), de raadspagina in Ons Utrecht, wijkkranten, Twitter (afzender gemeenteraad), digitale nieuwsbrieven gemeenteraad en wijken, intranet, yammer en het personeelsblad Echt Utrecht. Daarnaast sturen we een persbericht naar aanleiding van het raadsbesluit.

## Bijlagen voor de raad en/of raadscommissie

- De Referendumverordening 2006.
- De artikelsgewijze toelichting op de Referendumverordening 2011.
- De Referendumverordening 2011 (geconsolideerde versie).
- De Verordening op het Burgerinitiatief 2004.
- De Verordening op het Burgerinitiatief 2011.
- Raadsvoorstel tbv vergadering 8 april 2010.



# *toelichting*



|                    |                                                                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Bestuurs- en Concerndienst<br>Bestuurs- en Concernzaken<br>Bestuurlijke, Internationale en Subsidie Zaken |
| Kenmerk            | 11.053767                                                                                                 |
| Vergadering        | Raad                                                                                                      |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                                                              |
| Jaargang en nummer | 2011 – 82                                                                                                 |

---

## Eerdere besluitvorming

5 januari 2010; raadscommissie Mens en Samenleving  
8 april 2010; raadsvergadering

# raadsbesluit



Opgesteld door Bestuurs- en Concerndienst  
Bestuurs- en Concernzaken  
Bestuurlijke, Internationale en Subsidie Zaken

Kenmerk 11.053767

Vergadering Raad

Vergaderdatum 28 juni 2011

Jaargang en nummer 2011 – 82

---

## Digitale petitie c.a.

### Besluit

- 1 de Verordening op het Burgerinitiatief 2011 vast te stellen en de Verordening op het Burgerinitiatief uit 2004 (Gemeentebblad van utrecht 2004, nr. 58) in te trekken; in de Verordening op het Burgerinitiatief 2011 wordt toegestaan om op elektronische wijze, via de website [www.petities.nl](http://www.petities.nl), een burgerinitiatief te ondersteunen naast de bestaande mogelijkheid van het schriftelijk indienen en ondertekenen;
- 2 de Referendumverordening 2006 (bijlage 1) zodanig te wijzigen:
  - a. dat in verschillende voorbereidende fasen van een raadgevend referendum het wordt toegestaan op elektronische wijze, via de website [www.petities.nl](http://www.petities.nl), een referendumverzoek te ondersteunen (in de laatste fase van een raadgevend referendum, het definitief verzoek, vindt de ondertekening plaats via DigiD) naast de bestaande mogelijkheid van het ondertekenen op papier;
  - b. dat duidelijker in de verordening verwoord wordt dat als aan alle formele vereisten wordt voldaan en er geen sprake is van een uitzonderingsgrond, de raad gehouden is om te beslissen dat een referendum wordt gehouden en dus niet de discretionaire bevoegdheid heeft te besluiten geen referendum te houden;
  - c. dat enkele kleine onvolkomheden uit de verordening worden gecorrigeerd; een en ander conform in de bijlage 2 aangegeven schuingedrukte tekst; en
- 3 met oog op de beslispunten onder 2a, 2b en 2c een nieuwe geconsolideerde versie van de Referendumverordening uit 2006 (Gemeentebblad van Utrecht 2006, nr. 11) vast te stellen (bijlage 3).

N.B. Besluitpunten 1,2 en 3 zijn referendabel.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 28 juni 2011.

De griffier,

De burgemeester,

## **Verordening burgerinitiatief 2011**

### **Artikel 1**

De doelstelling van de Verordening op het burgerinitiatief is:

De participatie en betrokkenheid van de bewoners van Utrecht te vergroten en de bewoners de mogelijkheid te bieden om direct invloed uit te oefenen op de politieke agenda.

### **Artikel 2**

In deze verordening wordt verstaan onder:

- a. raad: de gemeenteraad van Utrecht;
- b. commissie: een raadscommissie als bedoeld in artikel 82 van de Gemeentewet;
- c. college: het college van burgemeester en wethouders van Utrecht;
- d. burgerinitiatief: een gemotiveerd verzoek van ingezetenen aan de raad om te beraadslagen en te besluiten over een door hen geformuleerd voorstel dat betrekking heeft op een gemeentelijke aangelegenheid;
- e. ingezetenen: personen ingeschreven in het bevolkingsregister van de gemeente Utrecht.

### **Artikel 3**

Ingezetenen van veertien jaar en ouder kunnen een burgerinitiatief indienen.

### **Artikel 4**

Een burgerinitiatief kan niet worden ingediend over de volgende aangelegenheden:

- a. de uitvoering van besluiten van hogere bestuursorganen waaromtrent de raad geen beleidsvrijheid heeft;
- b. gemeentelijke procedures;
- c. de gemeentelijke organisatie;
- d. vaststelling en wijziging van de gemeentelijke begroting en begrotingen van takken van dienst;
- e. gemeentelijke belastingen en tarieven;
- f. geldelijke voorzieningen voor ambtsdragers, gewezen ambtsdragers dan wel hun nagelaten betrekkingen of hun rechthebbenden;
- g. onderwerpen waarover de raad korter dan twee jaar voor de indiening van het burgerinitiatief een besluit heeft genomen;
- h. handelingen en gedragingen van collegeleden, raadsleden of ambtenaren waartegen een klacht kan worden ingediend op grond van de Algemene wet bestuursrecht of een door de gemeenteraad of het college vastgestelde klachtenregeling;
- i. benoemingen van personen of functioneren van personen;
- j. onderwerpen waartegen een bezwaar- of beroepprocedure openstaat of heeft opengestaan;

### **Artikel 5**

- 1. Kiesgerechtigden kunnen schriftelijk ofwel via de website [www.petities.nl](http://www.petities.nl) steunbetuigingen verzamelen voor hun burgerinitiatief, conform de voorschriften in deze verordening. Beide wegen mogen naast elkaar benut worden.
- 2. Het burgerinitiatief dient te worden ondersteund door tenminste het volgende aantal ingezetenen van 14 jaar en ouder:
  - a. voor verzoeken met een buurtgericht karakter: 250
  - b. voor verzoeken met een wijkgericht karakter: 1.000
  - c. voor verzoeken met een bovenwijks of stedelijk karakter: 2.500.
- 3. Schriftelijke steunbetuigingen worden geplaatst op daartoe van gemeentewege verstrekte lijsten en dienen vergezeld te gaan van een handtekening van elke verzoeker, met een opgave van diens naam, adres, woonplaats en geboortedatum.
- 4. Indien steunbetuigingen via [www.petities.nl](http://www.petities.nl) worden verzameld, dient iedere verzoeker op de hiervoor te openen specifieke pagina diens achternaam, voorletters, adres, postcode, woonplaats en geboortedatum in te vullen.
- 5. Zodra het benodigde aantal steunbetuigingen is verzameld, stuurt de initiatiefnemer een kennisgeving hiervan, vergezeld van het burgerinitiatief, aan de voorzitter van de raad.

### **Artikel 6**

- 6. Het burgerinitiatief bevat een voorstel aan de raad voor een door de raad te nemen besluit, voorzien van een motivering.
- 7. Indien uit de realisering van het burgerinitiatief kosten voortvloeien wordt daarvan een globale raming gegeven.

8. Het burgerinitiatief vermeldt de naam, het adres en de geboortedatum van tenminste een en ten hoogste drie personen die als vertegenwoordigers van het burgerinitiatief optreden.

#### **Artikel 7**

1. De voorzitter van de raad bericht de raad binnen twee weken na ontvangst van een burgerinitiatief of het burgerinitiatief voldoet aan de eisen bedoeld in de artikelen 5 en 6 en of sprake is van eventuele uitsluitingsgronden als bedoeld in artikel 4.
2. Indien een burgerinitiatief niet voldoet aan de eisen in artikel 5 stelt de voorzitter van de raad de vertegenwoordigers als bedoeld in artikel 6, derde lid, gedurende een termijn van ten hoogste vier weken in de gelegenheid om de gebreken te herstellen.
3. De voorzitter van de raad doet van een besluit als bedoeld in het vorige lid schriftelijk mededeling aan de vertegenwoordigers en aan de raad.
4. De termijn bedoeld in het tweede lid vangt aan met ingang van de datum van dagtekening van de schriftelijke mededeling bedoeld in het derde lid.

#### **Artikel 8**

1. De raad beslist in zijn eerstvolgende vergadering na ontvangst van de voorzitter als bedoeld in artikel 7, eerste lid, over de behandeling van het burgerinitiatief.
2. Indien de raad het burgerinitiatief in behandeling neemt, stelt hij tegelijkertijd vast of gebruik wordt gemaakt van een van de mogelijkheden genoemd in het derde en vierde lid van dit artikel en in welke raadsvergadering besluitvorming over een burgerinitiatief zal plaatsvinden.
3. De raad kan een burgerinitiatief om advies voorleggen aan het college. Hij stelt daarbij een termijn vast waarbinnen dit advies moet zijn uitgebracht.
4. De raad kan besluiten om over een burgerinitiatief het advies in te winnen van een commissie. Het derde lid, tweede volzin, van dit artikel is van overeenkomstige toepassing.
5. Beraadslaging en besluitvorming over een burgerinitiatief vinden plaats binnen twaalf weken nadat de raad heeft besloten om het burgerinitiatief in behandeling te nemen.
6. Indien een burgerinitiatief wordt ingediend in de maanden juli of augustus worden de termijnen genoemd in het vijfde lid met twaalf respectievelijk acht weken verlengd.

#### **Artikel 9**

1. De voorzitter van de raad stelt een of meerdere vertegenwoordigers als bedoeld in artikel 6, derde lid, in de gelegenheid gesteld het burgerinitiatief toe te lichten in de raadsvergadering waarin de beraadslaging over het initiatief plaatsvindt en eventuele vragen uit de raad te beantwoorden.
2. De voorzitter van de raad kan een of meerdere vertegenwoordigers als bedoeld in het eerste lid toestemming geven om deel te nemen aan de beraadslaging in de raad over het burgerinitiatief.
3. Indien de raad toepassing heeft gegeven aan artikel 8, vierde lid, zijn het eerste en het tweede lid van overeenkomstige toepassing.

#### **Artikel 10**

1. De raad stelt de vertegenwoordigers bedoeld in artikel 6, derde lid, binnen twee weken na de datum van de raadsvergadering waarin besluitvorming heeft plaatsgevonden schriftelijk in kennis van zijn besluit.
2. Indien de raad geheel of gedeeltelijk afwijkt van het burgerinitiatief geeft hij de redenen daarvoor aan.
3. Indien de raad geheel of gedeeltelijk overeenkomstig het burgerinitiatief besluit, deelt het college de vertegenwoordigers binnen twee weken na de raadsvergadering als bedoeld in het eerste lid van dit artikel mede wanneer met de uitvoering van het raadsbesluit zal worden gestart en bij welke medewerker van de gemeente Utrecht de vertegenwoordigers nadere inlichtingen kunnen inwinnen.

#### **Artikel 11**

Op het moment van inwerkingtreding van deze verordening wordt de Verordening op het burgerinitiatief (Gemeentebblad van Utrecht 2003, nr. 32), ingetrokken.

#### **Artikel 12**

Deze verordening treedt in werking op de achtste dag na publicatie.

#### **Artikel 13**

Deze verordening wordt aangehaald als: Verordening burgerinitiatief 2011.

Voorstel aan de raad



**Gemeente Utrecht**

Initiatiefvoorstel LU: Digitale ondertekening van petities c.a.

Opgesteld door            Dienst Raadsorganen  
Griffie  
Dienstkenmerk            09.102373  
Vergaderdatum            8 april 2010  
Jaargang en nummer      2009 - 137

Het raadslid "mevrouw drs. S.A. Willemsen" stelt de gemeenteraad voor het volgende te besluiten:

- 1 artikel 5, vijfde lid van de Verordening op het Burgerinitiatief zo te wijzigen, dat vanaf heden ook digitaal ondertekende burgerinitiatieven als volwaardig kunnen worden behandeld en
- 2 hoofdstuk 2, artikelen 5, 6 en 7 van de huidige Referendumverordening gemeente Utrecht zo aan te vullen dat vanaf heden in de verschillende fasen van een referendum ook digitaal verkregen handtekeningen rechtsgeldig zijn en dergelijke referenda als volwaardig kunnen worden behandeld.

Het raadslid,

Conclusie Commissie Mens en Samenleving:  
Definitieve besluitvorming vindt plaats in de raadsvergadering  
datum: 5 januari 2010  
status: B

Voorstel:                    Initiatiefvoorstel LU: Digitale ondertekening  
van petities c.a.  
Kenmerk-Nr:              09.102373

Samenvatting



**Gemeente Utrecht**

Initiatiefvoorstel LU: Digitale ondertekening van petities c.a.

Opgesteld door            Dienst Raadsorganen  
Griffie  
Dienstkenmerk            09.102373  
Vergaderdatum            8 april 2010  
Jaargang en nummer      2009 - 137

Raadsvoorstel:

- 1 artikel 5, vijfde lid van de Verordening op het Burgerinitiatief zo te wijzigen, dat vanaf heden ook digitaal ondertekende burgerinitiatieven als volwaardig

kunnen worden behandeld en

- 2 hoofdstuk 2, artikelen 5, 6 en 7 van de huidige Referendumverordening gemeente Utrecht zo aan te vullen dat vanaf heden in de verschillende fasen van een referendum ook digitaal verkregen handtekeningen rechtsgeldig zijn en dergelijke referenda als volwaardig kunnen worden behandeld.

## Argumenten

- 1.1 Burgerinitiatieven en referenda toegankelijker maken voor burgers.

## Kanttekeningen

- 1.1 De gemeente Utrecht moet in het openbaar bereid hebben verklaard digitaal ondertekende petitie's te willen ontvangen, behandelen en beantwoorden.

Voorstel: Initiatiefvoorstel LU: Digitale ondertekening van petitie's c.a.  
Kenmerk-nr: 09.102373

## Toelichting



**Gemeente Utrecht**

Initiatiefvoorstel LU: Digitale ondertekening van petitie's c.a.

Opgesteld door Dienst Raadsorganen  
Griffie  
Dienstkenmerk 09.102373  
Vergaderdatum 8 april 2010  
Jaargang en nummer 2009 - 137

## Context

### Aanleiding voor dit voorstel.

Burgerinitiatieven, referenda en petitie's zijn een goede manier voor burgers om eigen voorstellen aan de gemeenteraad voor te leggen. Met dit voorstel wil Stadspartij Leefbaar Utrecht het indienen van alle soorten burgerinitiatief, referenda en petitie's in Utrecht toegankelijker maken door het toestaan van digitaal handtekeningen. Hiermee wordt een drempel verlaagd om ook burgerinitiatieven, referenda en petitie's in te dienen waarvoor bijvoorbeeld wel 2500 handtekeningen noodzakelijk zijn. Dat kan door gebruikmaking van deze moderne en minder omslachtige manier van steunbetuigingen verwerven.

Stadspartij Leefbaar Utrecht stelt voor om dit mogelijk te maken door het aanpassen van artikelen in twee verschillende verordeningen te weten:

- artikel 5, vijfde lid van de huidige verordening op het Burgerinitiatief (Gemeentebblad van Utrecht 2004, nr. 58). Deze dient zo aangepast te worden dat vanaf heden ook digitaal ondertekende burgerinitiatieven als volwaardig kunnen worden behandeld en
- hoofdstuk 2, artikel 5, 6 en 7 van de huidige Referendumverordening gemeente Utrecht (Gemeentebblad van Utrecht 2006, nr. 11). Deze artikelen dienen zo aangevuld te worden dat vanaf heden in de verschillende fasen van een referendum ook digitaal verkregen handtekeningen rechtsgeldig zijn en dergelijke referenda als volwaardig kunnen worden behandeld.

De gemeente Utrecht hoeft voor de invoering van dit digitale ondertekeningssysteem slechts gebruik te maken van een reeds beschikbaar en mede door het Rijk gefinancierde site [www.petities.nl](http://www.petities.nl). Hieronder zullen wij nader ingaan op de regels waaraan moet worden voldaan.

Voor het raadsgeldig maken van digitale ondertekeningde burgerinitiatieven en referenda is een raadsbesluit nodig hetgeen de doelstelling is van dit initiatiefvoorstel.

Voor de volledigheid staan hieronder de artikelen uit de twee verordeningen die aangepast dienen te worden.

Verordening op het Burgerinitiatief:

Artikel 5 van het burgerinitiatief.

Het burgerinitiatief wordt schriftelijk ingediend bij de voorzitter van de raad.

Het burgerinitiatief dient te worden ondersteund door tenminste het volgende aantal ingezetenen van 14 jaar en ouder:

voor verzoeken met een buurtgericht karakter: 250

voor verzoeken met een wijkgericht karakter: 1.000

voor verzoeken met een bovenwijks of stedelijk karakter: 2.500.

De ondersteuning als bedoeld in het vorige lid blijkt uit ondertekening door de ondersteuner van een aan het burgerinitiatief gehechte, door de gemeente verstrekte lijst.

Een ondertekening bedoeld in het vorige lid is pas geldig als naast de handtekening tevens de naam, het adres en de geboortedatum van de ondersteuner worden vermeld.

Digitale handtekeningen zijn niet geldig.

Referendumverordening gemeente Utrecht:

Artikel 5 Het raadgevend referendum - Stap 1: kennisgeving en initiatief van kiesgerechtigden

1. Kiesgerechtigden kunnen schriftelijk kennis geven van hun voornemen het initiatief te nemen tot het houden van een raadgevend referendum. Deze kennisgeving moet ten minste zeven dagen vóór de raadsvergadering, waarvoor het besluit is geagendeerd, bij de burgemeester worden ingediend.

De kennisgeving moet worden ondersteund door een aantal kiesgerechtigden, dat ten minste gelijk is aan 0,133 % van het aantal kiesgerechtigden bij de laatstgehouden verkiezing van de leden van de raad.

2. In de kennisgeving wordt aangegeven om welk te nemen besluit het gaat.

De kennisgeving gaat vergezeld van een handtekening van elke verzoeker, met een opgave van diens naam, adres, woonplaats en geboortedatum.

Kiezers waarvan deze gegevens niet zijn overgelegd, worden bij het bepalen van het aantal ondersteunende kiezers niet meegerekend.

3. De in het tweede lid bedoelde persoonsgegevens worden geplaatst op daartoe van gemeentewege verstrekte lijsten.

4. Indien de kennisgeving niet voldoet aan de in het eerste en tweede lid gestelde eisen of indien een van de uitzonderingen uit artikel 3, lid a tot en met k van toepassing is dan verklaart de burgemeester de kennisgeving niet-ontvankelijk

5. Indien de kennisgeving is gedaan volgens de hiervoor gestelde eisen en geen toepassing is gegeven aan het vierde lid, beslist de raad in dezelfde vergadering waarvoor het besluit van de raad is geagendeerd of over dat besluit een referendum kan worden gehouden. De raad kan zijn beslissing voor ten hoogste twee maanden verdagen.

Artikel 6 Het raadgevend referendum - Stap 2: inleidend verzoek

1. Indien de beslissing bedoeld in artikel 5, vijfde lid, inhoudt dat met betrekking tot het te nemen besluit een referendum kan worden gehouden, kunnen kiezers binnen drie weken na de dag waarop die beslissing bekend is gemaakt, bij de burgemeester een inleidend verzoek indienen om een referendum te houden.

2. Het verzoek moet worden ondersteund door een aantal kiezers dat tenminste gelijk is aan 1,111 % van het aantal kiesgerechtigden bij de laatstgehouden gemeenteraadsverkiezingen. De kiezers die de kennisgeving



bedoeld in artikel 5 hebben ondersteund, worden geacht het verzoek te ondersteunen.

3. Het verzoek vermeldt om welk te nemen besluit van de raad het gaat. Het gaat vergezeld van een handtekening van elke kiezer die het verzoek ondersteunt, met een opgave van diens naam, adres, woonplaats en geboortedatum. Kiezers waarvan deze gegevens niet zijn overgelegd, worden bij het bepalen van het aantal ondersteunende kiezers niet meegerekend.

4. De in het derde lid bedoelde gegevens worden geplaatst op daartoe van gemeentewege verstrekte lijsten, die op bij openbare kennisgeving bekendgemaakte plaatsen zijn neergelegd of elders aan de kiezers beschikbaar zijn gesteld.

5. Bij de toetsing of het verzoek voldoende wordt ondersteund, kan gebruik gemaakt worden van de methode van het trekken van een steekproef uit het bestand van handtekeningen, een en ander uit te voeren op de wijze als beschreven is in een door de burgemeester daartoe vast te stellen protocol.

6. De burgemeester neemt binnen twee weken na afloop van de termijn waarbinnen het inleidend verzoek kan worden ingediend, een beslissing over een gedurende die termijn ingediend verzoek. Hij kan zijn beslissing voor ten hoogste twee weken verdagen.

7. De burgemeester maakt het besluit inzake de toelating van het inleidend verzoek zo spoedig mogelijk openbaar op de in de gemeente gebruikelijke wijze.

#### Artikel 7 Het raadgevend referendum - Stap 3: steunverwerving en besluit definitief verzoek

1. Kiesgerechtigden kunnen bij de burgemeester een definitief verzoek indienen voor het houden van een raadgevend referendum binnen zes weken na de dag waarop de burgemeester bekend heeft gemaakt dat het inleidend verzoek aan de gestelde eisen voldoet.

2. Het verzoek moet worden ondersteund door een aantal kiezers dat tenminste gelijk is aan 3% van het aantal kiesgerechtigden bij de laatst gehouden gemeenteraadsverkiezingen. Kiezers die het inleidende verzoek hebben ondersteund, worden geacht het definitief verzoek te ondersteunen.

3. Voor de vaststelling van het in het tweede lid bedoelde aantal worden de kiesgerechtigden die het inleidende verzoek hebben ondersteund, meegerekend.

4. Artikel 6, derde, vierde en vijfde lid zijn van overeenkomstige toepassing.

5. De burgemeester neemt uiterlijk binnen vier weken na de dag van ontvangst van het definitieve verzoek een besluit over de toelating van het definitieve verzoek.

6. De burgemeester maakt het besluit inzake de toelating van het definitieve verzoek zo spoedig mogelijk openbaar op de in de gemeente gebruikelijke wijze.

De regels rondom digitaal ondertekende burgerinitiatieven, referenda en petitie's, verder als geheel e-petities genaamd.

Om deze digitale ondertekening verder op een juridisch correcte wijze te regelen stelt Stadspartij Leefbaar Utrecht voor dat de gemeente Utrecht samen gaat werken aan de website [www.petities.nl](http://www.petities.nl) door het beheren van een digitaal e-petitieloket, in navolging van o.a. Groningen, Almere Gouda en Flevoland.

De website [www.petities.nl](http://www.petities.nl) stelt mensen in staat om digitaal e-petities te starten en te steunen. Het opzetten van een e-petitieloket betekent dat de Gemeenteraad e-petities kan ontvangen met elektronische stembetuigingen. Nadrukkelijk dient bij ondertekening vermeld te worden dat voor Utrechtse e-petities uitsluitend Utrechtse ingezetenen meetelen. De ondertekenaars kunnen vervolgens eveneens via deze digitale weg worden uitgenodigd bij een behandeling van de e-petitie in een raadsinformatieavond en/of in een raads- en commissievergadering.

Het te beheren gemeentelijke loket zorgt voor een 'warme' landing in de gemeentelijke organisatie en onderhoudt contact met de indieners.

Voor alle regels rondom deze digitale ondertekeningen hebben wij contact opgenomen met de beheerende Stichting Petities.nl Zij hebben aangegeven dat ook de Utrechtse burgerinitiatieven, referenda en petities in hun systeem ondersteund kunnen worden. De op internet in te vullen formulieren kunnen aangepast worden aan het format dat voor de Utrechtse verordeningen noodzakelijke is. Dat betekent dat op internet ingevulde gegevens gelijk zijn aan de nu gebruikelijke met de hand geschreven lijsten. Met die aanpassingen zijn via het in te richten Utrechtse e-petitieloket te ontvangen digitaal ondertekende e-petities ook geschikt voor de controle door Burgerzaken in de gemeentelijke basisadministratie.

Concreet betekent dat bij een e-petitie voor een burgerinitiatief of referendum het volgende gevraagd gaat worden:

- achternaam (indien gehuwd de eigen achternaam invullen (=meisjesnaam);
- voorletter(s);
- geboortedatum;
- nationaliteit;
- adres en huisnummer;
- postcode en woonplaats.

In ieder geval de gegevens van nationaliteit, adres, huisnummer en postcode komen niet zichtbaar op internet. Verder kan de petitioneris er zelf voor kiezen of diens naam en woonplaats wel of niet op internet zichtbaar zijn.

Wij adviseren verder aan te sluiten bij de regels van [www.petitie.nl](http://www.petitie.nl) met verwijzing naar hun Handboek petities.nl (). Deze geeft een duidelijke uitleg over alle stadia die men als petitioneris of petitieloket doorgaat als men een e-petitie wil starten met gebruik maken van alle hulp op Petities.nl. Wij stellen voor dit handboek integraal te volgen bij het inrichten van een e-petitieloket en ook op de website [www.Utrecht.nl](http://www.Utrecht.nl) een link hiervoor aan te brengen.

[Www.petities.nl](http://Www.petities.nl) wordt sinds 1 mei 2005 beheerd door de Stichting Petities.nl.

Het doel van deze faciliteit is om het alle Nederlanders makkelijk te maken een petitie te ondertekenen of te starten waar een antwoord op moet komen zonder dat de petitioneris hiervoor langs de deuren hoeft te lopen leuren. Sinds 16 juni 2008 is het mogelijk voor de ontvangers van petities een loket te openen op de website van [www.petitie.nl](http://www.petitie.nl) om e-petities te ontvangen en te beantwoorden. Een extra drempelverlaging is dat het gratis is om e-petities op deze manier te starten en te laten ondertekenen. De gebruiksvriendelijkheid van dit systeem wordt nog eens onderstreept door het feit dat deze website is voorgedragen voor de Government Award 2009 van de EU.

Voor het openen van een e-petitieloket zijn drie minimale vereisten:

- Bij de Stichting Petities.nl is een contactpersoon van de gemeente Utrecht bekend wiens bestaan geverifieerd is. Doorgaans is dit iemand van de afdeling communicatie of van de raadsgriffie.
  - Er wordt een algemeen emailadres bekend gemaakt aan Petities.nl die door minstens twee verantwoordelijken gelezen zal worden. Naar dit adres stuurt het systeem van de petities.nl alle notificaties dat er een e-petitie is, dat een e-petitie naar een volgende fase gaat of andere zaken die van belang zijn voor een goed verloop van de e-petitie. Op verschillende oproepmomenten moet een loketbeambte inloggen op [www.petities.nl](http://www.petities.nl) om een handeling te verrichten.
  - De gemeente Utrecht moet zich in het openbaar bereid hebben verklaard digitaal ondertekende petities, verder e-petities genoemd, te willen ontvangen, behandelen en beantwoorden. Dit vereist een raadsbesluit van College en Gemeenteraad.
- Daarnaast kan het e-petitieloket ook overwegen om het loket in te bouwen in de eigen gemeentelijke website.

Een e-petitie bevat minimaal:

een titel, een naam, een vraag om actie, contactgegevens van de petitioneris

en een verwachte einddatum. In de e-petitie staat geen reclame en een e-petitie mag niet in strijd zijn met bestaande Nederlandse wetgeving.

Ondertekenaars ondertekenen een e-petitie met hun persoonlijke gegevens, waarvan alleen naam, woonplaats en een zelfgekozen beschrijving gepubliceerd wordt. Er kan ook voor gekozen worden om onzichtbaar te ondertekenen.

Een e-petitieloket wordt beheerd door de raadsgriffie van de gemeente Utrecht die verklaart een e-petitie te willen ontvangen en begeleiden door het politieke beleidsproces. Een e-petitie die geaccepteerd wordt zal altijd een antwoord krijgen. Bij het afwijzen van een e-petitie dient de petitionaris een motivatie te krijgen waarom de e-petitie is afgewezen.

#### Termen

Een e-petitie is een via de elektronische weg door een ingezetene van de gemeente Utrecht ingediend burgerinitiatief, referendum of petitieverzoek gericht aan de gemeenteraad of het burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht. Dat kan via [www.petities.nl](http://www.petities.nl).

Een petitionaris is de indiener van de e-petitie. Deze petitionaris is niet anoniem, beheert de e-petitie en is woordvoerder en contactpersoon. Het e-petitieloket is de plek bij de gemeente Utrecht waar de e-petitie wordt ingediend (met emailadres en benoemde afdeling).

#### Het e-petitieloket

Het e-petitieloket is bij de gemeente Utrecht, de raadsgriffie en via het emailadres [e-petitie@utrecht.nl](mailto:e-petitie@utrecht.nl) bekend. Vanuit het e-petitieloket vindt de begeleiding en het informeren van de petitionaris plaats, gedurende het hele proces. Zij stuurt een ontvangstbevestiging en stelt, na het indienen van een e-petitie, een behandelvoorstel op. Daarbij wordt gekeken welk bestuursorgaan bevoegd is over het onderwerp en daarover een besluit kan nemen.

De petitionaris wordt door het e-petitieloket geïnformeerd over het behandelproces.

#### Behandeling

Het indienen en behandelen van een e-petitie kan verschillend zijn:

- Het kan een brief aan het college zijn met het verzoek tot inhoudelijke reactie of ambtelijke afhandeling. Daarbij wordt altijd het e-petitieloket (raadsgriffie) geïnformeerd over de voortgang.
  - Het kan leiden tot het officieel aanbieden van een e-petitie tijdens een raadsinformatieavond of raadsdebat of voorafgaand aan de behandeling van een onderwerp dat op de agenda van een commissie of raad staat welke gerelateerd is aan het onderwerp.
  - De ondertekende e-petitie kan onderdeel zijn van een bewonersactiviteit zoals een burgerinitiatief, een referendum, een buurtinitiatief of een wijkinitiatief. Hiervoor kunnen vervolgens de vaste afhandeling van een dergelijk initiatief worden gevolgd die gelijk is aan een regulier initiatief zonder digitale ondertekening. Hierna kunnen zoals gangbaar de raadsfracties door middel van de hun beschikbare politieke instrumenten in de commissies en Raad tot verder actie overgaan.
- Na indiening van een e-petitie krijgt de petitionaris, gelijk bij iedere regulier ingediende petitie, een ontvangstbevestiging met informatie over de afdoening.

#### Uitzonderingen

Een e-petitie wordt door het e-petitieloket niet in ontvangst genomen als het gaat over:

- zaken, waar de gemeente niet bevoegd toe is;
- reclame/commerciële doeleinden betreffen;
- over een specifiek persoon handelen;
- een Nederlandse wet wordt overtreden;
- deze bestaat uit beledigende, provocerende of onwettelijke taal;
- het vertrouwelijke informatie kan betreffen;
- het partijpolitieke standpunten bevat;

- zaken bevatten die onder de rechter zijn;
- als primair doel hebben het verkrijgen van subsidie.

#### De kosten

De werkzaamheden rondom de afhandeling van een burgerinitiatief, een referendum of een reguliere petitie loopt sinds de invoering ervan via de raadsgriffie. Wij denken dat met het invoeren van de digitale ondertekeningsmogelijkheid van e-petities geen grote financiële middelen gemoeid gaan. Mogelijk kan deze manier van ondertekenen zelfs een tijdsbesparing opleveren. De beperkte werkzaamheden die de digitale afhandeling vergt kunnen daarmee onder de reguliere uren van de griffie worden opgenomen.

Om die reden geven wij geen extra dekking ter financiering van dit initiatiefvoorstel aan.

#### Argumenten

##### *1.1 Burgerinitiatieven en referenda toegankelijker maken voor burgers.*

Met de mogelijkheid voor het ondertekenen van digitale petities wordt de drempel verlaagd voor het indienen van burgerinitiatieven, waarvoor 2.500 handtekeningen noodzakelijk zijn, en voor het indienen van referenda. Het verwerven van voldoende steunbetuigingen kan door gebruikmaking van deze moderne en minder omslachtige methode aanzienlijk vereenvoudigd worden.

#### Kanttekeningen

##### *1.1 De gemeente Utrecht moet in het openbaar bereid hebben verklaard digitaal ondertekende petities te willen ontvangen, behandelen en beantwoorden.*

Dit vereist een college- en een raadsbesluit.

#### Bijlagen voor de raad en/of raadscommissie

- Gemeenteblad van Utrecht 2004 nr. 58
- Gemeenteblad van Utrecht 2006 nr. 11

Voorstel: Initiatiefvoorstel LU: Digitale ondertekening van petities c.a.  
Kenmerk-nr: 09.102373

#### Raadsbesluit

Initiatiefvoorstel LU: Digitale ondertekening van petities c.a.



**Gemeente Utrecht**

Opgesteld door Dienst Raadsorganen  
Griffie  
Dienstkenmerk 09.102373  
Vergaderdatum 8 april 2010  
Jaargang en nummer 2009 - 137

---

De raad van de gemeente Utrecht besluit in zijn openbare vergadering van 8 april 2010

- 1 artikel 5, vijfde lid van de Verordening op het Burgerinitiatief zo te wijzigen, dat vanaf heden ook digitaal ondertekende burgerinitiatieven als volwaardig kunnen worden behandeld en
- 2 hoofdstuk 2, artikelen 5, 6 en 7 van de huidige Referendumverordening gemeente Utrecht zo aan te vullen dat vanaf heden in de verschillende fasen van een referendum ook digitaal verkregen handtekeningen rechtsgeldig zijn en dergelijke referenda als volwaardig kunnen worden behandeld.

De griffier,

De burgemeester,

---

Voorstel: Initiatiefvoorstel LU: Digitale ondertekening  
van petitie c.a.  
Kenmerk-nr: 09.102373



Gemeente Utrecht

**Nr. 11**

## **GEMEENTEBLAD VAN UTRECHT 2006**

### **Referendumverordening gemeente Utrecht (raadsbesluit van 9 februari 2006).**

---

De raad van de gemeente Utrecht gelet op het voorstel van b. en w. d.d. 24 januari 2006

---

Besluit

gezien het advies van de Referendumcommissie d.d. 2 februari 2006

vast te stellen de volgende

#### **REFERENDUMVERORDENING**

gemeente Utrecht, met de daarbij  
behorende toelichting.

## **Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen**

### **Artikel 1 Begripsbepalingen**

In deze verordening wordt verstaan onder:

- |    |                         |                                                                                                                                                                                                         |
|----|-------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| a. | referendum:             | volksstemming waarbij de kiesgerechtigden zich uitspreken over een door de raad te nemen besluit;                                                                                                       |
| b. | kiesgerechtigden:       | diegenen die op de drieënveertigste dag voorafgaande aan de dag waarop het referendum wordt gehouden overeenkomstig artikel B3 Kieswet kiesgerechtigd zijn voor de verkiezing van de leden van de raad; |
| c. | raadgevend referendum:  | volksstemming waarbij kiesgerechtigden zich op initiatief van burgers uitspreken over een te nemen besluit;                                                                                             |
| d. | raadplegend referendum: | een referendum op initiatief van de raad waarbij de kiesgerechtigden antwoord geven op de door de raad vastgestelde vraag over een groot vraagstuk zoals                                                |

- e. groot vraagstuk: beschreven in een startdocument;  
een maatschappelijk vraagstuk met ingrijpende gevolgen voor de Utrechtse samenleving waarbij de oplossing veel tijd vraagt en/of waarbij grote financiële belangen in het geding zijn en/of waarbij veel partijen betrokken zijn;
- f. startnotitie besluitvormingsproces: een document als bedoeld in artikel 2;
- g. startdocument groot vraagstuk: een document als bedoeld in artikel 8;
- h. esluit: een schriftelijke beslissing van de raad.

### **Artikel 2 Startnotitie voor het besluitvormingsproces**

De raad kan voor een vraagstuk een startnotitie voor de inrichting van het besluitvormingsproces vaststellen, waarin is aangeven over welke beslissing met betrekking tot dat vraagstuk een referendum op grond van deze verordening kan worden gehouden.

### **Artikel 3 Voor een referendum in aanmerking komende beslissingen**

Over een door de raad te nemen besluit kan een referendum worden gehouden, met uitzondering van besluiten:

- a. over individuele kwesties, zoals benoemingen, ontslagen, schorsingen, kwijtscheldingen, schenkingen;
- b. tot vaststelling of wijziging van een rechtspositionele regeling;
- c. over de hoogte van geldelijke voorzieningen voor ambtsdragers, gewezen ambtsdragers, en hun nabestaanden;
- d. over de vaststelling van de gemeentelijke begroting en de rekening;
- e. over de vaststelling van gemeentelijke tarieven en belastingen;
- f. over het voor kennisgeving aannemen van notities en rapporten;
- g. tot vaststelling of wijziging van een bestemmingsplan;
- h. in het kader van deze verordening;
- i. inzake bezwaar -of beroepsprocedures of rechtsgedingen;
- j. als bedoeld in artikel 1, eerste en derde lid, 51, eerste en derde lid, 61, eerste en derde lid, 73, eerste en derde lid en 96 van de Wet gemeenschappelijke regelingen, alsmede tot het wijzigen van, het toetreden tot en het uittreden uit een regeling als bedoeld in artikel 96 van de Wet Gemeenschappelijke regelingen;
- k. als bedoeld in artikel 3, tweede lid, onder a van de Wet Algemene regels herindeling (Arhi);
- l. waarbij het belang van het referendum naar het oordeel van de raad niet opweegt tegen de verantwoordelijkheid van de raad voor kwetsbare groepen en hun plaats in de samenleving;
- m. ter uitvoering van een besluit van een hoger bestuursorgaan of de wetgever waaromtrent de raad geen beleidsvrijheid heeft;



- n. die naar het oordeel van de raad voorafgaan aan of volgen op een te nemen besluit waarvan de raad in een startnotitie voor het besluitvormingsproces heeft bepaald dat daar een referendum over gehouden kan worden;
- o. welke naar het oordeel van de raad hun grondslag vinden in een eerder genomen beslissing waarover een referendum is gehouden of kon worden gehouden;
- p. waarvan de totstandkoming, inwerkingtreding of uitvoering naar het oordeel van de raad niet kan worden uitgesteld vanwege enig daarmee gemoeid belang.

#### **Artikel 4 Duidelijkheid vooraf over uitzonderingsgevallen**

Het college van burgemeester en wethouders geeft in ieder raadsvoorstel aan of één of meer van de in artikel 3 genoemde uitzonderingsgronden al dan niet toegepast kunnen c.q. moeten worden, in het geval dat kiesgerechtigden een kennisgeving doen als bedoeld in artikel 5 van de verordening.

## **Hoofdstuk 2 Bijzondere bepalingen over het raadgevend referendum**

#### **Artikel 5 Het raadgevend referendum - Stap 1: kennisgeving en initiatief van kiesgerechtigden**

1. Kiesgerechtigden kunnen schriftelijk kennis geven van hun voornemen het initiatief te nemen tot het houden van een raadgevend referendum. Deze kennisgeving moet ten minste zeven dagen vóór de raadsvergadering, waarvoor het besluit is geagendeerd, bij de burgemeester worden ingediend. De kennisgeving moet worden ondersteund door een aantal kiesgerechtigden, dat ten minste gelijk is aan 0,133 % van het aantal kiesgerechtigden bij de laatstgehouden verkiezing van de leden van de raad.
2. In de kennisgeving wordt aangegeven om welk te nemen besluit het gaat. De kennisgeving gaat vergezeld van een handtekening van elke verzoeker, met een opgave van diens naam, adres, woonplaats en geboortedatum. Kiezers waarvan deze gegevens niet zijn overgelegd, worden bij het bepalen van het aantal ondersteunende kiezers niet meegerekend.
3. De in het tweede lid bedoelde persoonsgegevens worden geplaatst op daartoe van gemeentewege verstrekte lijsten.
4. Indien de kennisgeving niet voldoet aan de in het eerste en tweede lid gestelde eisen of indien een van de uitzonderingen uit artikel 3, lid a tot en met k van toepassing is dan verklaart de burgemeester de kennisgeving niet-ontvankelijk.
5. Indien de kennisgeving is gedaan volgens de hiervoor gestelde eisen en geen toepassing is gegeven aan het vierde lid, beslist de raad in dezelfde vergadering waarvoor het besluit van de raad is geagendeerd

of over dat besluit een referendum kan worden gehouden. De raad kan zijn beslissing voor ten hoogste twee maanden verdagen.

#### **Artikel 6     Het raadgevend referendum - Stap 2: inleidend verzoek**

1. Indien de beslissing bedoeld in artikel 5, vijfde lid, inhoudt dat met betrekking tot het te nemen besluit een referendum kan worden gehouden, kunnen kiezers binnen drie weken na de dag waarop die beslissing bekend is gemaakt, bij de burgemeester een inleidend verzoek indienen om een referendum te houden.
2. Het verzoek moet worden ondersteund door een aantal kiezers dat tenminste gelijk is aan 1,11 % van het aantal kiesgerechtigden bij de laatstgehouden gemeenteraadsverkiezingen. De kiezers die de kennisgeving bedoeld in artikel 5 hebben ondersteund, worden geacht het verzoek te ondersteunen.
3. Het verzoek vermeldt om welk te nemen besluit van de raad het gaat. Het gaat vergezeld van een handtekening van elke kiezer die het verzoek ondersteunt, met een opgave van diens naam, adres, woonplaats en geboortedatum. Kiezers waarvan deze gegevens niet zijn overgelegd, worden bij het bepalen van het aantal ondersteunende kiezers niet meegerekend.
4. De in het derde lid bedoelde gegevens worden geplaatst op daartoe van gemeentewege verstrekte lijsten, die op bij openbare kennisgeving bekendgemaakte plaatsen zijn neergelegd of elders aan de kiezers beschikbaar zijn gesteld.
5. Bij de toetsing of het verzoek voldoende wordt ondersteund, kan gebruik gemaakt worden van de methode van het trekken van een steekproef uit het bestand van handtekeningen, een en ander uit te voeren op de wijze als beschreven is in een door de burgemeester daartoe vast te stellen protocol.
6. De burgemeester neemt binnen twee weken na afloop van de termijn waarbinnen het inleidend verzoek kan worden ingediend, een beslissing over een gedurende die termijn ingediend verzoek. Hij kan zijn beslissing voor ten hoogste twee weken verdagen.
7. De burgemeester maakt het besluit inzake de toelating van het inleidend verzoek zo spoedig mogelijk openbaar op de in de gemeente gebruikelijke wijze.

#### **Artikel 7     Het raadgevend referendum - Stap 3: steunverwerving en besluit definitief verzoek**

1. Kiesgerechtigden kunnen bij de burgemeester een definitief verzoek indienen voor het houden van een raadgevend referendum binnen zes weken na de dag waarop de burgemeester bekend heeft gemaakt dat het inleidend verzoek aan de gestelde eisen voldoet.
2. Het verzoek moet worden ondersteund door een aantal kiezers dat tenminste gelijk is aan 3% van het aantal kiesgerechtigden bij de laatst gehouden gemeenteraadsverkiezingen. Kiezers die het inleidende verzoek hebben ondersteund, worden geacht het definitief verzoek te ondersteunen.

3. Voor de vaststelling van het in het tweede lid bedoelde aantal worden de kiesgerechtigden die het inleidende verzoek hebben ondersteund, meegerekend.
4. Artikel 6, derde, vierde en vijfde lid zijn van overeenkomstige toepassing.
5. De burgemeester neemt uiterlijk binnen vier weken na de dag van ontvangst van het definitieve verzoek een besluit over de toelating van het definitieve verzoek.
6. De burgemeester maakt het besluit inzake de toelating van het definitieve verzoek zo spoedig mogelijk openbaar op de in de gemeente gebruikelijke wijze.

## **Hoofdstuk 3 Bijzondere bepalingen over het raadplegend referendum**

### **Artikel 8 Het raadplegend referendum, initiatief van de raad**

1. De raad kan voor een groot vraagstuk een startdocument vaststellen. In het startdocument worden probleemstelling en een beeld van de oplossingsrichting(en) beschreven. Het startdocument bevat tevens een communicatieparagraaf. Hierin wordt onder andere aangegeven op welke wijze de objectieve, informatieverstreckende voorlichting inhoudelijk en financieel vorm wordt gegeven en op welke wijze daarnaast inhoudelijk en/ of financieel invulling wordt gegeven aan standpuntuitdragende campagnes.
2. De raad kan besluiten dat op basis van het startdocument een referendum wordt gehouden.
3. Op een zodanig referendum is het bepaalde in de artikelen 5 tot en met 7 van deze verordening niet van toepassing.
4. Bij de vaststelling van het startdocument door de gemeenteraad, kunnen individuele raadsleden een uitspraak doen over hoe zij denken om te gaan met de uitslag van een referendum.
5. Een raadplegend referendum kan worden beperkt tot een deelgebied binnen de gemeente, indien de aangelegenheid slechts dat deel van de gemeente betreft en het te nemen besluit buiten dat gebied geen effecten kan hebben.

## **Hoofdstuk 4 Verdere procedure**

### **Artikel 9 Aanhouden beslissing**

1. Wanneer de raad naar aanleiding van de kennisgeving heeft bepaald dat over een te nemen besluit een referendum op grond van deze verordening kan worden gehouden, en het vervolgens het inleidend

en het definitieve verzoek zijn toegelaten, dan wordt het betreffende raadsvoorstel op de gangbare wijze behandeld.

2. De stemming over het door de raad te nemen besluit zoals dat luidt na verwerking van de aanvaarde amendementen, wordt echter aangehouden tot de eerstvolgende vergadering na de dag waarop het referendum wordt gehouden, tenzij eerder negatief over de ontvankelijkheid van het (inleidende of het definitieve) verzoek wordt beslist. Indien de eerstvolgende vergadering echter niet binnen vier weken valt, wordt binnen die termijn ten behoeve van de stemming een extra vergadering bijeengeroepen

#### **Artikel 10 Datum referendum**

1. Het college van burgemeester en wethouders stelt de dag vast waarop het referendum wordt gehouden, met dien verstande dat het referendum niet later plaats vindt dan uiterlijk vier maanden na de dag waarop het definitieve verzoek is toegelaten of nadat de raad besloten heeft tot het houden van een referendum op basis van artikel 8 van deze verordening.
2. In het geval de in het eerste lid genoemde termijn van vier maanden afloopt binnen twee maanden voor een algemene verkiezing mag de termijn worden overschreden zodat de stemmingen kunnen worden gecombineerd.
3. Een referendum vindt niet plaats in de voor de regio aangewezen schoolvakanties voor het basis -en voortgezet onderwijs.
4. Er kunnen meer referenda op dezelfde dag worden gehouden.

#### **Artikel 11 Vraagstelling**

1. De raad stelt de vraagstelling en de antwoordcategorieën van het referendum vast.
2. De vraagstelling wordt aan het adres van de kiesgerechtigden bezorgd.

#### **Artikel 12 Organisatie en uitvoering**

1. De burgemeester doet openbare kennisgeving van een besluit tot het houden van een referendum.
2. De op de te nemen beslissing betrekking hebbende stukken liggen voor een ieder ter inzage op door de burgemeester aan te wijzen plaatsen. In de openbare kennisgeving wordt daarvan mededeling gedaan.
3. Bij de organisatie en uitvoering van een referendum is de Kieswet voor zoveel mogelijk van overeenkomstige toepassing.

#### **Artikel 13 Procedure stemming**

1. Een referendum wordt gehouden onder de kiesgerechtigden van het gehele grondgebied van de gemeente Utrecht.
2. Indien op grond van artikel 8, vijfde lid een raadplegend referendum wordt beperkt tot een deelgebied binnen de gemeente, dan wordt het bepaalde in deze verordening gerelateerd aan de kring van kiesgerechtigden binnen dat gebied.

#### **Artikel 14    Geldigheid referendum en inhoud uitslag**

1. Een referendum is geldig, indien tenminste 30% van de kiesgerechtigden opkomt. De keuzemogelijkheid welke de meeste stemmen heeft gekregen wordt als referendumspraak vastgesteld.
2. De raad is niet gebonden aan een referendumspraak.

### **Hoofdstuk 5    Advisering en toezicht; de Referendumcommissie**

#### **Artikel 15    Referendumcommissie**

1. Er is een commissie van advies en toezicht, genaamd 'de Referendumcommissie', hierna verder aan te duiden als 'de commissie'.
2. De raad benoemt en ontslaat haar leden.
3. Een lid van de commissie is niet tevens: ambtenaar, wethouder, burgemeester of raadslid van de gemeente Utrecht.
4. De commissie heeft tot taak gevraagd en ongevraagd het college van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad te adviseren over de uitvoering van deze verordening.
5. De commissie adviseert in alle gevallen omtrent de vraagstelling als bedoeld in artikel 11.
6. De commissie brengt haar advies uit binnen vier weken nadat het verzoek daartoe aan de commissie is gedaan.
7. De commissie is belast met de afdoening van klachten over de gemeentelijke voorlichting en de wijze waarop campagne gevoerd wordt in het kader van het referendum. De commissie toetst daarbij de gemeentelijke voorlichting aan de eisen van objectiviteit en de campagnevoering aan de eisen van fair play.
8. De commissie stelt nadere regels vast voor haar werkwijze en stuurt deze aan de raad.
9. De hoorzitting voor de behandeling van klachten door de commissie is openbaar. De commissie beraadslaagt achter gesloten deuren over de gegrondheid van klachten. De commissie beslist over het openbaar maken van haar uitspraak.
10. Voor het overige vergadert de commissie in beginsel in het openbaar. Indien het openbaar belang zich verzet tegen een openbare behandeling van een onderwerp of een particulier onevenredig zou worden bevoordeeld of geschaad kan een commissie gemotiveerd in beslotenheid vergaderen.

## Hoofdstuk 6 Straf -en slotbepalingen

### Artikel 16 Strafsanctie

Met hechtenis van ten hoogste drie maanden of een geldboete van de tweede categorie wordt gestraft degene die:

- a. een volmachtbewijs, oproepingskaart of kiezerspas namaakt of vervalst met het oogmerk deze als echt en onvervalst te gebruiken of door een ander te doen gebruiken;
- b. een volmachtbewijs, oproepingskaart of kiezerspas die hij zelf heeft nagemaakt of vervalst of waarvan de valsheid of vervalsing hem, toen hij deze ontving, bekend was, opzettelijk als echt en onvervalst gebruikt of door een ander doet gebruiken, dan wel deze met het oogmerk om deze als echt en onvervalst te gebruiken of door een ander te doen gebruiken, in voorraad heeft;
- c. een volmachtbewijs, oproepingskaart of kiezerspas voorhanden heeft met het oogmerk deze wederrechtelijk te gebruiken of door een ander te doen gebruiken;
- d. als gemachtigde stemt voor een persoon, wetende dat deze is overleden.

### Artikel 17 Intrekking oude regelingen

Op het moment van inwerkingtreding van deze verordening wordt de Verordening referendum Utrecht 1999 (Gemeentebblad van Utrecht 1999, nr. 16), alsmede de Verordening raadplegend referendum gemeente Utrecht (Gemeentebblad van Utrecht 2001, nr. 27) ingetrokken.

### Artikel 18 Overgangsbepaling

1. Ten aanzien van een referendum waarvan voor de inwerkingtreding van deze verordening is komen vast te staan dat het zal worden gehouden, blijven de tot dan toe geldende rechtsregels van kracht.
2. De leden van de Referendumcommissie op grond van de Verordening referendum Utrecht 1999, alsmede de Verordening raadplegend referendum gemeente Utrecht worden geacht te zijn benoemd in de Referendumcommissie op grond van deze verordening, zulks voor de zittingsperiode zoals in hun benoemingbesluit is aangegeven.

### Artikel 19 Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking met ingang van de dag na de datum van haar bekendmaking.

### Artikel 20 Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als: Referendumverordening gemeente Utrecht.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad, gehouden op 9 februari 2006.

De griffier,  
Drs. A.A.H. Smits

De voorzitter,  
Mr. A.H. Brouwer-Korf

**Publicatie is geschied op 22 februari 2006.**

**Deze verordening is in werking getreden op 23 februari 2006.**



## **BIJLAGE BEHOREND BIJ GEMEENTEBLAD VAN UTRECHT 2006, NR. 11**

### **Algemene toelichting**

#### **Wettelijk kader.**

Op 29 juni 2004 heeft de Tweede Kamer de tweede lezing voor het wijzigen van de Grondwet met het oog op het opnemen van bepalingen voor het correctief referendum verworpen. Er bleek geen meerderheid van tweederde van de leden voor het voorstel te stemmen. Dit heeft tot gevolg dat er geen landelijke regeling voor correctieve referenda (een referendumwet) komt. In de Tijdelijke referendumwet (Trw) was bepaald dat deze wet met ingang van 1 januari 2005 vervalt. Op 14 oktober 2004 is een initiatiefwetsvoorstel van de kamerleden Dubbelboer en Duyvendak dat ertoe strekt de tijdelijkheid van de Trw ongedaan te maken door de Tweede Kamer verworpen.

Op grond van de bepalingen in de Grondwet en de Gemeentewet hebben gemeenten altijd al de mogelijkheid gehad tot het houden van een raadgevend referendum over een te nemen of genomen besluit. Gemeenten zijn vrij in hoe ze dit regelen, binnen de randvoorwaarden die de Grondwet en Gemeentewet stellen. Deze randvoorwaarden zijn:

- het is de gemeenteraad die per geval beslist of een raadgevend referendum wordt gehouden;
- ieder raadslid beslist individueel in hoeverre hij zich aan de uitslag van het referendum gebonden zal achten;
- de gemeenteraad neemt een (definitief) besluit over het onderwerp van het referendum, nadat het referendum is gehouden

#### **Geen bindende werking.**

De raad kan zich niet tevoren binden aan de uitspraak van het referendum. Bij de vaststelling van het startdocument door de gemeenteraad of bij de behandeling van een te nemen raadsbesluit waarvoor burgers een referendumprocedure aanhangig maken, kunnen individuele raadsleden wel een uitspraak doen over hoe zij denken om te gaan met de uitslag van het raadgevend referendum.

#### **Bevoegdheid**

De bevoegdheid van de raad om een referendumverordening vast te stellen vloeit voort uit de artikelen 147 en 149 van de Gemeentewet. Deze bepalingen geven de raad een algemene verordenende bevoegdheid.

Voor zover in de verordening sprake is van juridisch-technische uitvoering zonder vrije beoordelingsruimte is de burgemeester bevoegd. Dit naar analogie van de gang van zaken bij de verkiezingen -waarbij de burgemeester voorzitter is van het centraal stembureau- en in navolging van de regeling uit de Tijdelijke referendumwet.

De raad is nadrukkelijk in beeld zodra het gaat om de toepassing van bepalingen uit de verordening waar enige afweging en bestuurlijke beoordeling mogelijk is.

Het college is bevoegd om de dag waarop het referendum wordt gehouden vast te stellen (artikel 9).

### **Samenloop met inspraak**

Onderwerpen waarover referenda kunnen worden gehouden, zijn vaak reeds via wettelijke bepaalde inspraakmogelijkheden aan de bevolking voorgelegd. De vraag rijst of een referendum in de plaats kan treden van voorgeschreven inspraakmogelijkheden. Het antwoord hierop luidt ontkennend. Het wel of niet houden van een referendum heeft geen invloed op de voorgeschreven inspraakprocedures. Het is echter raadzaam om een referendum in een vroegtijdig stadium van een procedure te houden. Voorlichting over het referendumonderwerp kan dan bijvoorbeeld in praktische zin gekoppeld worden aan voorlichting over hetzelfde onderwerp in het kader van de voorgeschreven inspraak.

Wie kan het initiatief nemen tot het houden van een referendum?  
Zowel de gemeenteraad als kiesgerechtigden kunnen het initiatief nemen gericht op het houden van een referendum.

## Artikelsgewijze toelichting

### Hoofdstuk 1 - Algemene bepalingen

#### Artikel 1 Begripsbepalingen

- a. In deze verordening geeft de mogelijkheid voor het houden van zowel een raadplegend als raadgevend referendum. Daar waar in de bepalingen wordt gesproken over referendum heeft dit betrekking op beide varianten.
- b. en c. Het initiatief voor het houden van een referendum kan bij de raad liggen of bij de kiesgerechtigde burgers. Dit is in de algemene toelichting uitgewerkt. Het onderscheid tussen beide varianten is nodig om in de verordening specifieke bepalingen op te kunnen nemen voor één variant.
- d. Degenen die kiesgerechtigd zijn voor de raadsverkiezingen zijn ook gerechtigd om deel te nemen aan een referendum. Daarom is aangesloten bij artikel B3 van de Kieswet. Ook voor de genoemde termijn is aangesloten bij de Kieswet, artikel J1.

#### Artikel 2 Startnotitie voor de besluitvorming.

In een startnotitie voor de inrichting van het besluitvormingsproces wordt aangegeven over welke beslissing met betrekking tot dat vraagstuk een referendum op grond van deze verordening kan worden gehouden. Daarmee wordt nog niet uitgesproken dat het referendum ook daadwerkelijk zal worden gehouden. Daartoe is hetzij een nader raadsbesluit vereist in het kader van een raadsinitiatief tot het houden van een raadplegend referendum, hetzij een definitief verzoek tot het houden van een raadgevend referendum dat aan de eisen van de verordening voldoet.

#### Artikel 3 Voor een referendum in aanmerking komende beslissingen

Een referendum kan zich niet uitstrekken tot buiten het grondgebied van de gemeente waarin een referendum wordt gehouden.

Het is mogelijk het referendum te beperken tot een deel van de gemeente, wanneer een aangelegenheid slechts een deel van de gemeente (wijk, binnenstad etc.) treft. Deze mogelijkheid is nu opgenomen in artikel 8, vijfde lid.

De verordening geeft mogelijkheid tot het houden van een referendum voordat de raad een besluit neemt: 'te nemen besluit'. Plaatsing van een raadsvoorstel op de raadsagenda is voldoende om een referendumprocedure op te starten.

Er is voor gekozen om het besluit begrip niet te beperken tot een besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. In dat geval zou namelijk over besluiten die op zich zelf geen rechtsgevolgen hebben (bijv. de keuze tussen plan 1 of plan A voor het Stationsgebied) geen referendum gehouden kunnen worden.

Alleen besluiten van de raad kunnen onderwerp van een referendum zijn. De besluiten genomen door het college van burgemeester en wethouders of door de burgemeester zijn niet referendabel. Een aantal onderwerpen waarover de raad een besluit neemt, leent zich echter minder goed voor een referendum. In deze verordening wordt is een lijst met uitzonderingen opgenomen, gebaseerd op de ervaringen van onder meer de Tijdelijke referenduwet en andere autonome gemeentelijke verordeningen. Enerzijds moet voorkomen worden dat de verordening een leeg instrument wordt waarbij het praktisch onmogelijk wordt een referendum te organiseren. Anderzijds is het voor de burger belangrijk dat duidelijk is over welke besluiten geen referendum kan worden gehouden.

De uitzonderingen beogen ook te voorkomen dat over een bepaald onderwerp meer dan eens een referendum wordt gehouden of dat een referendum wordt uitgelokt; daarnaast is een afweging mogelijk ten opzichte van het belang bij voortgang van de besluitvorming c.q. van de uitvoering daarvan.

#### **Artikel 4     Duidelijkheid vooraf over uitzonderingsgronden.**

Burgemeester en wethouders geven vooraf op een raadsvoorstel aan of het referendabel is, zodat belanghebbenden op voorhand weten of het zin heeft om een referendumaanvraag te doen. De aanduiding "wel/niet referendabel" kan tijdens de raadsbehandeling geamendeerd worden, de gemeenteraad heeft op dit punt dus het laatste woord.

## **Hoofdstuk 2 - Bijzondere bepalingen over het raadgevend referendum.**

#### **Artikel 5     Kennisgeving en initiatief kiesgerechtigden**

Kiesgerechtigden kunnen een verzoek indienen tot het houden van een referendum.

Zowel het besluit van de burgemeester tot niet-ontvankelijkverklaring als het besluit van de raad zijn besluiten in de zin van de Awb. Hiertegen staat bezwaar en beroep open.

Het doel van de kennisgeving is dat de raad direct beslist of een onderwerp referendabel is. Op deze wijze is het voor burgers heel snel duidelijk of het zin heeft om handtekeningen te verzamelen ter ondersteuning van het initiatief. Het voordeel van een kennisgeving is dat dit korte tijd (zeven dagen) voor de raadsvergadering kan worden gedaan en er maar beperkte steun nodig is.

#### **Artikelen 6 en 7   Inleidend en definitief verzoek en steunverwerving**

Als de raad van mening is dat het onderwerp in principe referendabel is, zijn de initiatiefnemers weer aan bod. Zij moeten een verzoek doen tot het

houden van een referendum en voldoende ondersteunende handtekeningen verzamelen.

Beoordeeld wordt of het aantal handtekeningen voldoende is. De handtekeningen moeten worden geplaatst op van gemeentewege verstrekte lijsten. Op basis van artikel 4:4 Awb (aanvraagformulier beschikkingen) heeft de gemeente de bevoegdheid om een formulier voor het aanvragen en het verstrekken van gegevens vast te stellen. Het inleidend verzoek is te beschouwen als een aanvraag in de zin van de Awb.

Als de burgemeester tot het oordeel komt dat het gaat om een geldig inleidend verzoek, worden de burgers in de gelegenheid gesteld om het vereiste aantal handtekeningen te verzamelen voor het indienen van het definitieve verzoek aan de raad. Een redelijke termijn hiervoor is zes weken. Een andere periode is ook mogelijk. In de Tijdelijke referendumwet werd voor het inleidend verzoek een periode van drie weken gehanteerd en voor het definitief verzoek zes weken.

Wanneer het definitieve verzoek wordt gedaan door het vereiste aantal burgers, beslist de burgemeester of een referendum zal worden gehouden. Zowel het besluit van de burgemeester op het inleidende verzoek als op het definitieve verzoek zijn besluiten in de zin van de Awb. Hiertegen staat bezwaar en beroep open.

## **Hoofdstuk 3 - Bijzondere bepalingen over het raadplegend referendum.**

### **Artikel 8 Raadsinitiatief**

De raad kan zelf het initiatief nemen tot het houden van een referendum. Uiteraard dient bij de beslissing rekening gehouden te worden met het bepaalde in artikel 3 ten aanzien van de onderwerpskeuze. Voor het overige zijn de normale besluitvormingsprocedures zoals geregeld in de Gemeentewet en het Reglement van orde van toepassing.

Indien niets anders is bepaald, beslist de raad over het houden van een referendum bij gewone meerderheid. Artikel 30 Gemeentewet luidt immers: 'voor het tot stand komen van een besluit bij stemming wordt de volstreckte meerderheid vereist van hen die een stem uitbrengen'.

## **Hoofdstuk 4 – Verdere procedure.**

### **Artikel 9 Aanhouden beslissing**

Indien een referendum wordt gehouden over een te nemen besluit is het ongewenst dat als er een inleidend of definitief verzoek tot het houden van een referendum wordt ingediend het besluitvormingsproces geheel stil komt te liggen. Het verdient juist aanbeveling de besluitvorming zo veel mogelijk af te ronden. Alle argumenten zijn dan uitgewisseld, zodat ook het onderwerp en de vraagstelling op een zinnige wijze kunnen worden gepresenteerd.

De eerste vergadering nadat de uitslag van het referendum bekend is, moet de raad een besluit nemen over het aangehouden onderwerp, om zo snel mogelijk duidelijkheid te kunnen bieden aan de burgers. Geldigheid van de uitslag wil niet zeggen dat de uitslag ook bindend is voor de raad. Het geeft enkel aan dat aangenomen mag worden dat de uitslag een voldoende draagvlak heeft onder de bevolking.

De raad kan zich niet vooraf binden aan de uitslag van het referendum. Wel is het mogelijk dat individuele raadsleden, wanneer zij dat zelf wenselijk achten, vooraf te kennen geven welke consequenties zij aan een uitslag verbinden. Een dergelijke uitspraak is juridisch gezien niet bindend, maar kan wel politieke gevolgen hebben.

#### **Artikel 10 Datum**

Het college van burgemeester en wethouders stelt de datum waarop het referendum zal worden gehouden vast, in het kader van de uitvoering van het raadsbesluit. Deze datum kan vallen op een dag waarop tevens andere verkiezingen worden gehouden, maar dat hoeft niet het geval te zijn. Het combineren van verkiezingen is praktisch omdat de kiesgerechtigden niet twee maal naar de stembus hoeven te komen. Ook zorgt een combinatie voor een reductie in de kosten van een referendum. Uiteraard kunnen er ook meerdere referenda op dezelfde dag plaatsvinden. Het tweede lid geeft een praktische oplossing om te voorkomen dat kort voor algemene verkiezingen een afzonderlijk referendum moet worden uitgeschreven.

#### **Artikel 11 Vraagstelling**

De raad beslist of, hoe en wanneer een referendum wordt gehouden en stelt ook de vraagstelling, inclusief de antwoordmogelijkheden vast. In dit model is ervoor gekozen dat de raad zich hierbij laat adviseren door de referendumcommissie (artikel 15). De eenvoudigste oplossing voor de vraagstelling is een koppeling met het te nemen besluit. Aan de kiezer wordt dan de vraag voorgelegd of zij vóór of tegen het te nemen raadsbesluit, waarover het referendum wordt gehouden, zijn. Een andere mogelijkheid is het aanbieden van alternatieven.

#### **Artikel 12 Uitvoering**

Zie hiervoor onder 'Bevoegdheid'.

#### **Artikel 13 Procedure stemming**

Voor de procedures rond de stemming wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de gang van zaken rond de raadsverkiezingen.

#### **Artikel 14 Geldigheid referendum en inhoud van de uitslag**

In het derde lid is tot uitdrukking gebracht dat de raad uiteindelijk zelf beslist of zij de uitspraak uit het referendum overneemt. Het huidige wettelijke kader laat een bindend correctief referendum niet toe.

## **REFERENDUMVERORDENING gemeente Utrecht**

### **Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen**

#### **Artikel 1 Begripsbepalingen**

In deze verordening wordt verstaan onder:

- a. referendum: volksstemming waarbij de kiesgerechtigden zich uitspreken over een door de raad te nemen besluit;
- b. kiesgerechtigden: diegenen die op de drieënveertigste dag voorafgaande aan de dag waarop het referendum wordt gehouden overeenkomstig artikel B3 Kieswet kiesgerechtigd zijn voor de verkiezing van de leden van de raad;
- c. raadgevend referendum: volksstemming waarbij kiesgerechtigden zich op initiatief van burgers uitspreken over een te nemen besluit;
- d. raadplegend referendum: een referendum op initiatief van de raad waarbij de kiesgerechtigden antwoord geven op de door de raad vastgestelde vraag over een groot vraagstuk zoals beschreven in een startdocument;
- e. groot vraagstuk: een maatschappelijk vraagstuk met ingrijpende gevolgen voor de Utrechtse samenleving waarbij de oplossing veel tijd vraagt en/of waarbij grote financiële belangen in het geding zijn en/of waarbij veel partijen betrokken zijn;
- f. startnotitie besluitvormingsproces: een document als bedoeld in artikel 2;
- g. startdocument groot vraagstuk: een document als bedoeld in artikel 8;
- h. besluit: een schriftelijke beslissing van de raad.

#### **Artikel 2 Startnotitie voor het besluitvormingsproces**

De raad kan voor een vraagstuk een startnotitie voor de inrichting van het besluitvormingsproces vaststellen, waarin is aangeven over welke beslissing met betrekking tot dat vraagstuk een referendum op grond van deze verordening kan worden gehouden.

#### **Artikel 3 Voor een referendum in aanmerking komende beslissingen**

1. Indien een verzoek door burgers voldoet aan de eisen zoals gesteld in deze verordening en er zich geen uitzonderingsgronden voordoen zoals opgenomen in het tweede lid, besluit de raad dat een raadgevend referendum zal worden gehouden over een te nemen raadsbesluit.
2. Een referendum kan in elk geval niet worden gehouden over besluiten:
  - a. over individuele kwesties, zoals benoemingen, ontslagen, schorsingen, kwijtscheldingen, schenkingen;
  - b. tot vaststelling of wijziging van een rechtspositionele regeling;
  - c. over de hoogte van geldelijke voorzieningen voor ambtsdragers, gewezen ambtsdragers, en hun nabestaanden;
  - d. over de vaststelling van de gemeentelijke begroting en de rekening;
  - e. over de vaststelling van gemeentelijke tarieven en belastingen;
  - f. over het voor kennisgeving aannemen van notities en rapporten;
  - g. tot vaststelling of wijziging van een bestemmingsplan;
  - h. in het kader van deze verordening;
  - i. inzake bezwaar –of beroepsprocedures of rechtsgedingen;
  - j. als bedoeld in artikel 1, eerste en derde lid, 51, eerste en derde lid, 61, eerste en derde lid, 73, eerste en derde lid en 96 van de Wet gemeenschappelijke regelingen, alsmede tot het wijzigen van, het toetreden tot en het uittreden uit een regeling als bedoeld in artikel 96 van de Wet Gemeenschappelijke regelingen;
  - k. als bedoeld in artikel 3, tweede lid, onder a van de Wet Algemene regels herindeling (Arhi);
  - l. waarbij het belang van het referendum naar het oordeel van de raad niet opweegt tegen de verantwoordelijkheid van de raad voor kwetsbare groepen en hun plaats in de samenleving;
  - m. ter uitvoering van een besluit van een hoger bestuursorgaan of de wetgever waaromtrent de raad geen beleidsvrijheid heeft;
  - n. die naar het oordeel van de raad voorafgaan aan of volgen op een te nemen besluit waarvan de raad in een startnotitie voor het besluitvormingsproces heeft bepaald dat daar een referendum over gehouden kan worden;
  - o. welke naar het oordeel van de raad hun grondslag vinden in een eerder genomen beslissing waarover een referendum is gehouden of kon worden gehouden;
  - p. waarvan de totstandkoming, inwerkingtreding of uitvoering naar het oordeel van de raad niet kan worden uitgesteld vanwege enig daarmee gemoeid belang.

#### **Artikel 4 Duidelijkheid vooraf over uitzonderingsgevallen**



Het college van burgemeester en wethouders geeft in ieder raadsvoorstel aan of één of meer van de in artikel 3, tweede lid genoemde uitzonderingsgronden al dan niet toegepast kunnen respectievelijk moeten worden, in het geval dat kiesgerechtigden een kennisgeving doen als bedoeld in artikel 5 van de verordening.

## **Hoofdstuk 2 Bijzondere bepalingen over het raadgevend referendum**

### **Artikel 5 Het raadgevend referendum – Stap 1: initiatief**

1. Kiesgerechtigden kunnen schriftelijk ofwel via de website [www.petities.nl](http://www.petities.nl) steunbetuigingen verzamelen voor hun initiatief tot het houden van een raadgevend referendum, conform de voorschriften in deze verordening. Beide wegen mogen naast elkaar benut worden.
2. Een initiatief tot het houden van een raadgevend referendum moet worden ondersteund door een aantal kiesgerechtigden dat ten minste gelijk is aan 0,133 % van het aantal kiesgerechtigden bij de laatstgehouden verkiezing van de leden van de raad.
3. Schriftelijke steunbetuigingen worden geplaatst op daartoe van gemeentewege verstrekte lijsten en dienen vergezeld te gaan van een handtekening van elke verzoeker, met een opgave van diens naam, adres, woonplaats en geboortedatum.
4. Indien steunbetuigingen via [www.petities.nl](http://www.petities.nl) worden verzameld, dient iedere verzoeker op de hiervoor te openen specifieke pagina diens naam, adres, woonplaats en geboortedatum in te vullen.
5. Kiezers waarvan de gegevens niet conform de leden 3 en 4 worden overgelegd, worden bij het bepalen van het aantal ondersteunende kiezers niet meegerekend.
6. Zodra het benodigde aantal steunbetuigingen is verzameld, stuurt de initiatiefnemer een kennisgeving hiervan, vergezeld van het initiatief, aan de voorzitter van de raad. Het initiatief moet ten minste zeven dagen vóór de raadsvergadering, waarvoor het besluit is geagendeerd, bij de voorzitter van de raad worden ingediend.
7. Het initiatief vermeldt om welk te nemen besluit van de raad het gaat en wordt vergezeld van de verzamelde steunbetuigingen.
8. Indien het initiatief niet voldoet aan de in de voorgaande leden gestelde eisen of indien een van de uitzonderingen uit artikel 3, tweede lid, onder a tot en met k van toepassing is dan verklaart de voorzitter van de raad het initiatief niet-ontvankelijk.
9. Indien het initiatief voldoet aan de hiervoor gestelde eisen en geen toepassing is gegeven aan het achtste lid, beslist de raad in dezelfde vergadering waarvoor het besluit van de raad is geagendeerd of op basis van het gestelde in artikel 3, tweede lid onder l tot en met p of over dat besluit een referendum kan worden gehouden. De raad kan zijn beslissing voor ten hoogste twee maanden verdagen.

### **Artikel 6 Het raadgevend referendum – Stap 2: inleidend verzoek**

1. Indien de beslissing bedoeld in artikel 5, negende lid, inhoudt dat met betrekking tot het te nemen besluit een referendum kan worden gehouden, kan de initiatiefnemer binnen drie weken na de dag waarop die beslissing bekend is gemaakt, bij de voorzitter van de raad een inleidend verzoek indienen om een referendum te houden.
2. Het inleidende verzoek kan schriftelijk ofwel via de website [www.petities.nl](http://www.petities.nl) ondersteund worden. Beide wegen mogen naast elkaar benut worden.
3. Het inleidend verzoek moet worden ondersteund door een aantal kiesgerechtigden dat tenminste gelijk is aan 1,111 % van het aantal kiesgerechtigden bij de laatstgehouden gemeenteraadsverkiezingen. De kiesgerechtigden die het initiatief zoals bedoeld in artikel 5 hebben ondersteund, worden geacht het inleidend verzoek te ondersteunen.
4. Het inleidend verzoek vermeldt om welk te nemen besluit van de raad het gaat en wordt vergezeld van de verzamelde steunbetuigingen.
5. Schriftelijke steunbetuigingen worden geplaatst op daartoe van gemeentewege verstrekte lijsten en dienen vergezeld te gaan van een handtekening van elke verzoeker, met een opgave van diens naam, adres, woonplaats en geboortedatum.
6. Indien steunbetuigingen via [www.petities.nl](http://www.petities.nl) worden verzameld, dient iedere ondersteuner op de hiervoor te openen specifieke pagina diens naam, adres, woonplaats en geboortedatum in te vullen. Ondertekening met gebruik van DigiD is eveneens toegestaan.
7. Kiesgerechtigden waarvan deze gegevens niet conform de leden 5 en 6 zijn overgelegd, worden bij het bepalen van het aantal ondersteunende kiesgerechtigden niet meegerekend.
8. Bij de toetsing of het verzoek voldoende wordt ondersteund, kan voor de schriftelijke steunbetuigingen gebruik gemaakt worden van de methode van het trekken van een steekproef uit het bestand van handtekeningen, een en ander uit te voeren op de wijze als beschreven is in een door de burgemeester daartoe vast te stellen protocol.

9. De voorzitter van de raad neemt binnen twee weken na afloop van de termijn waarbinnen het inleidend verzoek kan worden ingediend, een beslissing over een gedurende die termijn ingediend verzoek. Hij kan zijn beslissing voor ten hoogste twee weken verdagen.
10. De voorzitter van de raad maakt het besluit inzake de toelating van het inleidend verzoek zo spoedig mogelijk openbaar op de in de gemeente gebruikelijke wijze.

#### **Artikel 7 Het raadgevend referendum – Stap 3: definitief verzoek**

1. De initiatiefnemer kan bij de voorzitter van de raad een definitief verzoek indienen voor het houden van een raadgevend referendum binnen zes weken na de dag waarop de burgemeester bekend heeft gemaakt dat het inleidend verzoek aan de gestelde eisen voldoet.
2. Het definitieve verzoek moet worden ondersteund door een aantal kiesgerechtigden dat tenminste gelijk is aan 3% van het aantal kiesgerechtigden bij de laatst gehouden gemeenteraadsverkiezingen.
3. Het definitieve verzoek kan schriftelijk ofwel via de website [www.petities.nl](http://www.petities.nl) ondersteund worden. Beide wegen mogen naast elkaar benut worden.
4. Kiesgerechtigden die het inleidende verzoek schriftelijk hebben ondersteund, worden geacht het definitieve verzoek te ondersteunen. Om steunbetuigingen die eerder werden uitgebracht via [www.petities.nl](http://www.petities.nl) te laten meetellen voor het definitieve verzoek, dient gebruik te zijn gemaakt van de mogelijkheid zoals verwoord in artikel 6, zesde lid, tweede volzin.
5. Op het verzamelen van schriftelijke steunbetuigingen voor definitieve verzoeken zijn artikel 6, vierde, vijfde, zevende en achtste lid van overeenkomstige toepassing.
6. Indien het definitieve verzoek via [www.petities.nl](http://www.petities.nl) wordt ingediend, is voor steunbetuiging het gebruik van DigiD voorgeschreven. Artikel 6, vierde en zevende lid zijn van overeenkomstige toepassing.
7. De voorzitter van de raad neemt uiterlijk binnen vier weken na de dag van ontvangst van het definitieve verzoek een besluit over de toelating van het definitieve verzoek.
8. De voorzitter van de raad maakt het besluit inzake de toelating van het definitieve verzoek zo spoedig mogelijk openbaar op de in de gemeente gebruikelijke wijze.

### **Hoofdstuk 3 Bijzondere bepalingen over het raadplegend referendum**

#### **Artikel 8 Het raadplegend referendum, initiatief van de raad**

1. De raad kan voor een groot vraagstuk een startdocument vaststellen. In het startdocument worden probleemstelling en een beeld van de oplossingsrichting(en) beschreven. Het startdocument bevat tevens een communicatieparagraaf. Hierin wordt onder andere aangegeven op welke wijze de objectieve, informatieverstreckende voorlichting inhoudelijk en financieel vorm wordt gegeven en op welke wijze daarnaast inhoudelijk en/ of financieel invulling wordt gegeven aan standpuntuitdragende campagnes.
2. De raad kan besluiten dat op basis van het startdocument een referendum wordt gehouden.
3. Op een zodanig referendum is het bepaalde in de artikelen 5 tot en met 7 van deze verordening niet van toepassing.
4. Bij de vaststelling van het startdocument door de gemeenteraad, kunnen individuele raadsleden een uitspraak doen over hoe zij denken om te gaan met de uitslag van een referendum.
5. Een raadplegend referendum kan worden beperkt tot een deelgebied binnen de gemeente, indien de aangelegenheid slechts dat deel van de gemeente betreft en het te nemen besluit buiten dat gebied geen effecten kan hebben.

### **Hoofdstuk 4 Verdere procedure**

#### **Artikel 9 Aanhouden beslissing**

1. Wanneer de raad naar aanleiding van de kennisgeving heeft bepaald dat over een te nemen besluit een referendum op grond van deze verordening kan worden gehouden, en het vervolgens het inleidend en het definitieve verzoek zijn toegelaten, dan wordt het betreffende raadsvoorstel op de gangbare wijze behandeld.
2. De stemming over het door de raad te nemen besluit zoals dat luidt na verwerking van de aanvaarde amendementen, wordt echter aangehouden tot de eerstvolgende vergadering na de dag waarop het referendum wordt gehouden, tenzij eerder negatief over de ontvankelijkheid van het (inleidende of het definitieve) verzoek wordt beslist. Indien de eerstvolgende vergadering echter niet binnen vier weken valt, wordt binnen die termijn ten behoeve van de stemming een extra vergadering bijeengeroepen.

#### **Artikel 10 Datum referendum**

1. Het college van burgemeester en wethouders stelt de dag vast waarop het referendum wordt gehouden, met dien verstande dat het referendum niet later plaats vindt dan uiterlijk vier maanden na de dag waarop het definitieve verzoek is toegelaten of nadat de raad besloten heeft tot het houden van een referendum op basis van artikel 8 van deze verordening.
2. In het geval de in het eerste lid genoemde termijn van vier maanden afloopt binnen twee maanden voor een algemene verkiezing mag de termijn worden overschreden zodat de stemmingen kunnen worden gecombineerd.
3. Een referendum vindt niet plaats in de voor de regio aangewezen schoolvakanties voor het basis – en voortgezet onderwijs.
4. Er kunnen meer referenda op dezelfde dag worden gehouden.

#### **Artikel 11 Vraagstelling**

1. De raad stelt de vraagstelling en de antwoordcategorieën van het referendum vast.
2. De vraagstelling wordt aan het adres van de kiesgerechtigden bezorgd.

#### **Artikel 12 Organisatie en uitvoering**

1. De burgemeester doet openbare kennisgeving van een besluit tot het houden van een referendum.
2. De op de te nemen beslissing betrekking hebbende stukken liggen voor een ieder ter inzage op door de burgemeester aan te wijzen plaatsen. In de openbare kennisgeving wordt daarvan mededeling gedaan.
3. Bij de organisatie en uitvoering van een referendum is de Kieswet voor zoveel mogelijk van overeenkomstige toepassing.

#### **Artikel 13 Procedure stemming**

1. Een referendum wordt gehouden onder de kiesgerechtigden van het gehele grondgebied van de gemeente Utrecht.
2. Indien op grond van artikel 8, vijfde lid een raadplegend referendum wordt beperkt tot een deelgebied binnen de gemeente, dan wordt het bepaalde in deze verordening gerelateerd aan de kring van kiesgerechtigden binnen dat gebied.

#### **Artikel 14 Geldigheid referendum en inhoud uitslag**

1. Een referendum is geldig, indien tenminste 30% van de kiesgerechtigden opkomt. De keuzemogelijkheid welke de meeste stemmen heeft gekregen wordt als referendumuitspraak vastgesteld.
2. De raad is niet gebonden aan een referendumuitspraak.

### **Hoofdstuk 5 Advisering en toezicht; de Referendumcommissie**

#### **Artikel 15 Referendumcommissie**

1. Er is een commissie van advies en toezicht, genaamd 'de Referendumcommissie', hierna verder aan te duiden als 'de commissie'.
2. De raad benoemt en ontslaat haar leden.
3. Een lid van de commissie is niet tevens: ambtenaar, wethouder, burgemeester of raadslid van de gemeente Utrecht.
4. De commissie heeft tot taak gevraagd en ongevraagd het college van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad te adviseren over de uitvoering van deze verordening.
5. De commissie adviseert in alle gevallen omtrent de vraagstelling als bedoeld in artikel 11.
6. De commissie brengt haar advies uit binnen vier weken nadat het verzoek daartoe aan de commissie is gedaan.
7. De commissie is belast met de afdoening van klachten over de gemeentelijke voorlichting en de wijze waarop campagne gevoerd wordt in het kader van het referendum. De commissie toetst daarbij de gemeentelijke voorlichting aan de eisen van objectiviteit en de campagnevoering aan de eisen van fair play.
8. De commissie stelt nadere regels vast voor haar werkwijze en stuurt deze aan de raad.
9. De hoorzitting voor de behandeling van klachten door de commissie is openbaar. De commissie beraadslaagt achter gesloten deuren over de gegrondheid van klachten. De commissie beslist over het openbaar maken van haar uitspraak.
10. Voor het overige vergadert de commissie in beginsel in het openbaar. Indien het openbaar belang zich verzet tegen een openbare behandeling van een onderwerp of een particulier onevenredig zou worden bevoordeeld of geschaad kan een commissie gemotiveerd in beslotenheid vergaderen.

## **Hoofdstuk 6 Straf –en slotbepalingen**

### **Artikel 16 Strafsanctie**

Met hechtenis van ten hoogste drie maanden of een geldboete van de tweede categorie wordt gestraft degene die:

- a. een volmachtbewijs, oproepingskaart of kiezerspas namaakt of vervalst met het oogmerk deze als echt en onvervalst te gebruiken of door een ander te doen gebruiken;
- b. een volmachtbewijs, oproepingskaart of kiezerspas die hij zelf heeft nagemaakt of vervalst of waarvan de valsheid of vervalsing hem, toen hij deze ontving, bekend was, opzettelijk als echt en onvervalst gebruikt of door een ander doet gebruiken, dan wel deze met het oogmerk om deze als echt en onvervalst te gebruiken of door een ander te doen gebruiken, in voorraad heeft;
- c. een volmachtbewijs, oproepingskaart of kiezerspas voorhanden heeft met het oogmerk deze wederrechtelijk te gebruiken of door een ander te doen gebruiken;
- d. als gemachtigde stemt voor een persoon, wetende dat deze is overleden.

### **Artikel 17 Intrekking oude regelingen**

Op het moment van inwerkingtreding van deze verordening wordt de Verordening referendum Utrecht 1999 (Gemeentebblad van Utrecht 1999, nr. 16), alsmede de Verordening raadplegend referendum gemeente Utrecht (Gemeentebblad van Utrecht 2001, nr. 27), ingetrokken.

### **Artikel 18 Overgangsbepaling**

1. Ten aanzien van een referendum waarvan voor de inwerkingtreding van deze verordening is komen vast te staan dat het zal worden gehouden, blijven de tot dan toe geldende rechtsregels van kracht.
2. De leden van de Referendumcommissie op grond van de Verordening referendum Utrecht 1999, alsmede de Verordening raadplegend referendum gemeente Utrecht worden geacht te zijn benoemd in de Referendumcommissie op grond van deze verordening, zulks voor de zittingsperiode zoals in hun benoemingbesluit is aangegeven.

### **Artikel 19 Inwerkingtreding**

Deze verordening treedt in werking met ingang van de dag na de datum van haar bekendmaking.

### **Artikel 20 Citeertitel**

Deze verordening wordt aangehaald als: Referendumverordening gemeente Utrecht.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad, gehouden op [ ].

De griffier,

Drs. A.A.H. Smits

De voorzitter,

Mr. A. Wolfsen

Publicatie is geschied op [ ].

Deze verordening is in werking getreden op [ ].

## **TOELICHTING bij Referendumverordening gemeente Utrecht**

### **Wettelijk kader**

Op 29 juni 2004 heeft de Tweede Kamer de tweede lezing voor het wijzigen van de Grondwet met het oog op het opnemen van bepalingen voor het correctief referendum verworpen. Er bleek geen meerderheid van tweederde van de leden voor het voorstel te stemmen. Dit heeft tot gevolg dat er geen landelijke regeling voor correctieve referenda (een referendumwet) komt.

In de Tijdelijke referendumwet (Trw) was bepaald dat deze wet met ingang van 1 januari 2005 vervalt.

Op 14 oktober 2004 is een initiatiefwetsvoorstel van de kamerleden Dubbelboer en Duyvendak dat ertoe strekt de tijdelijkheid van de Trw ongedaan te maken door de Tweede Kamer verworpen.

Op grond van de bepalingen in de Grondwet en de Gemeentewet hebben gemeenten altijd al de mogelijkheid gehad tot het houden van een raadplegend referendum over een te nemen of genomen besluit. Gemeenten zijn vrij in hoe ze dit regelen, binnen de randvoorwaarden die de Grondwet en Gemeentewet stellen. Deze randvoorwaarden zijn:

- het is de gemeenteraad die per geval beslist of een raadplegend referendum wordt gehouden;
- ieder raadslid beslist individueel in hoeverre hij zich aan de uitslag van het referendum gebonden zal achten;
- de gemeenteraad neemt een (definitief) besluit over het onderwerp van het referendum, nadat het referendum is gehouden

### **Geen bindende werking.**

De raad kan zich niet tevoren binden aan de uitspraak van het referendum. Bij de vaststelling van het startdocument door de gemeenteraad of bij de behandeling van een te nemen raadsbesluit waarvoor burgers een referendumprocedure aanhangig maken, kunnen individuele raadsleden wel een uitspraak doen over hoe zij denken om te gaan met de uitslag van het raadplegend referendum.

### **Bevoegdheid**

De bevoegdheid van de raad om een referendumverordening vast te stellen vloeit voort uit de artikelen 147 en 149 van de Gemeentewet. Deze bepalingen geven de raad een algemene verordenende bevoegdheid. Voor zover in de verordening sprake is van juridisch-technische uitvoering zonder vrije beoordelingsruimte is de burgemeester bevoegd. Dit naar analogie van de gang van zaken bij de verkiezingen –waarbij de burgemeester voorzitter is van het centraal stembureau– en in navolging van de regeling uit de Tijdelijke referendumwet. De raad is nadrukkelijk in beeld zodra het gaat om de toepassing van bepalingen uit de verordening waar enige afweging en bestuurlijke beoordeling mogelijk is. Het college is bevoegd om de dag waarop het referendum wordt gehouden vast te stellen (artikel 10).

### **Samenloop met inspraak**

Onderwerpen waarover referenda kunnen worden gehouden, zijn vaak reeds via wettelijke bepaalde inspraakmogelijkheden aan de bevolking voorgelegd. De vraag rijst of een referendum in de plaats kan treden van voorgeschreven inspraakmogelijkheden. Het antwoord hierop luidt ontkennend. Het wel of niet houden van een referendum heeft geen invloed op de voorgeschreven inspraakprocedures. Het is echter raadzaam om een referendum in een vroegtijdig stadium van een procedure te houden. Voorlichting over het referendumonderwerp kan dan bijvoorbeeld in praktische zin gekoppeld worden aan voorlichting over hetzelfde onderwerp in het kader van de voorgeschreven inspraak.

### **Wie kan het initiatief nemen tot het houden van een referendum?**

Zowel de gemeenteraad als kiesgerechtigden kunnen het initiatief nemen gericht op het houden van een referendum.

## **ARTIKELSGEWIJZE toelichting**

### **HOOFDSTUK 1 – Algemene bepalingen**

#### **Artikel 1 Begripsbepalingen**

- a. In deze verordening geeft de mogelijkheid voor het houden van zowel een raadplegend als raadgevend referendum. Daar waar in de bepalingen wordt gesproken over referendum heeft dit betrekking op beide varianten.
- b. en c. Het initiatief voor het houden van een referendum kan bij de raad liggen of bij de kiesgerechtigde burgers. Dit is in de algemene toelichting uitgewerkt. Het onderscheid tussen beide varianten is nodig om in de verordening specifieke bepalingen op te kunnen nemen voor één variant.
- d. Degenen die kiesgerechtigd zijn voor de raadsverkiezingen zijn ook gerechtigd om deel te nemen aan een referendum. Daarom is aangesloten bij artikel B3 van de Kieswet. Ook voor de genoemde termijn is aangesloten bij de Kieswet, artikel J1.

#### **Artikel 2 Startnotitie voor de besluitvorming**

In een startnotitie voor de inrichting van het besluitvormingsproces wordt aangegeven over welke beslissing met betrekking tot dat vraagstuk een referendum op grond van deze verordening kan worden gehouden. Daarmee wordt nog niet uitgesproken dat het referendum ook daadwerkelijk zal worden gehouden. Daartoe is hetzij een nader raadsbesluit vereist in het kader van een raadsinitiatief tot het houden van een raadplegend referendum, hetzij een definitief verzoek tot het houden van een raadgevend referendum dat aan de eisen van de verordening voldoet.

#### **Artikel 3 Voor een referendum in aanmerking komende beslissingen**

Een referendum kan zich niet uitstrekken tot buiten het grondgebied van de gemeente waarin een referendum wordt gehouden.

Het is mogelijk het referendum te beperken tot een deel van de gemeente, wanneer een aangelegenheid slechts een deel van de gemeente (wijk, binnenstad etc.) treft. Deze mogelijkheid is nu opgenomen in artikel 8, vijfde lid.

De verordening geeft de mogelijkheid tot het houden van een referendum voordat de raad een besluit neemt. Als een verzoek is ingediend dat aan alle eisen voldoet en zich geen van de uitzonderingsgronden zoals opgenomen in het tweede lid voordoet, dient er een raadgevend referendum gehouden te worden. Om te verduidelijken dat de raad hier dus geen discretionaire bevoegdheid heeft, is dit in de tekst van lid 1 van artikel 3 expliciet aangegeven.

Onder 'besluiten' waarover een referendum kan worden gehouden worden niet alleen besluiten in de zin van de Algemene wet bestuursrecht verstaan. In dat geval zou namelijk over besluiten die op zich zelf geen rechtsgevolgen hebben (bijvoorbeeld de keuze tussen plan 1 of plan A voor het Stationsgebied) geen referendum gehouden kunnen worden.

Alleen besluiten van de raad kunnen onderwerp van een referendum zijn. De besluiten genomen door het college van burgemeester en wethouders of door de burgemeester zijn niet referendabel. Een aantal onderwerpen waarover de raad een besluit neemt, leent zich echter minder goed voor een referendum. In deze verordening wordt is een lijst met uitzonderingen opgenomen, gebaseerd op de ervaringen van onder meer de Tijdelijke referendumwet en andere autonome gemeentelijke verordeningen. Enerzijds moet voorkomen worden dat de verordening een leeg instrument wordt waarbij het praktisch onmogelijk wordt een referendum te organiseren. Anderzijds is het voor de burger belangrijk dat duidelijk is over welke besluiten geen referendum kan worden gehouden. De uitzonderingen beogen ook te voorkomen dat over een bepaald onderwerp meer dan eens een referendum wordt gehouden of dat een referendum wordt uitgelokt; daarnaast is een afweging mogelijk ten opzichte van het belang bij voortgang van de besluitvorming c.q. van de uitvoering daarvan.

#### **Artikel 4 Duidelijkheid vooraf over uitzonderingsgronden.**

Burgemeester en wethouders geven vooraf op een raadsvoorstel aan of het referendabel is, zodat belanghebbenden op voorhand weten of het zin heeft om een referendumaanvraag te doen. De aanduiding "wel/niet referendabel" kan tijdens de raadsbehandeling geamendeerd worden, de gemeenteraad heeft op dit punt dus het laatste woord.

## **HOOFDSTUK 2 – Bijzondere bepalingen over het raadgevend referendum**

### **Artikel 5 Initiatief**

Kiesgerechtigden kunnen een verzoek indienen tot het houden van een referendum. Om het indienen van een dergelijk verzoek laagdrempeliger te maken, is het naast de schriftelijke weg ook mogelijk om gebruik te maken van de website [www.petities.nl](http://www.petities.nl). De kiesgerechtigde initiatiefnemer kan contact opnemen met de webmaster en een speciale pagina voor het betreffende referendum laten openen. Zowel het besluit van de burgemeester tot niet-ontvankelijkverklaring als het besluit van de raad zijn besluiten in de zin van de Awb. Hiertegen staat bezwaar en beroep open.

Het doel van de kennisgeving is dat de raad direct beslist of een onderwerp referendabel is. Op deze wijze is het voor burgers heel snel duidelijk of het zin heeft om handtekeningen te verzamelen ter ondersteuning van het initiatief. Het voordeel van een kennisgeving is dat dit korte tijd (zeven dagen) voor de raadsvergadering kan worden gedaan en er maar beperkte steun nodig is.

### **Artikelen 6 en 7 Inleidend en definitief verzoek**

Als de raad van mening is dat het onderwerp in principe referendabel is, zijn de initiatiefnemers weer aan bod. Zij moeten een verzoek doen tot het houden van een referendum en voldoende steunbetuigingen verzamelen.

Als de burgemeester tot het oordeel komt dat het gaat om een geldig inleidend verzoek, worden de burgers in de gelegenheid gesteld om het vereiste aantal steunbetuigingen te verzamelen voor het indienen van het *definitieve* verzoek aan de raad. Een redelijke termijn hiervoor is zes weken. Een andere periode is ook mogelijk. In de Tijdelijke referendumwet werd voor het inleidend verzoek een periode van drie weken gehanteerd en voor het definitief verzoek zes weken.

Beoordeeld wordt of het aantal steunbetuigingen voldoende is. Schriftelijke handtekeningen moeten worden geplaatst op van gemeentewege verstrekte lijsten. Steunbetuigingen kunnen ook blijken uit het achterlaten van gegevens op de daarvoor geopende pagina op [www.petities.nl](http://www.petities.nl). Op basis van artikel 4:4 Awb (aanvraagformulier beschikkingen) heeft de gemeente de bevoegdheid om een formulier voor het aanvragen en het verstrekken van gegevens vast te stellen. Het inleidend verzoek is te beschouwen als een aanvraag in de zin van de Awb.

Indien gekozen wordt voor het verzamelen van steunbetuigingen via [www.petities.nl](http://www.petities.nl), is voor het ondersteunen van het *definitieve* verzoek – in tegenstelling tot de eerdere fasen – voor iedere ondersteuner verplicht om DigiD te gebruiken via [www.petities.nl](http://www.petities.nl). Reden hiervoor is dat de authenticiteit van de ondersteuners in deze definitieve fase met het oog op de mogelijke (rechts)gevolgen van extra groot belang is. *Schriftelijke* handtekeningen uit de tweede fase tellen in de huidige situatie mee voor de derde fase. Om de ondersteuning via [petities.nl](http://www.petities.nl) zoveel mogelijk gelijk te stellen aan de schriftelijke weg, kan ondersteuning via [petities.nl](http://www.petities.nl) met het oog op art. 7 leden 2 en 4 in de tweede fase ook reeds op vrijwillige basis met DigiD plaatsvinden, zodat deze steunbetuigingen eveneens in de derde ronde kunnen meetellen.

Wanneer het definitieve verzoek wordt gedaan door het vereiste aantal burgers, beslist de burgemeester of een referendum zal worden gehouden. Zowel het besluit van de burgemeester op het inleidende verzoek als op het definitieve verzoek zijn besluiten in de zin van de Awb. Hiertegen staat bezwaar en beroep open.

## **HOOFDSTUK 3 – Bijzondere bepalingen over het raadplegend referendum**

### **Artikel 8 Raadsinitiatief**

De raad kan zelf het initiatief nemen tot het houden van een referendum. Uiteraard dient bij de beslissing rekening gehouden te worden met het bepaalde in artikel 3 ten aanzien van de onderwerpskeuze. Voor het overige zijn de normale besluitvormingsprocedures zoals geregeld in de Gemeentewet en het Reglement van orde van toepassing.

Indien niets anders is bepaald, beslist de raad over het houden van een referendum bij gewone meerderheid. Artikel 30 Gemeentewet luidt immers: 'voor het tot stand komen van een besluit bij stemming wordt de volstrekte meerderheid vereist van hen die een stem uitbrengen'.

## **HOOFDSTUK 4 – Verdere procedure**

### **Artikel 9 Aanhouden beslissing**

Indien een referendum wordt gehouden over een te nemen besluit is het ongewenst dat als er een inleidend of definitief verzoek tot het houden van een referendum wordt ingediend het

besluitvormingsproces geheel stil komt te liggen. Het verdient juist aanbeveling de besluitvorming zo veel mogelijk af te ronden. Alle argumenten zijn dan uitgewisseld, zodat ook het onderwerp en de vraagstelling op een zinnige wijze kunnen worden gepresenteerd.

De eerste vergadering nadat de uitslag van het referendum bekend is, moet de raad een besluit nemen over het aangehouden onderwerp, om zo snel mogelijk duidelijkheid te kunnen bieden aan de burgers. Geldigheid van de uitslag wil niet zeggen dat de uitslag ook bindend is voor de raad. Het geeft enkel aan dat aangenomen mag worden dat de uitslag een voldoende draagvlak heeft onder de bevolking. De raad kan zich niet vooraf binden aan de uitslag van het referendum. Wel is het mogelijk dat individuele raadsleden, wanneer zij dat zelf wenselijk achten, vooraf te kennen geven welke consequenties zij aan een uitslag verbinden. Een dergelijke uitspraak is juridisch gezien niet bindend, maar kan wel politieke gevolgen hebben.

#### **Artikel 10 Datum**

Het college van burgemeester en wethouders stelt de datum waarop het referendum zal worden gehouden vast, in het kader van de uitvoering van het raadsbesluit. Deze datum kan vallen op een dag waarop tevens andere verkiezingen worden gehouden, maar dat hoeft niet het geval te zijn. Het combineren van verkiezingen is praktisch omdat de kiesgerechtigden niet twee maal naar de stembus hoeven te komen. Ook zorgt een combinatie voor een reductie in de kosten van een referendum. Uiteraard kunnen er ook meerdere referenda op dezelfde dag plaatsvinden. Het tweede lid geeft een praktische oplossing om te voorkomen dat kort voor algemene verkiezingen een afzonderlijk referendum moet worden uitgeschreven.

#### **Artikel 11 Vraagstelling**

De raad beslist of, hoe en wanneer een referendum wordt gehouden en stelt ook de vraagstelling, inclusief de antwoordmogelijkheden vast. In dit model is ervoor gekozen dat de raad zich hierbij laat adviseren door de referendumcommissie (artikel 15). De eenvoudigste oplossing voor de vraagstelling is een koppeling met het te nemen besluit. Aan de kiezer wordt dan de vraag voorgelegd of zij vóór of tegen het te nemen raadsbesluit, waarover het referendum wordt gehouden, zijn. Een andere mogelijkheid is het aanbieden van alternatieven.

#### **Artikel 12 Uitvoering**

Zie hiervoor onder 'Bevoegdheid'.

#### **Artikel 13 Procedure stemming**

Voor de procedures rond de stemming wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de gang van zaken rond de raadsverkiezingen.

#### **Artikel 14 Geldigheid referendum en inhoud van de uitslag**

In het derde lid is tot uitdrukking gebracht dat de raad uiteindelijk zelf beslist of zij de uitspraak uit het referendum overneemt. Het huidige wettelijke kader laat een bindend correctief referendum niet toe.

### **HOOFDSTUK 5 – Advisering en toezicht; de Referendumcommissie**

#### **Artikel 15 Referendumcommissie**

Er is een commissie van advies en toezicht voor de gemeenteraad: de Referendumcommissie. Evenals onder de oude verordeningen fungeert de Referendumcommissie als commissie voor zowel raad als college.

### **HOOFDSTUK 6 – Straf –en slotbepalingen**

#### **Artikel 17 Strafsanctie**

Op grond van artikel 154 van de Gemeentewet kan de raad op overtreding van een verordening straf stellen. Voor het bepalen van wat strafbaar is, is zoveel mogelijk aangesloten bij de Kieswet, hoofdstuk Z.



**Herdruk Verordening op het burgerinitiatief,  
waarin opgenomen het raadsbesluit van 9 december 2004.  
(raadsbesluit van 28 augustus 2003)**

---

De raad van de gemeente Utrecht, gelet op het voorstel van de VVD d.d. 15 april 2003

---

Besluit

vast te stellen de volgende

**VERORDENING op het burgerinitiatief.**

**Artikel 1**

De doelstelling van de Verordening op het burgerinitiatief is:

De participatie en betrokkenheid van de bewoners van Utrecht te vergroten en de bewoners de mogelijkheid te bieden om direct invloed uit te oefenen op de politieke agenda.

**Artikel 2**

In deze verordening wordt verstaan onder:

- a. raad: de gemeenteraad van Utrecht;
- b. commissie: een raadscommissie als bedoeld in artikel 82 van de Gemeentewet;
- c. college: het college van burgemeester en wethouders van Utrecht;
- d. burgerinitiatief: een schriftelijk en gemotiveerd verzoek van ingezetenen aan de raad om te beraadslagen en te besluiten over een door hen geformuleerd voorstel dat betrekking heeft op een gemeentelijke aangelegenheid;
- e. ingezetenen: personen ingeschreven in het bevolkingsregister van de gemeente Utrecht.

**Artikel 3**

Ingezetenen van veertien jaar en ouder kunnen een burgerinitiatief indienen.

**Artikel 4**

Een burgerinitiatief kan niet worden ingediend over de volgende aangelegenheden:

- a. de uitvoering van besluiten van hogere bestuursorganen waaromtrent de raad geen beleidsvrijheid heeft;
- b. gemeentelijke procedures;
- c. de gemeentelijke organisatie;
- d. vaststelling en wijziging van de gemeentelijke begroting en begrotingen van takken van dienst;
- e. gemeentelijke belastingen en tarieven;
- f. geldelijke voorzieningen voor ambtsdragers, gewezen ambtsdragers dan wel hun nagelaten betrekkingen of hun rechthebbenden;
- g. onderwerpen waarover de raad korter dan twee jaar voor de indiening van het burgerinitiatief een besluit heeft genomen;
- h. handelingen en gedragingen van collegeleden, raadsleden of ambtenaren waartegen een klacht kan worden ingediend op grond van de Algemene wet bestuursrecht of een door de gemeenteraad of het college vastgestelde klachtenregeling;

- i. benoemingen van personen en functioneren van personen;
- j. onderwerpen waartegen een bezwaar- of beroepsprocedure openstaat of heeft opengestaan;

#### **Artikel 5**

1. Het burgerinitiatief wordt schriftelijk ingediend bij de voorzitter van de raad.
2. Het burgerinitiatief dient te worden ondersteund door tenminste het volgende aantal ingezetenen van 14 jaar en ouder:
  - a. voor verzoeken met een buurtgericht karakter: 250
  - b. voor verzoeken met een wijkgericht karakter: 1.000
  - c. voor verzoeken met een bovenwijks of stedelijk karakter: 2.500.
3. De ondersteuning als bedoeld in het vorige lid blijkt uit ondertekening door de ondersteuner van een aan het burgerinitiatief gehechte, door de gemeente verstrekte lijst.
4. Een ondertekening bedoeld in het vorige lid is pas geldig als naast de handtekening tevens de naam, het adres en de geboortedatum van de ondersteuner worden vermeld.
5. Digitale handtekeningen zijn niet geldig.

#### **Artikel 6**

1. Het burgerinitiatief bevat een voorstel aan de raad voor een door de raad te nemen besluit, voorzien van een motivering.
2. Indien uit de realisering van het burgerinitiatief kosten voortvloeien wordt daarvan een globale raming gegeven.
3. Het burgerinitiatief vermeldt de naam, het adres en de geboortedatum van tenminste een en ten hoogste drie personen die als vertegenwoordigers van het burgerinitiatief optreden.

#### **Artikel 7**

1. De voorzitter van de raad bericht de raad binnen twee weken na ontvangst van een burgerinitiatief of het burgerinitiatief voldoet aan de eisen bedoeld in de artikelen 5 en 6 en of sprake is van eventuele uitsluitingsgronden als bedoeld in artikel 4.
2. Indien een burgerinitiatief niet voldoet aan de eisen bedoeld in artikel 5 stelt de voorzitter van de raad de vertegenwoordigers als bedoeld in artikel 6, derde lid, gedurende een termijn van ten hoogste vier weken in de gelegenheid om de vastgestelde gebreken te herstellen.
3. De voorzitter van de raad doet van een besluit als bedoeld in het vorige lid schriftelijk mededeling aan de vertegenwoordigers en aan de raad.
4. De termijn bedoeld in het tweede lid vangt aan met ingang van de datum van dagtekening van de schriftelijke mededeling bedoeld in het derde lid.

#### **Artikel 8**

1. De raad beslist in zijn eerstvolgende vergadering na ontvangst van het advies van de voorzitter als bedoeld in artikel 7, eerste lid, over de behandeling van het burgerinitiatief.
2. Indien de raad het burgerinitiatief in behandeling neemt, stelt hij tegelijkertijd vast of gebruik wordt gemaakt van een van de mogelijkheden genoemd in het derde en het vierde lid van dit artikel en in welke raadsvergadering besluitvorming over het burgerinitiatief zal plaatsvinden.
3. De raad kan een burgerinitiatief om advies voorleggen aan het college. Hij stelt daarbij een termijn vast waarbinnen dit advies moet zijn uitgebracht.
4. De raad kan besluiten om over een burgerinitiatief het advies in te winnen van een commissie. Het derde lid, tweede volzin, van dit artikel is van overeenkomstige toepassing.
5. Beraadslaging en besluitvorming over een burgerinitiatief vinden plaats binnen twaalf weken nadat de raad heeft besloten om het burgerinitiatief in behandeling te nemen.
6. Indien een burgerinitiatief wordt ingediend in de maanden juli of augustus worden de termijnen genoemd in het vijfde lid met twaalf respectievelijk acht weken verlengd.

#### **Artikel 9**

1. De voorzitter van de raad stelt een of meer vertegenwoordigers als bedoeld in artikel 6, derde lid, in de gelegenheid gesteld het burgerinitiatief toe te lichten in de raadsvergadering waarin de beraadslaging over het initiatief plaatsvindt en eventuele vragen uit de raad te beantwoorden.
2. De voorzitter van de raad kan een of meer van de vertegenwoordigers als bedoeld in het eerste lid toestemming geven om deel te nemen aan de beraadslaging in de raad over het burgerinitiatief.
3. Indien de raad toepassing heeft gegeven aan artikel 8, vierde lid, zijn het eerste en het tweede lid van dit artikel van overeenkomstige toepassing.

#### **Artikel 10**

1. De raad stelt de vertegenwoordigers bedoeld in artikel 6, derde lid, binnen twee weken na de datum van de raadsvergadering waarin besluitvorming over het burgerinitiatief heeft plaatsgevonden schriftelijk in kennis
2. van zijn besluit. Indien de raad geheel of gedeeltelijk afwijkt van het burgerinitiatief geeft hij de redenen daarvoor aan.
3. Indien de raad geheel of gedeeltelijk overeenkomstig het burgerinitiatief besluit, deelt het college de vertegenwoordigers binnen twee weken na de raadsvergadering als bedoeld in het eerste lid van dit artikel mede wanneer met de uitvoering van het raadsbesluit zal worden gestart en bij welke medewerker van de gemeente Utrecht de vertegenwoordigers nadere inlichtingen kunnen inwinnen.

#### **Artikel 11**

Deze verordening treedt in werking op de achtste dag na publicatie.

#### **Artikel 12**

Deze verordening wordt aangehaald als: Verordening Burgerinitiatief.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de raad, gehouden op 28 augustus 2003.

De griffier,  
Drs. A.A.H. Smits

De burgemeester,  
Mr. A.H. Brouwer-Korf

**Bekendmaking is geschied op 1 oktober 2003.**

**Deze beleidsregel is in werking getreden op 9 oktober 2003.**

# voorstel aan de raad



Opgesteld door      Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling  
Maatschappelijk Vastgoed  
Vastgoedontwikkeling

Kenmerk              11.049357

Vergadering          Raad

Vergaderdatum      28 juni 2011

Jaargang en nummer   2011 – 83

---

## Plan van scholen basisscholen 2012–2015

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

- 1 de aanvraag voor een eerste herstart van de Vereniging Evangelische scholen in het deelgebied 'bestaande stad' op te nemen in het Plan van basisonderwijs 2012–2015, zodat deze school opnieuw in aanmerking kan komen voor bekostiging door het Rijk per 1 augustus 2012 en
- 2 de aanvraag van de Stichting Openbaar Primair Onderwijs Utrecht in het deelgebied Leidsche Rijn Zuid op te nemen in het Plan van scholen basisonderwijs 2012–2015, zodat deze school in aanmerking kan komen voor bekostiging door het rijk per 1 augustus 2012.

N.B. Besluitpunten 1 en 2 zijn referendabel.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,

Drs. M.R. Schurink

Mr. A. Wolfsen

---

Conclusie commissie Mens en Samenleving:

De commissie stemt in met het raadsvoorstel.

datum: 07 jun 2011

---

status: A

---

## samenvatting



|                    |                                                                                          |
|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling<br>Maatschappelijk Vastgoed<br>Vastgoedontwikkeling |
| Kenmerk            | 11.049357                                                                                |
| Vergadering        | Raad                                                                                     |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                                             |
| Jaargang en nummer | 2011 – 83                                                                                |

---

# Plan van scholen basisscholen 2012–2015

### Raadsvoorstel:

- 1 de aanvraag voor een eerste herstart van de Vereniging Evangelische scholen in het deelgebied 'bestaande stad' op te nemen in het Plan van basisonderwijs 2012–2015, zodat deze school opnieuw in aanmerking kan komen voor bekostiging door het Rijk per 1 augustus 2012 en
- 2 de aanvraag van de Stichting Openbaar Primair Onderwijs Utrecht in het deelgebied Leidsche Rijn Zuid op te nemen in het Plan van scholen basisonderwijs 2012–2015, zodat deze school in aanmerking kan komen voor bekostiging door het rijk per 1 augustus 2012.

N.B. Besluitpunten 1 en 2 zijn referendabel.

---

### Argumenten

- 1.1 De Vereniging Evangelische Scholen heeft een aanvraag ingediend voor 1 februari 2011.
- 1.2 Op basis van de gemeentelijke stichtingsprognose voldoet de Evangelische & Evangelische Broedergemeente school (Talitha) van de Vereniging Evangelische Scholen aan de stichtingsnorm.
- 2.1 De Stichting Openbaar Primair Onderwijs Utrecht heeft een aanvraag ingediend voor 1 februari 2011.
- 2.2 De wettelijke regels en richtlijnen houden onvoldoende rekening met de planning en programmering in nieuwbouwwijken zoals in Leidsche Rijn.

### Kanttekeningen

- 2.1 Als het ministerie de wettelijke regels en richtlijnen zal volgen, is de verwachting dat de aanvraag voor het openbaar onderwijs zal worden afgewezen.

# toelichting



|                    |                                                                                          |
|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling<br>Maatschappelijk Vastgoed<br>Vastgoedontwikkeling |
| Kenmerk            | 11.049357                                                                                |
| Vergadering        | Raad                                                                                     |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                                             |
| Jaargang en nummer | 2011 – 83                                                                                |

---

## Plan van scholen basisscholen 2012–2015

### Context

De bekostiging door het rijk van een nieuwe basisschool kan slechts aanvangen wanneer deze school is opgenomen in een door de gemeente vastgesteld Plan van Scholen. Dit plan is een overzicht van nieuwe basisscholen die per 1 augustus van het volgend jaar (2012) in aanmerking willen komen voor bekostiging. Een verzoek om opnemng in het plan moet voor 1 februari van het jaar van vaststelling van het plan bij de gemeenteraad worden ingediend.

Het Plan van scholen basisonderwijs dient vóór 1 augustus 2011 vastgesteld te worden door de gemeenteraad op grond van de Wet op het primair onderwijs (artikel 74 Wet).

Het plan betreft drie schooljaren en vermeldt in elk geval welke nieuwe scholen voor basisonderwijs bij aanvang van het 1e schooljaar –1 augustus 2012– voor bekostiging in aanmerking komen.

Een verzoek om opnemng van het plan gaat vergezeld van de beschrijving van het voedingsgebied, de aanduiding van de plaats in de gemeente waar het onderwijs moet worden gegeven en een prognose van het te verwachten aantal leerlingen (stichtingsprognose). Op basis van een stichtingsprognose moet aannemelijk gemaakt worden dat de nieuw te stichten scholen binnen vijf jaar vanaf de voorgestelde datum van ingang van bekostiging en gedurende tenminste vijftien jaar daarna zullen worden bezocht door het wettelijk vereiste aantal leerlingen. De stichtingsnorm voor basisscholen in Utrecht is 300 leerlingen.

Deze wettelijke regels en richtlijnen houden onvoldoende rekening met de programmering van onderwijsvoorzieningen in nieuwbouwwijken, zoals Leidsche Rijn. Hier gaat het specifiek om het deelgebied Leidsche Rijn Zuid waar op termijn in totaal 1.000 woningen worden gebouwd en waarvoor de Stichting Openbaar Primair Onderwijs een aanvraag heeft ingediend voor 1 februari 2011 om voor bekostiging door Rijk in aanmerking te komen per 1 augustus 2012 voor het stichten van een nieuwe openbare school.

Gezien het aantal woningen en de ligging van de wijk is het essentieel dat er ook onderwijs wordt in Leidsche Rijn Zuid wordt aangeboden. Aangezien de woningen gefaseerd worden opgeleverd en door de crisis de oplevering van de woningbouw

# toelichting



|                    |                                                                                          |
|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling<br>Maatschappelijk Vastgoed<br>Vastgoedontwikkeling |
| Kenmerk            | 11.049357                                                                                |
| Vergadering        | Raad                                                                                     |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                                             |
| Jaargang en nummer | 2011 – 83                                                                                |

---

wordt vertraagd, betekent dit dat er op termijn weliswaar voldoende vraag in 2018 zal zijn naar openbaar onderwijs in Leidsche Rijn zuid, alleen niet binnen de gestelde eis van vijf jaar.

Uitgangspunt van de gemeente is dat er een school wordt gebouwd op het moment dat ook de woningen worden opgeleverd. Ofwel realisatie van de school moet aansluiten op de woningbouw. Door het niet kunnen stichten van een nieuwe school, betekent dat in Leidsche Rijn Zuid woningen worden gerealiseerd waarvan de kinderen dan naar andere scholen in de dichtstbijzijnde wijk Langerak moeten worden verwezen. De scholen in dit gebied zitten al enkele jaren aan hun maximum capaciteit. Evaring elders in Leidsche Rijn leert ook dat leerlingprognoses onvoldoende aansluiten bij de daadwerkelijke leerlingroei. Om die reden is het wenselijk dat deze school kan starten.

Daarnaast houden wettelijke regels en richtlijnen onvoldoende rekening met een gewenste denominatieverdeling tussen de scholen in Leidsche Rijn. De stichtingsprognose is namelijk gebaseerd op de verdeling, zoals die wordt gehanteerd in de bestaande stad. De ontwikkeling in een nieuwbouwwijk loopt niet gelijk aan deze verdeling. Om voldoende vrijheid in schoolkeuze te waarborgen is de start van openbaar onderwijs in dit deel wenselijk.

De Vereniging Evangelische Scholen heeft eveneens een aanvraag ingediend voor 1 februari 2011. Het verzoek van de Vereniging Evangelische Scholen betreft een eerste herstart van Talitha. Deze school is namelijk eerder op het Plan van scholen basisonderwijs 2007–2010 geplaatst. Op basis van de toen overlegde gegevens (stichtingsprognose) heeft de school een positieve beschikking ontvangen en daarmee een bekostiging van het ministerie voor de start per 1 augustus 2007. Zodra het ministerie het plan heeft goedgekeurd, dient de gemeente te zorgen voor adequate huisvesting. Nu blijkt uit de meest recente telling (1 oktober 2010) dat de geldende stichtingsnorm van 300 leerlingen niet wordt gehaald binnen de gestelde eis van vijf jaar.

## Argumenten

### *1.1 De Vereniging Evangelische Scholen heeft een aanvraag ingediend voor 1 februari 2011.*

Een verzoek tot opnemning in het plan van een bijzondere school moet voor 1 februari van het jaar van de vaststelling van het plan bij de gemeenteraad

# toelichting



|                    |                                                                                          |
|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling<br>Maatschappelijk Vastgoed<br>Vastgoedontwikkeling |
| Kenmerk            | 11.049357                                                                                |
| Vergadering        | Raad                                                                                     |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                                             |
| Jaargang en nummer | 2011 – 83                                                                                |

---

worden ingediend. De aanvraag van Vereniging Evangelische Scholen voor de school Talitha voldoet aan deze gestelde eis.

*1.2 Op basis van de gemeentelijke stichtingsprognose voldoet de Evangelische & Evangelische Broedergemeente school (Talitha) van de Vereniging Evangelische Scholen aan de stichtingsnorm.*

Op basis van de stichtingsprognose, opgesteld door Pronexus, voldoet deze school aan de stichtingsnorm. De norm (300 leerlingen) wordt binnen vijf jaar gehaald. De Evangelische & Evangelische Broedergemeente school (Talitha) wordt op het Plan van scholen basisonderwijs 2012–2015 geplaatst.

*2.1 De Stichting Openbaar Primair Onderwijs Utrecht heeft een aanvraag ingediend voor 1 februari 2011.*

Een verzoek tot opnemning in het plan van een openbare school moet vóór 1 februari van het jaar van de vaststelling van het plan bij de gemeenteraad worden ingediend. De aanvraag van Stichting Openbaar Primair Onderwijs Utrecht voldoet aan deze gestelde eis.

*2.2 De wettelijke regels en richtlijnen houden onvoldoende rekening met de planning en programmering in nieuwbouwwijken zoals in Leidsche Rijn.*

Op basis van een stichtingsprognose moet aannemelijk gemaakt worden dat de nieuw te stichten scholen binnen vijf jaar vanaf de voorgestelde datum van ingang van bekostiging en gedurende tenminste vijftien jaar daarna zullen worden bezocht door het wettelijk vereiste aantal leerlingen. De stichtingsnorm voor basisscholen in Utrecht is 300 leerlingen.

Deze wettelijke regels en richtlijnen houden onvoldoende rekening met de programmering van onderwijsvoorzieningen in nieuwbouwwijken, zoals Leidsche Rijn. Hier gaat het specifiek om het deelgebied Leidsche Rijn Zuid waar op termijn in totaal 1.000 woningen worden gebouwd en waarvoor de Stichting Openbaar Primair Onderwijs een aanvraag heeft ingediend voor 1 februari 2011 om voor bekostiging door Rijk in aanmerking te komen per 1 augustus 2012 voor het stichten van een nieuwe school.

Gelet op ervaringen elders in Leidsche Rijn en om voldoende en divers onderwijsaanbod te garanderen is het wenselijk dat de SPOU in dit deel van Leidsche Rijn een openbare school start.



# toelichting



|                    |                                                                                          |
|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling<br>Maatschappelijk Vastgoed<br>Vastgoedontwikkeling |
| Kenmerk            | 11.049357                                                                                |
| Vergadering        | Raad                                                                                     |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                                             |
| Jaargang en nummer | 2011 – 83                                                                                |

---

## Kanttekeningen

*2.1 Als het ministerie de wettelijke regels en richtlijnen zal volgen, is de verwachting dat de aanvraag voor het openbaar onderwijs zal worden afgewezen.*

Het ministerie hanteert de stichtingsprognose van 300 leerlingen in vijf jaar als uitgangspunt voor bekostiging van een nieuwe school. Deze wettelijke regels en richtlijnen houden onvoldoende rekening met de programmering van onderwijsvoorzieningen in nieuwbouwwijken, zoals Leidsche Rijn.

## Uitvoering

Na vaststelling door de gemeenteraad zal het Plan van scholen basisonderwijs 2012–2015 toegezonden worden aan het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap om goedkeuring te verlenen. Het ministerie stelt het Plan van scholen vóór 1 januari 2012 vast. Met de goedkeuring komt de Evangelische & Evangelische Broedergemeente school voor basisonderwijs (Talitha) en de nieuwe openbare school per 1 augustus 2012 in aanmerking voor bekostiging.

## Bijlagen voor de raad en/of raadscommissie

- 2012–2015 Rapport schoolstichting openbaar LR Zuid
- 2012–2015 Rapport schoolstichting VES Talitha
- 2012–2015 Aanvraag SPOU LR zuid
- 
- 2012–2015 aanvraag VES Talitha
-

# raadsbesluit



Opgesteld door      Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling  
Maatschappelijk Vastgoed  
Vastgoedontwikkeling

Kenmerk              11.049357

Vergadering          Raad

Vergaderdatum      28 juni 2011

Jaargang en nummer   2011 – 83

---

## Plan van scholen basisscholen 2012–2015

### Besluit

- 1 de aanvraag voor een eerste herstart van de Vereniging Evangelische scholen in het deelgebied 'bestaande stad' op te nemen in het Plan van basisonderwijs 2012–2015, zodat deze school opnieuw in aanmerking kan komen voor bekostiging door het Rijk per 1 augustus 2012 en
- 2 de aanvraag van de Stichting Openbaar Primair Onderwijs Utrecht in het deelgebied Leidsche Rijn Zuid op te nemen in het Plan van scholen basisonderwijs 2012–2015, zodat deze school in aanmerking kan komen voor bekostiging door het rijk per 1 augustus 2012.

N.B. Besluitpunten 1 en 2 zijn referendabel.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 28 juni 2011.

De griffier,

De burgemeester,

---

# **Leerlingenprognose Schoolstichting basisonderwijs 2011**

Gemeente Utrecht

In opdracht van de gemeente Utrecht, maart 2011

© 2011 Pronexus - Alle rechten voorbehouden.

Niets uit deze uitgave mag worden overgenomen, verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar worden gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande toestemming van de uitgever en bronvermelding.

Aan deze uitgave is uiterste zorg besteed, desondanks kan niet worden ingestaan voor de feitelijke juistheid of volledigheid van de opgenomen gegevens. In geen geval kan er een juridische basis aan worden ontleend.

## Inhoudsopgave

|     |                                                        |   |
|-----|--------------------------------------------------------|---|
| 1.  | Inleiding .....                                        | 1 |
| 2.  | Beschrijving van de gevolgde werkwijze .....           | 2 |
| 2.1 | Werkwijze binnen G4PRO .....                           | 2 |
| 2.2 | GBPRO: prognosemethodieken.....                        | 2 |
| 3.  | De prognose van de basisgeneratie.....                 | 3 |
| 3.1 | Grafische weergave van de basisgeneratie prognose..... | 3 |
| 4.  | De leerlingenprognose .....                            | 4 |
| 4.1 | Gehanteerde methodieken .....                          | 4 |
| 4.2 | Schoolstichting .....                                  | 4 |

### Bijlagen

|           |                             |
|-----------|-----------------------------|
| Bijlage 1 | Bevolkingsoverzichten       |
| Bijlage 2 | Tabellen leerlingenprognose |

# 1. Inleiding

Ten behoeve van het onderwijsbeleid op gemeentelijk niveau is voor de gemeente Utrecht onderzocht of het mogelijk is om een openbare basisschool te stichten in de deelgebieden Leidsche Rijn Zuid, Leeuwensteijn, Grauwaart, Hoge Weide en Leidsche Rijn Centrum per 1 augustus 2012.

Bij de berekeningen voor de periode 2012-2032 is gebruik gemaakt van de bevolkingsprognose van de gemeente Utrecht van de afdeling Bestuursinformatie van april 2010. Tevens is gebruik gemaakt van het gemeentelijk denominatiecijfer openbaar onderwijs van 1 oktober 2010. In totaal gingen toen 8923 kinderen naar openbaar basisonderwijs in de gemeente Utrecht., 33,84% van de totale populatie.

De onderstaande tabel geeft een samenvatting van de belangrijkste resultaten. In de overzichten zijn de leerlingenaantallen van peildatum 1 oktober 2011 weergegeven onder 2012.

|                    | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Openbaar onderwijs | 22   | 34   | 54   | 84   | 134  | 214  | 308  | 410  | 504  | 562  | 614  |
|                    | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |      |
| Openbaar onderwijs | 663  | 705  | 733  | 748  | 748  | 732  | 707  | 673  | 633  | 595  |      |

## 2. Beschrijving van de gevolgde werkwijze

### 2.1 Werkwijze binnen G4PRO

#### 2.1.1 *Herkomstgebieden*

De eerste stap is het definiëren van de herkomstgebieden waaruit een school leerlingen betreft. In de praktijk wordt voor afbakening van herkomstgebieden veelal de CBS wijk- en buurtindeling gevolgd. Per school wordt het voedingsgebied berekend.

Het voedingsgebied is "die verzameling herkomstgebieden (wijken) van waaruit minimaal 70% van de leerlingen afkomstig is". Elke school heeft dus een eigen berekend voedingsgebied op basis van de waargenomen herkomst van de leerlingen.

#### 2.1.2 *Basisgeneratie*

Vervolgens wordt een prognose opgesteld van de basisgeneratie. De omvang van de basisgeneratie is vastgesteld op de 4 tot en met 11-jarigen plus 30 procent van de 12-jarigen. Het overige deel van de 12-jarigen stroomt door naar een school voor voortgezet onderwijs. De prognose van de basisgeneratie vloeit voort uit de demografische ontwikkelingen die zich in het verleden voordeden en de aannames over de trends hierin.

#### 2.1.3 *Deelname en belangstelling*

Vervolgens wordt het aantal leerlingen voor de school geprognoseerd. De leerlingenprognose is gebaseerd op de herkomst van leerlingen. Voor elke herkomstgebied wordt de belangstelling voor de school berekend. Op deze wijze ontstaat in de prognose inzicht in de toestroom van leerlingen per herkomstgebied. Tenslotte wordt gecontroleerd op de deelname aan het basisonderwijs vanuit elk gebiedsdeel; deze zal in de praktijk rond de 95% liggen (gemiddeld gaat 5% naar het speciaal onderwijs).

### 2.2 GBPRO: prognosemethodieken

Het GBPRO model is een cohort-componentenmodel en een cohort-survivalmodel. Per gebiedsdeel worden de 0-99 jarigen in beeld gebracht.

Voor de gemeente als geheel wordt volgens de cohort-componenten methode gerekend. Hierbij worden de aantallen vestigers en vertrekkers, het aantal overledenen en het aantal geboorten berekend. Dit gebeurt door middel van de aangenomen kansen naar leeftijd en geslacht voor de hele gemeente. Deze berekende aantallen worden van de beginbevolking afgetrokken of erbij opgeteld. De vestigers worden toebedeeld op basis van de aanwezige ruimte op de woningmarkt.

Na de prognose voor de gemeente als geheel wordt de prognose per gebiedsdeel opgesteld. Deze prognose wordt gemaakt met de cohort-survival methode. Er wordt per leeftijd geanalyseerd wat het aantal inwoners is op 1-1 van een bepaald jaar. Deze worden vergeleken met de aantallen van de leeftijd plus 1 van het jaar daarop. De verkregen factor is de mutatiefactor. Op basis van de mutatiefactoren wordt vervolgens een aanname voor de toekomst gemaakt. De verdeling over de verschillende gebiedsdelen is afhankelijk van het aantal geboorten per gebiedsdeel en de woningvoorraad per gebiedsdeel.

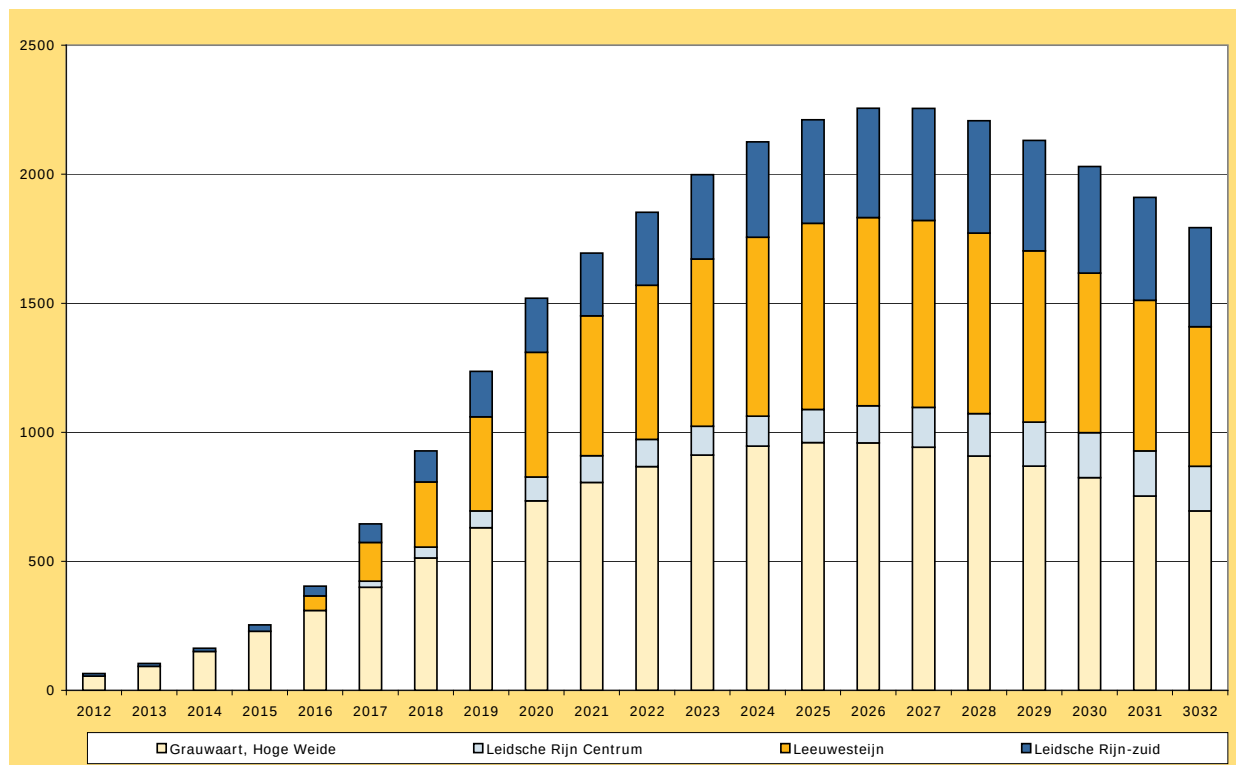
Na afronding van de prognose per gebiedsdeel worden beide prognoses naast elkaar gelegd en wordt de prognoses van de gebiedsdelen gecorrigeerd naar de aantallen van de prognose voor de gemeente als geheel.

### 3. De prognose van de basisgeneratie

In dit hoofdstuk wordt de prognose van de basisgeneraties van de verschillende gebieden gepresenteerd. De prognose is in april 2010 opgesteld door de afdeling Bestuursinformatie van de gemeente Utrecht en is gebaseerd op geboorte, sterfte, vestiging en vertrek alsmede op de meest recente woningbouwprogrammering voor de gebieden. Een uitdraai van een overzicht van de basisgeneratie van de gebieden staat in bijlage 2. De prognose van de basisgeneratie is het uitgangspunt voor de in hoofdstuk 4 beschreven leerlingprognoses.

#### 3.1 Grafische weergave van de basisgeneratie prognose

In de onderstaande grafiek staat een overzicht van de basisgeneratie ontwikkeling in Utrecht van 2012 tot en met 2032.



## 4. De leerlingenprognose

Bij het opstellen van de prognose is in principe het gemeentelijk denominatiecijfer het uitgangspunt. Dit belangstellingscijfer is afgeleid van de denominatieverdeling op 1-10-2010 in het basisonderwijs in de gemeente Utrecht, de bron is de voorlopige cfi telling.

### 4.1 Gehanteerde methodieken

Het gecorrigeerd belangstellingscijfer 33,16% is gebruikt voor de prognoseberekening.

In de onderstaande tabel wordt de toestroom van de leerlingen in beeld gebracht. Onder 2012 staat het aantal leerlingen op 1-10-2011.

|                    | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Openbaar onderwijs | 22   | 34   | 54   | 84   | 134  | 214  | 308  | 410  | 504  | 562  | 614  |
|                    | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |      |
| Openbaar onderwijs | 663  | 705  | 733  | 748  | 748  | 732  | 707  | 673  | 633  | 595  |      |

### 4.2 Schoolstichting

De stichtingsnorm voor de gemeente Utrecht is 300 leerlingen. Vanaf 2018 wordt de norm gehaald.



Bijlage 1 Bevolkingsoverzichten

|                       | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 3032 |
|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Grauwaart, Hoge Weide | 55   | 93   | 151  | 229  | 310  | 400  | 513  | 630  | 734  | 806  | 867  | 912  | 946  | 960  | 959  | 942  | 908  | 869  | 824  | 753  | 695  |
| Leidsche Rijn Centrum | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 23   | 42   | 65   | 93   | 103  | 106  | 111  | 117  | 128  | 144  | 154  | 164  | 170  | 174  | 175  | 173  |
| Leeuwesteijn          | 0    | 0    | 0    | 0    | 56   | 150  | 252  | 365  | 483  | 542  | 597  | 649  | 693  | 722  | 729  | 725  | 700  | 664  | 619  | 583  | 541  |
| Leidsche Rijn-zuid    | 10   | 11   | 12   | 25   | 38   | 72   | 121  | 176  | 209  | 243  | 282  | 326  | 369  | 401  | 424  | 434  | 435  | 428  | 413  | 399  | 384  |
| Totaal                | 65   | 104  | 163  | 254  | 404  | 645  | 928  | 1236 | 1519 | 1694 | 1852 | 1998 | 2125 | 2211 | 2256 | 2255 | 2207 | 2131 | 2030 | 1910 | 1793 |

## Bijlage 2    Tabellen leerlingenprognose

| Doelgroep             | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 3032 |
|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Grauwaart, Hoge Weide | 55   | 93   | 151  | 229  | 310  | 400  | 513  | 630  | 734  | 806  | 867  | 912  | 946  | 960  | 959  | 942  | 908  | 869  | 824  | 753  | 695  |
| Leidsche Rijn Centrum | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 23   | 42   | 65   | 93   | 103  | 106  | 111  | 117  | 128  | 144  | 154  | 164  | 170  | 174  | 175  | 173  |
| Leeuwesteijn          | 0    | 0    | 0    | 0    | 56   | 150  | 252  | 365  | 483  | 542  | 597  | 649  | 693  | 722  | 729  | 725  | 700  | 664  | 619  | 583  | 541  |
| Leidsche Rijn-zuid    | 10   | 11   | 12   | 25   | 38   | 72   | 121  | 176  | 209  | 243  | 282  | 326  | 369  | 401  | 424  | 434  | 435  | 428  | 413  | 399  | 384  |
| Totaal                | 65   | 104  | 163  | 254  | 404  | 645  | 928  | 1236 | 1519 | 1694 | 1852 | 1998 | 2125 | 2211 | 2256 | 2255 | 2207 | 2131 | 2030 | 1910 | 1793 |
| Belangstelling 33,16% |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Leerlingen            | 22   | 34   | 54   | 84   | 134  | 214  | 308  | 410  | 504  | 562  | 614  | 663  | 705  | 733  | 748  | 748  | 732  | 707  | 673  | 633  | 595  |

---

# **Leerlingenprognose Schoolstichting basisonderwijs 2011**

Gemeente Utrecht

In opdracht van de gemeente Utrecht, maart 2011

© 2011 Pronexus - Alle rechten voorbehouden.

Niets uit deze uitgave mag worden overgenomen, verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar worden gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande toestemming van de uitgever en bronvermelding.

Aan deze uitgave is uiterste zorg besteed, desondanks kan niet worden ingestaan voor de feitelijke juistheid of volledigheid van de opgenomen gegevens. In geen geval kan er een juridische basis aan worden ontleend.

## Inhoudsopgave

|     |                                                        |   |
|-----|--------------------------------------------------------|---|
| 1.  | Inleiding .....                                        | 1 |
| 2.  | Beschrijving van de gevolgde werkwijze .....           | 2 |
| 2.1 | Werkwijze binnen G4PRO .....                           | 2 |
| 2.2 | GBPRO: prognosemethodieken.....                        | 2 |
| 3.  | De prognose van de basisgeneratie.....                 | 3 |
| 3.1 | Grafische weergave van de basisgeneratie prognose..... | 3 |
| 4.  | De leerlingenprognose .....                            | 4 |
| 4.1 | Gehanteerde methodieken .....                          | 4 |
| 4.2 | Schoolstichting .....                                  | 4 |

### Bijlagen

|           |                             |
|-----------|-----------------------------|
| Bijlage 1 | Bevolkingsoverzichten       |
| Bijlage 2 | Tabellen leerlingenprognose |

## 1. Inleiding

Ten behoeve van het onderwijsbeleid op gemeentelijk niveau is voor de gemeente Utrecht onderzocht of het mogelijk is om de evangelische basisschool Talitha een doorstart te laten doen. Als voedingsgebied voor de school is de hele gemeente Utrecht gekozen daar de school de enige school is voor evangelisch onderwijs in de gemeente.

Bij de berekeningen voor de periode 2012-2032 is gebruik gemaakt van de bevolkingsprognose van de gemeente Utrecht van de afdeling Bestuursinformatie van april 2010. Daar het evangelisch onderwijs de norm voor stichting van 300 in Utrecht nog niet gehaald heeft, wordt er gebruik gemaakt van een referentiegemeente. In de stichtingsprognose van 2005 was deze gemeente Eindhoven. Vandaar dat deze gemeente nu weer gekozen is als referentiegemeente. In totaal zaten er 358 leerlingen op het evangelisch onderwijs in Eindhoven op 1-1-2010. De totale leerlingenpopulatie in Eindhoven bedroeg, 17072. Dit wil zeggen dat in Eindhoven 2,1% van de kinderen naar evangelisch basisonderwijs gaat.

De onderstaande tabel geeft een samenvatting van de belangrijkste resultaten. In de overzichten zijn de leerlingenaantallen van peildatum 1 oktober 2011 weergegeven onder 2012.

|                       | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Evangelisch onderwijs | 587  | 601  | 614  | 629  | 642  | 654  | 665  | 674  | 682  | 689  | 694  |
|                       | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |      |
| Evangelisch onderwijs | 702  | 709  | 715  | 723  | 730  | 738  | 741  | 742  | 743  | 744  |      |

## 2. Beschrijving van de gevolgde werkwijze

### 2.1 Werkwijze binnen G4PRO

#### 2.1.1 *Herkomstgebieden*

De eerste stap is het definiëren van de herkomstgebieden waaruit een school leerlingen betreft. In de praktijk wordt voor afbakening van herkomstgebieden veelal de CBS wijk- en buurtindeling gevolgd. Per school wordt het voedingsgebied berekend.

Het voedingsgebied is "die verzameling herkomstgebieden (wijken) van waaruit minimaal 70% van de leerlingen afkomstig is". Elke school heeft dus een eigen berekend voedingsgebied op basis van de waargenomen herkomst van de leerlingen.

#### 2.1.2 *Basisgeneratie*

Vervolgens wordt een prognose opgesteld van de basisgeneratie. De omvang van de basisgeneratie is vastgesteld op de 4 tot en met 11-jarigen plus 30 procent van de 12-jarigen. Het overige deel van de 12-jarigen stroomt door naar een school voor voortgezet onderwijs. De prognose van de basisgeneratie vloeit voort uit de demografische ontwikkelingen die zich in het verleden voordeden en de aannames over de trends hierin.

#### 2.1.3 *Deelname en belangstelling*

Vervolgens wordt het aantal leerlingen voor de school geprognoseerd. De leerlingenprognose is gebaseerd op de herkomst van leerlingen. Voor elke herkomstgebied wordt de belangstelling voor de school berekend. Op deze wijze ontstaat in de prognose inzicht in de toestroom van leerlingen per herkomstgebied. Tenslotte wordt gecontroleerd op de deelname aan het basisonderwijs vanuit elk gebiedsdeel; deze zal in de praktijk rond de 95% liggen (gemiddeld gaat 5% naar het speciaal onderwijs).

### 2.2 GBPRO: prognosemethodieken

Het GBPRO model is een cohort-componentenmodel en een cohort-survivalmodel. Per gebiedsdeel worden de 0-99 jarigen in beeld gebracht.

Voor de gemeente als geheel wordt volgens de cohort-componenten methode gerekend. Hierbij worden de aantallen vestigers en vertrekkers, het aantal overledenen en het aantal geboorten berekend. Dit gebeurt door middel van de aangenomen kansen naar leeftijd en geslacht voor de hele gemeente. Deze berekende aantallen worden van de beginbevolking afgetrokken of erbij opgeteld. De vestigers worden toebedeeld op basis van de aanwezige ruimte op de woningmarkt.

Na de prognose voor de gemeente als geheel wordt de prognose per gebiedsdeel opgesteld. Deze prognose wordt gemaakt met de cohort-survival methode. Er wordt per leeftijd geanalyseerd wat het aantal inwoners is op 1-1 van een bepaald jaar. Deze worden vergeleken met de aantallen van de leeftijd plus 1 van het jaar daarop. De verkregen factor is de mutatiefactor. Op basis van de mutatiefactoren wordt vervolgens een aanname voor de toekomst gemaakt. De verdeling over de verschillende gebiedsdelen is afhankelijk van het aantal geboorten per gebiedsdeel en de woningvoorraad per gebiedsdeel.

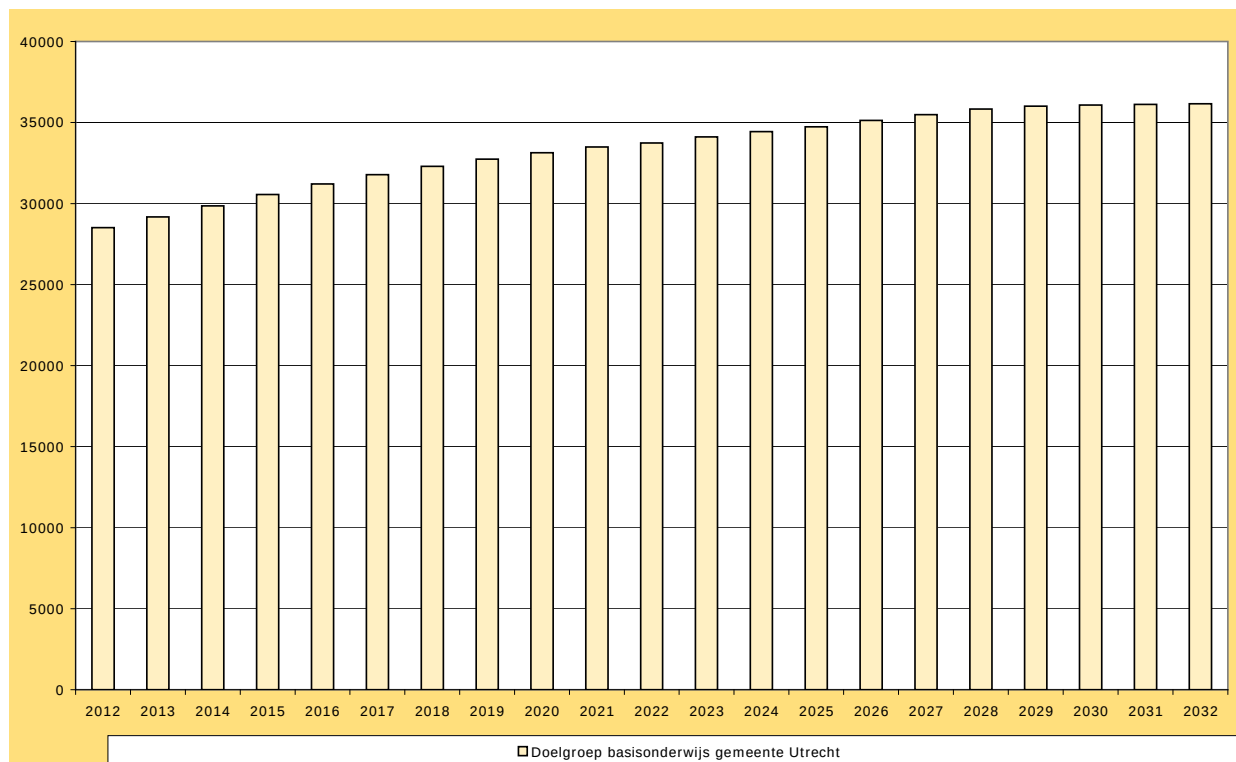
Na afronding van de prognose per gebiedsdeel worden beide prognoses naast elkaar gelegd en wordt de prognoses van de gebiedsdelen gecorrigeerd naar de aantallen van de prognose voor de gemeente als geheel.

### 3. De prognose van de basisgeneratie

In dit hoofdstuk wordt de prognose van de basisgeneraties van de verschillende gebieden gepresenteerd. De prognose is in april 2010 opgesteld door de afdeling Bestuursinformatie van de gemeente Utrecht en is gebaseerd op geboorte, sterfte, vestiging en vertrek alsmede op de meest recente woningbouwprogrammering voor de gebieden. Een uitdraai van een overzicht van de basisgeneratie van de gebieden staat in bijlage 2. De prognose van de basisgeneratie is het uitgangspunt voor de in hoofdstuk 4 beschreven leerlingenprognoses.

#### 3.1 Grafische weergave van de basisgeneratie prognose

In de onderstaande grafiek staat een overzicht van de basisgeneratie ontwikkeling in Utrecht van 2012 tot en met 2032.



## 4. De leerlingenprognose

Bij het opstellen van de prognose is in principe het gemeentelijk denominatiecijfer het uitgangspunt. Aangezien er nog geen volwaardig evangelisch basisonderwijs is in Utrecht wordt net als bij de oorspronkelijke stichtingsprognose de gemeente Eindhoven als referentiegemeente genomen. In totaal zaten er 358 leerlingen op het evangelisch onderwijs in Eindhoven op 1-1-2010. De totale leerlingenpopulatie in Eindhoven bedroeg, 17072. Dit wil zeggen dat in Eindhoven 2,1% van de kinderen naar evangelisch basisonderwijs gaat. Dit cijfer wordt nog gecorrigeerd voor een deelname van 98%, dan wordt het 2,06%.

### 4.1 Gehanteerde methodieken

Het gecorrigeerd belangstellingscijfer 2,06 is gebruikt voor de prognoseberekening.

In de onderstaande tabel wordt de toestroom van de leerlingen in beeld gebracht. Onder 2012 staat het aantal leerlingen op 1-10-2011.

|                       | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Evangelisch onderwijs | 587  | 601  | 614  | 629  | 642  | 654  | 665  | 674  | 682  | 689  | 694  |
|                       | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |      |
| Evangelisch onderwijs | 702  | 709  | 715  | 723  | 730  | 738  | 741  | 742  | 743  | 744  |      |

### 4.2 Schoolstichting

De stichtingsnorm voor de gemeente Utrecht is 300 leerlingen. De hele prognoseperiode blijft het aantal leerlingen boven de norm van 300.



## Bijlage 1 Bevolkingsoverzichten

| Basisgeneratie Utrecht |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |  |
|------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
|                        | 2012  | 2013  | 2014  | 2015  | 2016  | 2017  | 2018  | 2019  | 2020  | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  | 2025  | 2026  | 2027  | 2028  | 2029  | 2030  | 2031  | 2032  |  |
| Doelgroep              | 28512 | 29179 | 29848 | 30562 | 31209 | 31783 | 32296 | 32746 | 33140 | 33495 | 33740 | 34111 | 34442 | 34735 | 35133 | 35495 | 35838 | 36017 | 36074 | 36115 | 36148 |  |

## Bijlage 2    Tabellen leerlingenprognose

| Basisgeneratie Utrecht |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |  |
|------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
|                        | 2012  | 2013  | 2014  | 2015  | 2016  | 2017  | 2018  | 2019  | 2020  | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  | 2025  | 2026  | 2027  | 2028  | 2029  | 2030  | 2031  | 2032  |  |
| Doelgroep              | 28512 | 29179 | 29848 | 30562 | 31209 | 31783 | 32296 | 32746 | 33140 | 33495 | 33740 | 34111 | 34442 | 34735 | 35133 | 35495 | 35838 | 36017 | 36074 | 36115 | 36148 |  |
| Leerlingen             | 587   | 601   | 614   | 629   | 642   | 654   | 665   | 674   | 682   | 689   | 694   | 702   | 709   | 715   | 723   | 730   | 738   | 741   | 742   | 743   | 744   |  |
| Belangstelling         | 2.06% |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |  |

|                                      |      |
|--------------------------------------|------|
| Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling |      |
| TER AFD.                             | INFO |
| In                                   | Nr.  |
| 24 MKT 2010                          |      |
| 10.026922                            |      |



Postadres  
Postbus 9315  
3506 GH Utrecht

Bezoekadres  
Kaap Hoordreef 36  
3563 AT Utrecht

Telefoon 030 265 26 40  
Fax 030 265 26 49  
info@spoutrecht.nl  
www.spoutrecht.nl

Aan: het College van Burgemeester en wethouders van de  
gemeente Utrecht - Dienst Maatschappelijke  
Ontwikkeling - Sectie Vastgoed Onderwijs  
t.a.v. mevrouw L. van Elteren  
Postbus 2158  
3500 GD Utrecht

Datum 22 maart 2010  
Kenmerk SPO Utrecht /HV/2010.03.22/ 060  
Betreft Plan van Scholen 2012 (Rijnvliet)

Geachte mevrouw van Elteren, beste Liesbeth,

Ingevolge het bepaalde in artikel 75 van de Wet op het Primair Onderwijs, verzoeken wij u op het Plan van Scholen voor het schooljaar 2012-2013 te plaatsen de bouw van een 16 klassige openbare school in Leidsche Rijn - deelgebied Rijnvliet. (= Leidsche Rijn Zuid)  
De kaart van o.a. het betreffende deelgebied treft u bijgaand aan.

De startdatum van de bouw van de school hebben wij voorlopig vastgesteld op 1 augustus 2012. Het te verwachten aantal leerlingen voor Rijnvliet kan momenteel nog niet gespecificeerd worden weergegeven en zal in overleg met een door uw dienst op te stellen leerlingprognose voor o.a. dit gebied nog geschieden.

Wij nemen aan u hiermee voorlopig voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Stichting Openbaar Primair Onderwijs Utrecht  
College van Bestuur

drs. E.P.M. van Dorp

030-265 264 9

030-265 264 0

schoone@spoutrecht.nl

Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling  
Vastgoedontwikkeling  
Postadres Postbus 2158, 3500 GD Utrecht  
Telefoon 030 - 286 26 02 Fax 030 - 286 28 28  
www.utrecht.nl



SPOU

t.a.v. de heer drs. E.P.M. van Dorp  
Postbus 9315

3506 GH UTRECHT



Behandeld door Liesbeth van Elteren  
Doorkiesnummer 030 286 26 71  
E-mail l.van.elteren@utrecht.nl  
Bijlage(n) Geen  
Uw kenmerk SPO Utrecht/HV/2010.03.22/060  
Uw brief van 22 maart 2010

Datum 1 februari 2011  
Ons kenmerk 11.027018  
Onderwerp Plan van scholen 2012-2015  
Verzonden **07 FEB. 2011**  
Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte heer Van Dorp,

U heeft een verzoek ingediend tot opnemning in het plan van scholen 2012-2015.

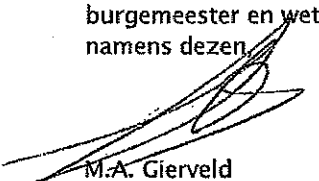
De door u ingediende verzoek staat bij ons als volgt geregistreerd:

Registratienummer : 10.026922  
Deelgebied : Rijnvliet in Leidsche Rijn  
Datum bekostiging : 1 augustus 2012

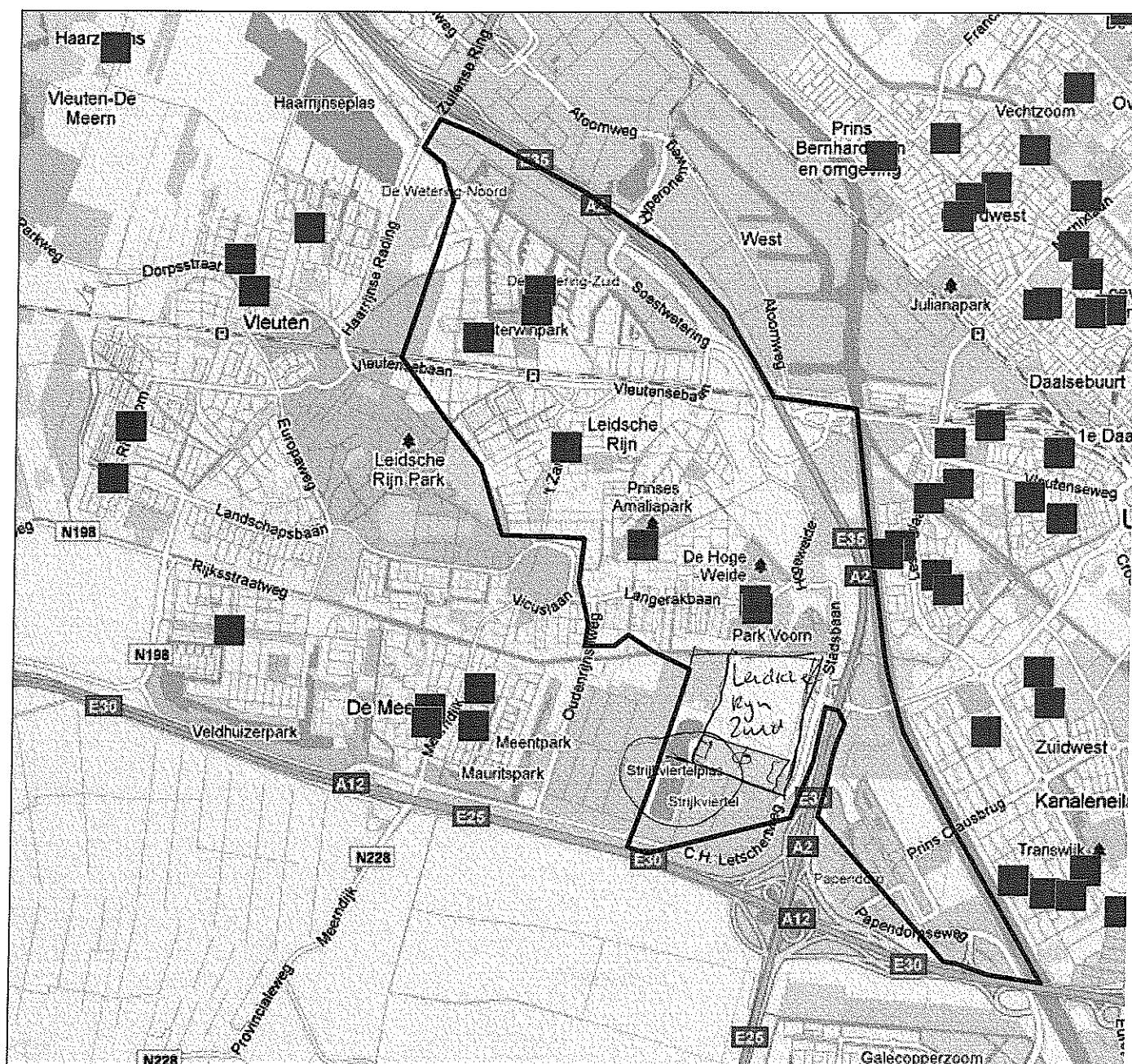
Een verzoek tot opnemning in het plan van scholen dient vergezeld te gaan van een prognose van het te verwachten aantal leerlingen (stichtingsprognose). De gemeente Utrecht geeft aan Pronexus BV de opdracht tot het opstellen van een stichtingsprognose. Deze prognose gaan wij hanteren bij uw aanvraag.

Indien uw bestuur zelf een prognose wilt opstellen volgens artikel 75 van de wet dan dient u deze gegevens vóór 1 april 2011 aan ons te zenden.

Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van Utrecht,  
namens dezen

  
M.A. Gierveld  
Manager Vastgoedontwikkeling

&gt;&gt;



# *voorstel aan de raad*



Opgesteld door      Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling  
Maatschappelijk Vastgoed  
Vastgoedontwikkeling

Kenmerk              11.049225

Vergadering         Raad

Vergaderdatum      28 juni 2011

Jaargang en nummer   2011 – 84

---

## Procedure overleg onderwijshuisvesting gemeente Utrecht 2011

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

- 1    de Procedure overleg onderwijshuisvesting gemeente Utrecht 2011 vast te stellen en
- 2    de vigerende Verordening overleg lokaal onderwijsbeleid Utrecht 1999 in te trekken.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,

Drs. M.R. Schurink

Mr. A. Wolfsen

---

Conclusie commissie Mens en Samenleving:

De commissie stemt in met het raadsvoorstel.

datum: 07 jun 2011

---

status: A

---

## *samenvatting*



|                    |                                                                                          |
|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling<br>Maatschappelijk Vastgoed<br>Vastgoedontwikkeling |
| Kenmerk            | 11.049225                                                                                |
| Vergadering        | Raad                                                                                     |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                                             |
| Jaargang en nummer | 2011 – 84                                                                                |

---

# Procedure overleg onderwijshuisvesting gemeente Utrecht 2011

### Raadsvoorstel:

- 1 de Procedure overleg onderwijshuisvesting gemeente Utrecht 2011 vast te stellen en
  - 2 de vigerende Verordening overleg lokaal onderwijsbeleid Utrecht 1999 in te trekken.
- 

### Argumenten

- 1.1 Door de Procedure overleg onderwijshuisvesting gemeente Utrecht 2011 vast te stellen is het mogelijk een rechtsgeldig besluit te nemen over de nog te actualiseren Verordening Voorzieningen Huisvesting Onderwijs.
- 2.1 Door de Verordening lokaal onderwijsbeleid 1999 in te trekken voorkomen we dat er twee vigerende verordeningen naast elkaar bestaan.

# toelichting



|                    |                                                                                          |
|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling<br>Maatschappelijk Vastgoed<br>Vastgoedontwikkeling |
| Kenmerk            | 11.049225                                                                                |
| Vergadering        | Raad                                                                                     |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                                             |
| Jaargang en nummer | 2011 – 84                                                                                |

---

## Procedure overleg onderwijshuisvesting gemeente Utrecht 2011

### Context

De Verordening Voorzieningen Huisvesting Onderwijs van de gemeente Utrecht wordt dit jaar gewijzigd. Om uw raad hierover een rechtsgeldig besluit te kunnen laten nemen is een advies van het Op Overeenstemming Gericht Overleg (OOGO) nodig.

In 1999 is voor dit OOGO de Verordening overleg lokaal onderwijsbeleid Utrecht 1999 vastgesteld. In 2008 is het verplichte OOGO voor Lokaal Onderwijsbeleid afgeschaft. Het OOGO is nog wel noodzakelijk voor het kunnen wijzigen van de Verordening Voorzieningen Huisvesting Onderwijs. Dit is voorgeschreven in de Wet op het primair onderwijs, de Wet op de expertisecentra en de Wet op het voortgezet onderwijs.

De vigerende Verordening overleg lokaal onderwijsbeleid Utrecht 1999 is nu geactualiseerd naar de Procedure 'overleg onderwijshuisvesting gemeente Utrecht 2011'

### Argumenten

*1.1 Door de Procedure overleg onderwijshuisvesting gemeente Utrecht 2011 vast te stellen is het mogelijk een rechtsgeldig besluit te nemen over de nog te actualiseren Verordening Voorzieningen Huisvesting Onderwijs.*

De Procedure overleg onderwijshuisvesting gemeente Utrecht 2011 moet door uw raad vastgesteld worden onder gelijktijdige intrekking van de Verordening overleg lokaal onderwijsbeleid Utrecht 1999. Dit moet plaatsvinden voordat het OOGO adviseert over de voorgenomen wijziging van de Verordening Voorzieningen Huisvesting Onderwijs' Dit OOGO vindt 27 september 2011 plaats.

*2.1 Door de Verordening lokaal onderwijsbeleid 1999 in te trekken voorkomen we dat er twee vigerende verordeningen naast elkaar bestaan.*

Het gebruik van twee vigerende verordeningen kan tot verwarring leiden en is onwenselijk.



# *toelichting*

|                    |                                                                                          |
|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling<br>Maatschappelijk Vastgoed<br>Vastgoedontwikkeling |
| Kenmerk            | 11.049225                                                                                |
| Vergadering        | Raad                                                                                     |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                                             |
| Jaargang en nummer | 2011 – 84                                                                                |

---



## Bijlagen voor de raad en/of raadscommissie

- Procedure overleg onderwijshuisvesting gemeente Utrecht 2011

# *raadsbesluit*



Opgesteld door      Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling  
Maatschappelijk Vastgoed  
Vastgoedontwikkeling

Kenmerk              11.049225

Vergadering         Raad

Vergaderdatum      28 juni 2011

Jaargang en nummer   2011 – 84

---

## Procedure overleg onderwijshuisvesting gemeente Utrecht 2011

### Besluit

- 1 de Procedure overleg onderwijshuisvesting gemeente Utrecht 2011 vast te stellen en
- 2 de vigerende Verordening overleg lokaal onderwijsbeleid Utrecht 1999 in te trekken.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 28 juni 2011.

De griffier,

De burgemeester,

# Procedure overleg onderwijshuisvesting gemeente Utrecht 2011

## De raad van de gemeente Utrecht

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. DATUM.

Gelet op de bepalingen met betrekking op het op overeenstemming gericht overleg, te weten artikel 102 vijfde lid Wet op primair onderwijs, artikel 76m vijfde lid Wet voortgezet onderwijs en artikel 100 vijfde lid Wet op de expertisecentra.

Overwegende dat bij wet een op overeenstemming gericht overleg verplicht is bij de vaststelling of wijziging van de Verordening voorzieningen huisvesting onderwijs en de wet vereist dat de gemeenteraad daartoe een procedure vaststelt.

## Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze procedure wordt verstaan onder:

- a. bevoegd gezag: het bestuur van een volgens de Wet op primair onderwijs, Wet voortgezet onderwijs en de Wet op de expertisecentra bekostigde openbare of bijzondere school, die geheel of gedeeltelijk is gehuisvest in een gebouw dat zich bevindt op het grondgebied van de Gemeente;
- b. bestuurlijk overleg; het op overeenstemming gericht overleg tussen het gemeentebestuur en de bevoegde gezagsorganen als bedoeld in artikel 102 vijfde lid Wet op primair onderwijs, artikel 76m vijfde lid Wet voortgezet onderwijs en artikel 100 vijfde lid Wet op de expertisecentra;
- c. verordening voorzieningen huisvesting onderwijs gemeente Utrecht: de vast te stellen of te wijzigen Verordening voorzieningen huisvesting onderwijs gemeente Utrecht als bedoeld in artikel 76 eerste lid Wet op primair onderwijs, artikel 76m vijfde lid Wet voortgezet onderwijs en artikel 84 eerste lid van de Wet op de expertisecentra;
- d. advies van de Onderwijsraad: het advies van de Onderwijsraad als bedoeld in artikel 102 zesde lid Wet op primair onderwijs, artikel 76m zesde lid Wet voortgezet onderwijs en artikel 100 zesde lid van de Wet op de expertisecentra.

## Artikel 2 Uitnodiging

1. Alvorens burgemeester en wethouders een voorstel doen aan de raad over de vaststelling of wijziging van de Verordening voorzieningen huisvesting onderwijs gemeente Utrecht, wordt de voorgenomen inhoud van dit voorstel met een toelichting daarop en de inventarisatie als bedoeld in artikel 4, toegezonden aan alle bevoegde gezagsorganen.
2. De toezending geschiedt onder bekendmaking van de plaats, de datum en het tijdstip waarop het bestuurlijk overleg hierover zal aanvangen. Tussen de datum van de toezending van het voorstel en de datum van het overleg liggen ten minste twee weken.

## Artikel 3 Secretariaat

Burgemeester en wethouders zijn verantwoordelijk voor het voeren van het secretariaat van het bestuurlijk overleg.

## Artikel 4 Voorbereiding

Het bestuurlijk overleg kan worden voorafgegaan door een voorbereidend overleg tussen vertegenwoordigers van de bevoegde gezagsorganen en burgemeester en wethouders. Dit voorbereidend overleg wordt afgerond met een inventarisatie van de onderwerpen waarop wel en waarover geen overeenstemming is bereikt.

## **Artikel 5 Vertegenwoordiging**

1. Alle bevoegde gezagsorganen kunnen zich laten vertegenwoordigen in het bestuurlijk overleg. Een bevoegd gezag wijst daartoe een vertegenwoordiger en een plaatsvervanger aan, die namens dit bevoegd gezag het bestuurlijk overleg voert. De bevoegde gezagsorganen berichten aan de gemeente Utrecht wie als vertegenwoordiger en als plaatsvervanger zal optreden.
2. Bevoegde gezagsorganen kunnen zich gezamenlijk laten vertegenwoordigen in het bestuurlijk overleg. Gezamenlijk vertegenwoordigde bevoegde gezagsorganen wijzen daartoe een vertegenwoordiger en een plaatsvervanger aan, die namens de bevoegde gezagsorganen het bestuurlijk overleg voert.
3. Burgemeester en wethouders worden in het overleg vertegenwoordigd door de portefeuillehouder onderwijs. De portefeuillehouder is voorzitter van het bestuurlijk overleg.

## **Artikel 6 Advies onderwijsraad**

1. Indien een of meer vertegenwoordigers in het bestuurlijk overleg een advies van de Onderwijsraad wensen over het voorstel tot vaststelling of wijziging van de Verordening voorzieningen huisvesting onderwijs gemeente Utrecht in relatie tot de vrijheid van richting en vrijheid van inrichting, dan wordt dit tijdens het bestuurlijk overleg door de vertegenwoordiger of vertegenwoordigers kenbaar gemaakt. Dit gebeurt aan de hand van een schriftelijk gemotiveerde omschrijving van de onderwerpen waarover het advies van de Onderwijsraad wordt verwacht. Hierbij wordt tevens het verband aangegeven tussen deze onderwerpen en de vrijheid van richting en de vrijheid van inrichting.
2. Burgemeester en wethouders zijn belast met de indiening van een verzoek om advies bij de Onderwijsraad. Daarbij wordt de Onderwijsraad tevens geïnformeerd over de in het tweede lid bedoelde zienswijzen voor zover deze afwijken van de inhoud van het verzoek.
3. Alle vertegenwoordigers worden in het bestuurlijk overleg in de gelegenheid gesteld hun zienswijzen naar voren te brengen over het verzoek van burgemeester en wethouders om advies aan de Onderwijsraad.
4. Een afschrift van het door de Onderwijsraad uitgebrachte advies wordt zo spoedig mogelijk door burgemeester en wethouders toegezonden aan alle bevoegde gezagsorganen. Indien het geheel of gedeeltelijk opvolgen van het advies van de Onderwijsraad zou leiden tot een of meer inhoudelijke bijstellingen van het voorstel over de vaststelling of wijziging van de Verordening voorzieningen huisvesting onderwijs zoals dat aan de orde is geweest in het bestuurlijk overleg als bedoeld in het eerste en tweede lid, dan worden de bevoegde gezagsorganen bij de toezending van het afschrift van het advies uitgenodigd voor een nader bestuurlijk overleg. In alle andere gevallen beoordelen burgemeester en wethouders of nader bestuurlijk overleg over het advies van de Onderwijsraad noodzakelijk is. Burgemeester en wethouders geven dit aan bij de toezending van het afschrift van het advies van de Onderwijsraad.
5. Het overleg als bedoeld in het vorige lid vindt binnen twee weken plaats nadat de Onderwijsraad zijn advies heeft uitgebracht. Burgemeester en wethouders informeren de raad over dit overleg in de vorm van een aanvulling op het verslag als bedoeld in artikel 7.

## **Artikel 7 Verslaglegging; informeren raad**

1. Van het bestuurlijk overleg wordt door burgemeester en wethouders een verslag gemaakt.
2. Het verslag bevat in ieder geval:
  - a. een overzicht van de gevolgde procedure;
  - b. een weergave van de zienswijzen zoals deze tijdens het bestuurlijk overleg door de vertegenwoordigers van de bevoegde gezagsorganen en de vertegenwoordiger van burgemeester en wethouders naar voren zijn gebracht;
  - c. een overzicht van onderwerpen waarover in het bestuurlijk overleg geen of geen volledige overeenstemming is bereikt, waarbij wordt aangegeven wat de inhoudelijke redenen daarvan zijn;
  - d. een overzicht van de door burgemeester en wethouders in het overleg toegezegde wijzigingen in het oorspronkelijk voorstel, naar aanleiding van de naar voren gebrachte zienswijzen als bedoeld onder b.

Indien toepassing wordt gegeven aan het gestelde in artikel 6, eerste lid, dan wordt hiervan eveneens een weergave opgenomen in het verslag.

3. Burgemeester en wethouders zenden het concept van het verslag ter commentaar toe aan de vertegenwoordigers van de bevoegde gezagsorganen die hebben deelgenomen aan het bestuurlijk overleg. De bevoegde gezagsorganen die niet hebben deelgenomen aan het bestuurlijk overleg ontvangen het concept van het verslag ter kennisneming. Binnen twee weken na de dag waarop het concept van het eindverslag is toegezonden, maken de bevoegde gezagsorganen die hebben deelgenomen aan het bestuurlijk overleg, schriftelijk hun opmerkingen over het concept van het verslag kenbaar. Vervolgens stellen burgemeester en wethouders, met inachtneming van de opmerkingen, het verslag definitief vast.
4. Burgemeester en wethouders brengen het verslag gelijktijdig met het voorstel tot vaststelling of wijziging van de Verordening voorzieningen huisvesting onderwijs gemeente Utrecht ter kennis van de gemeenteraad. Voor zover door burgemeester en wethouders is afgeweken van de in het bestuurlijk overleg naar voren gebrachte zienswijzen, zoals weergegeven in het vastgestelde verslag, wordt hiervan in het voorstel aan de raad melding gemaakt. Daarbij worden de redenen voor het niet of niet geheel overnemen van de zienswijzen vermeld.

### **Artikel 8 Heropening overleg**

1. Indien uit het eerdere advies van de raadscommissie die belast is met onderwijshuisvesting over het voorgenomen voorstel aan de raad tot vaststelling of wijziging van de Verordening voorzieningen huisvesting onderwijs gemeente Utrecht met de daarbij behorende stukken als bedoeld in artikel 7, vierde lid, blijkt dat een deel van de raadscommissie die belast is met onderwijshuisvesting dat volgens burgemeester en wethouders geacht kan worden een meerderheid in de raadscommissie die belast is met onderwijshuisvesting te vertegenwoordigen, van oordeel is dat het voorstel of een of meerdere onderdelen inhoudelijk bijstelling behoeft, dan kan een heropening van het bestuurlijk overleg plaatsvinden. Burgemeester en wethouders beslissen daarover. Het bestuurlijk overleg wordt in ieder geval heropend indien het oordeel als bedoeld in de eerste volzin betrekking heeft op inhoudelijke onderdelen van het voorstel waarover in het bestuurlijk overleg overeenstemming was bereikt.
2. Indien burgemeester en wethouders beslissen het bestuurlijk overleg te heropenen dan roepen zij de vertegenwoordigers van de bevoegde gezagsorganen zo spoedig mogelijk bijeen, doch uiterlijk voor het moment waarop de raad een besluit neemt over het voorstel tot vaststelling of wijziging van de Verordening voorzieningen huisvesting onderwijs gemeente Utrecht. In het overleg worden de vertegenwoordigers in de gelegenheid gesteld hun zienswijze te geven op het in het eerste lid genoemde voorstel. Burgemeester en wethouders informeren de raadscommissie die belast is met onderwijshuisvesting over het resultaat van dit overleg in de vorm van een aanvulling op het verslag als bedoeld in artikel 7. De raad betreft de in dit aanvullend verslag neergelegde zienswijzen bij zijn besluitvorming over de vaststelling of wijziging van de Verordening voorzieningen huisvesting onderwijs gemeente Utrecht.

### **Artikel 9 Beslissing burgemeester en wethouders in gevallen waarin het procedure overleg niet voorziet**

In gevallen waarin dit procedure overleg niet voorziet, beslissen burgemeester en wethouders na overleg met de vertegenwoordigers van de bevoegde gezagsorganen in het bestuurlijk overleg.

### **Artikel 10 Citeertitel; inwerkingtreding**

1. Deze procedure kan worden aangehaald als: procedure overleg onderwijshuisvesting gemeente Utrecht.
2. Deze procedure treedt in werking onder gelijktijdige intrekking van de Verordening procedure overleg huisvesting onderwijs gemeente Utrecht 1999, gepubliceerd in Gemeenteblad 28101999, nummer 24, met invang van de dag na de bekendmaking.

Aldus besloten in de openbare vergadering van DATUM

# *voorstel aan de raad*



Opgesteld door            Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling  
                                 Bureau Inburgering  
                                 Leiding

Kenmerk                    11.043728

Vergadering               Raad

Vergaderdatum           28 juni 2011

Jaargang en nummer     2011 – 86

---

## Verordening Wet Inburgering gemeente Utrecht 2011

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

- 1     de Verordening Wet Inburgering 2011 vast te stellen, waardoor vrijwillige inburgeraars ook onder de werking van de verordening komen te vallen en
- 2     de Verordening Wet Inburgering 2009 (Gemeenteblad van Utrecht 2009, nr. 51) in te trekken.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,

Drs. M.R. Schurink

Mr. A. Wolfsen

---

Conclusie commissie Mens en Samenleving:

De commissie stemt in met het raadsvoorstel.

datum: 07 jun 2011

---

status: A

---

## *samenvatting*

|                    |                                                                       |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling<br>Bureau Inburgering<br>Leiding |
| Kenmerk            | 11.043728                                                             |
| Vergadering        | Raad                                                                  |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                          |
| Jaargang en nummer | 2011 – 86                                                             |

---



# Verordening Wet Inburgering gemeente Utrecht 2011

## Raadsvoorstel:

- 1 de Verordening Wet Inburgering 2011 vast te stellen, waardoor vrijwillige inburgeraars ook onder de werking van de verordening komen te vallen en
  - 2 de Verordening Wet Inburgering 2009 (Gemeentebld van Utrecht 2009, nr. 51) in te trekken.
- 

## Argumenten

- 1.1 Sinds 1 januari 2010 vallen vrijwillige inburgeraars ook onder de Wet Inburgering. Zij moeten daarom ook in de Verordening worden opgenomen.
- 2.1 Met het vaststellen van de nieuwe verordening komt de oude verordening te vervallen.

# toelichting



|                    |                                                                       |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling<br>Bureau Inburgering<br>Leiding |
| Kenmerk            | 11.043728                                                             |
| Vergadering        | Raad                                                                  |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                          |
| Jaargang en nummer | 2011 – 86                                                             |

---

## Verordening Wet Inburgering gemeente Utrecht 2011

### Context

Op 1 januari 2010 is een aantal wetswijzigingen in de Wet Inburgering (WI) van kracht geworden. Zo vallen vrijwillige inburgeraars sinds 1 januari onder de Wet Inburgering (tot dan toe vielen zij onder de Regeling Inburgering, maar niet onder de wet). Om deze reden dient de Verordening Wet Inburgering gemeente Utrecht gewijzigd te worden.

Tevens is in de wet een bepaling opgenomen die ons college de mogelijkheid geeft te bepalen dat vrijwillige inburgeraars geen eigen bijdrage verschuldigd zijn (artikel 24e, tweede lid). Van deze mogelijkheid maken wij geen gebruik.

De wijzigingen ten opzichte van de huidige verordening zijn puur technisch van aard. Als gevolg van de wetswijziging is in een aantal artikelen de term "inburgeringsplichtige" vervangen door "inburgeraar", waarbij "inburgeraar" zowel kan verwijzen naar inburgeringsplichtigen als vrijwillige inburgeraars. Aangezien er geen nieuw beleid is opgenomen in deze verordening is de Algemene Inspraakverordening niet van toepassing.

### Argumenten

- 1.1 *Sinds 1 januari 2010 vallen vrijwillige inburgeraars ook onder de Wet Inburgering. Zij moeten daarom ook in de Verordening worden opgenomen.*  
Het opnemen van vrijwillige inburgeraars in de wet en daarmee in de verordening is slechts een formele wijziging. Het betreft geen nieuw beleid en heeft ook geen gevolgen voor de uitvoeringspraktijk.
- 2.1 *Met het vaststellen van de nieuwe verordening komt de oude verordening te vervallen.*  
Daarom moet de Verordening Wet Inburgering 2009 ingetrokken worden.

### Bijlagen voor de raad en/of raadscommissie

- Verordening Wet Inburgering gemeente Utrecht 2011



# *toelichting*



|                    |                                                                       |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling<br>Bureau Inburgering<br>Leiding |
| Kenmerk            | 11.043728                                                             |
| Vergadering        | Raad                                                                  |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                          |
| Jaargang en nummer | 2011 – 86                                                             |

---

## Eerdere besluitvorming

– Vaststelling verordening Wet Inburgering gemeente Utrecht 2009 (8 september 2009, nr. 09.060418)

## *raadsbesluit*



Opgesteld door      Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling  
Bureau Inburgering  
Leiding

Kenmerk              11.043728

Vergadering         Raad

Vergaderdatum      28 juni 2011

Jaargang en nummer   2011 – 86

---

# Verordening Wet Inburgering gemeente Utrecht 2011

## Besluit

- 1 de Verordening Wet Inburgering 2011 vast te stellen, waardoor vrijwillige inburgeraars ook onder de werking van de verordening komen te vallen en
- 2 de Verordening Wet Inburgering 2009 (Gemeentebld van Utrecht 2009, nr. 51) in te trekken.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 28 juni 2011.

De griffier,

De burgemeester,

## **Verordening Wet inburgering Gemeente Utrecht 2011**

De raad van de gemeente Utrecht;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van **DATUM; NUMMER**, inzake Verordening Wet Inburgering gemeente Utrecht 2011;

gelet op de artikelen 8, 19, vierde lid, 19a, eerste lid, 23, derde lid, 24f en 35 van de Wet inburgering;

overwegende dat de raad bij verordening regels dient te stellen over:

- de informatieverstrekking door de gemeente aan inburgeringsplichtigen en vrijwillige inburgeraars,
- het vaststellen van een inburgeringsvoorziening of taalkennisvoorziening ten behoeve van inburgeringsplichtigen,
- de rechten en plichten van de inburgeringsplichtige voor wie een inburgeringsvoorziening of taalkennisvoorziening is vastgesteld,
- de (eventuele) inning van de eigen bijdrage van inburgeraars door het college en de mogelijkheid van betaling in termijnen,
- de niet-nakoming van de overeenkomst, bedoeld in artikel 24d, tweede lid, alsmede het vaststellen van de identiteit van de vrijwillige inburgeraar,
- alsmede dat de raad bij verordening het bedrag dient vast te stellen van de bestuurlijke boete die voor de verschillende overtredingen kan worden opgelegd;

besluit vast te stellen de volgende verordening:

### **VERORDENING WET INBURGERING GEMEENTE UTRECHT 2011**

#### **HOOFDSTUK 1. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN EN INFORMATIEVERSTREKKING**

##### **Artikel 1 Begripsomschrijvingen**

1. In deze verordening wordt verstaan onder:

- a. het college: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht;
- b. de wet: de Wet inburgering;
- c. WWB: de Wet Werk en Bijstand;
- d. inburgeringsplichtige: de persoon die op grond van de wet inburgeringsplichtig is;
- e. vrijwillige inburgeraar: de Nederlander of een persoon bedoeld in art. 5 tweede lid van de wet die voldoet aan de criteria gesteld door de wet in art. 1q
- f. inburgeraar: zowel de inburgeringsplichtige als de vrijwillige inburgeraar
- g. Re-integratietraject: een traject bestaande uit re-integratieinstrumenten als beschreven in de re-integratieverordening Wet Werk en Bijstand 2011;

2. De begripsomschrijvingen in de wet en de daarop berustende regelingen zijn van toepassing op de begrippen die in deze verordening worden gebruikt.

##### **Artikel 2 De informatieverstrekking aan inburgeraars**

1. Het college draagt er zorg voor dat de inburgeraars op een doeltreffende en doelmatige wijze worden geïnformeerd over hun rechten en plichten uit hoofde van de wet en over het aanbod van en de toegang tot inburgeringsvoorzieningen.

- a. Informatieverstrekking aan de inburgeringsplichtigen voor wie een inburgeringsvoorziening wordt vastgesteld vindt plaats tijdens de oproep zoals bedoeld in artikel 25 van de wet.
- b. Informatieverstrekking aan overige inburgeraars wordt door het college op passende wijze ingevuld.
- c. Informatieverstrekking vindt in elk geval plaats op aanvraag van de inburgeraar.

2. De informatieverstrekking aan inburgeraars zoals bedoeld in artikel 8 en 24f van de wet bevat in elk geval de volgende onderwerpen:

- a. de rechten en plichten van de inburgeraar vanuit de wet;
- b. het aanbod van inburgeringsvoorzieningen binnen de gemeente;
- c. de toegang tot deze voorzieningen.

## **HOOFDSTUK 2. DOELGROEPEN EN SAMENSTELLING VAN DE INBURGERINGSVOORZIENING OF TAALKENNISVOORZIENING**

### **Artikel 3 Aanwijzen van de doelgroepen**

1. Het college legt jaarlijks vast voor welke groep of groepen inburgeringsplichtigen binnen de groepen als bedoeld in artikel 19, eerste lid, van de wet, een inburgeringsvoorziening wordt vastgesteld c.q. welke groep of groepen vrijwillige inburgeraars inburgeringsvoorzieningen worden aangeboden.

### **Artikel 4 De samenstelling van de inburgeringsvoorziening of taalkennisvoorziening**

1. Het college stemt de inburgeringsvoorziening, met uitzondering van de inburgeringsvoorziening aan geestelijke bedienaren, of de taalkennisvoorziening af op het startniveau en de vaardigheden, de persoonlijke omstandigheden en de maatschappelijke positie van de inburgeraar.
2. Krachtens artikel 19, tweede lid van de wet, wordt de samenstelling van de inburgeringsvoorziening voor geestelijk bedienaren door het ministerie per algemene maatregel van bestuur vastgesteld.
3. Bij een uitkeringsgerechtigde inburgeraar stemt het college de inburgeringsvoorziening of taalkennisvoorziening af op de eventuele activiteiten vanuit het reïntegratietraject.
4. Een inburgeringsvoorziening bevat in ieder geval de volgende onderdelen:
  - a. Een cursus die toeleidt naar het inburgeringsexamen of het NT2 Staatsexamen I of II;
  - b. Voorbereiding op en eenmaal kosteloze deelname aan het inburgeringsexamen;
  - c. Individuele traject- en maatschappelijke begeleiding, doorgeleiding.
5. Een inburgeringsvoorziening kan, aanvullend op het in lid 4 genoemde, de volgende onderdelen bevatten:
  - a. activiteiten gericht op arbeid of de verwerving daarvan, zoals stages, regulier of gesubsidieerd betaald werk, vrijwilligerswerk, bemiddeling naar arbeid, beroepsvaardigheden, etcetera;
  - b. activiteiten gericht op een vervolgopleiding en of voorbereiding daarop, zoals beroepsoriëntatie, taalstage, geïntegreerde trajecten, et cetera;
  - c. activiteiten gericht op participatie en gezin, zoals vrijwilligerswerk, sociale vaardigheden, opvoedingsondersteuning, thuisstudie met behulp van de computer, tv en radio, et cetera.
6. Het college kan een inburgeringsvoorziening aanbieden in de vorm van een persoonsgebonden inburgeringsbudget.
7. Onder een persoonsgebonden inburgeringsbudget wordt verstaan een vergoeding ter voldoening van de noodzakelijk te maken kosten van werkzaamheden die zijn gericht op het inburgeringsexamen of het NT2 Staatsexamen I/II c.q. taalkennisvoorziening ondersteunend aan een mbo-opleiding 1 of 2.
8. Het college stelt nadere regels over de voorwaarden waaronder een inburgeraar voor een persoonsgebonden inburgeringsbudget in aanmerking kan komen.

### **Artikel 5 De inning van de eigen bijdrage**

1. De eigen bijdrage, bedoeld in artikel 23, tweede lid, van de wet, wordt in beginsel in één keer voldaan.
2. Op aanvraag van de inburgeringsplichtige kan in maximaal 12 termijnen en enkel gedurende de looptijd van het traject worden betaald.
3. Het college legt in de beschikking tot vaststelling van een inburgeringsvoorziening of taalkennisvoorziening, zoals bedoeld in artikel 4 van deze verordening, het tijdstip en indien daarvoor een aanvraag is ingediend, de termijnen van betaling vast. Als het college de eigen bijdrage verrekent met de algemene bijstand, wordt dat in de beschikking vastgelegd.

### **Artikel 6 Opleggen van verplichtingen**

1. Het college kan de inburgeringsplichtige één of meer van de volgende verplichtingen opleggen:
  - a. het deelnemen aan de inburgeringsvoorziening of taalkennisvoorziening;
  - b. het deelnemen aan activiteiten, behorende bij het examenprofiel van de cliënt, gericht op:
    - arbeid of de verwerving daarvan (dit geldt alleen voor inburgeraars die arbeidsplichtig zijn);
    - een vervolgopleiding of de voorbereiding daarop;
    - participatie, zelfredzaamheid of opvoeding.
  - c. het deelnemen aan gesprekken met de trajectbegeleider;
  - d. het deelnemen aan voortgangsgesprekken;
  - e. voor de eerste maal deelnemen aan het inburgeringsexamen of staatsexamen Nederlands als tweede taal I of II op een tijdstip dat door het college wordt bepaald;
  - f. het melden van omstandigheden waardoor niet aan de verplichtingen in de beschikking kan worden voldaan.

2. Voor vrijwillige inburgeraars worden de in lid 1 genoemde verplichtingen a t/m e vastgelegd in een inburgeringsovereenkomst.

### **HOOFDSTUK 3. HET VASTSTELLEN OF AANBIEDEN VAN EEN INBURGERINGSVOORZIENING OF TAALKENNISVOORZIENING**

#### **Artikel 7 De procedure van vaststelling van de voorziening voor de inburgeringsplichtige**

1. Het college neemt het besluit tot vaststelling van de inburgeringsvoorziening of taalkennisvoorziening schriftelijk. Het wordt persoonlijk overhandigd aan de inburgeringsplichtige en/of gezonden naar het adres waar de inburgeringsplichtige in de gemeentelijke basisadministratie is ingeschreven.
2. In geval van een inburgeringsvoorziening, gecombineerd met een reïntegratievoorziening, wordt het besluit opgenomen in een voorzieningenplan gericht op reïntegratie.

#### **Artikel 8 De inhoud van de beschikking aan de inburgeringsplichtige**

Het besluit tot vaststelling van de inburgeringsvoorziening of taalkennisvoorziening aan de inburgeringsplichtige bevat in ieder geval:

- a. een beschrijving van de inhoud en duur van de inburgeringsvoorziening of taalkennisvoorziening;
- b. een opgave van de rechten en verplichtingen van de inburgeringsplichtige;
- c. de datum waarop het inburgeringsexamen of staatsexamen Nederlands als tweede taal I of II moet zijn behaald;
- d. de mogelijkheid van sancties;
- e. de termijnen en wijze van betaling van de eigen bijdrage; en
- f. ingeval van een oudkomer: de datum waarop de termijn van handhaving van de inburgeringsplicht, bedoeld in artikel 26 van de wet, aanvangt.

#### **Artikel 9 De inhoud van de overeenkomst met de vrijwillige inburgeraar**

De overeenkomst met de vrijwillige inburgeraar betreffende de inburgeringsvoorziening of taalkennisvoorziening bevat in ieder geval:

- a. een beschrijving van de inhoud en duur van de inburgeringsvoorziening of taalkennisvoorziening;
- b. een opgave van de rechten en verplichtingen van de vrijwillige inburgeraar;
- c. een beschrijving van de sancties bij het niet nakomen van de overeenkomst.

### **HOOFDSTUK 4. HANDHAVING**

#### **Artikel 10 Ontheffing van de inburgeringsplicht**

Het college is bevoegd de inburgeringsplichtige te ontheffen van de inburgeringsplicht (krachtens artikel 6, eerste lid, en artikel 31, tweede lid, sub b van de wet).

#### **Artikel 11 De hoogte van de bestuurlijke boetes voor de verschillende overtredingen door de inburgeringsplichtige**

1. De bestuurlijke boete bedraagt ten hoogste het in artikel 34, onderdeel a van de wet genoemde maximumbedrag, indien de inburgeringsplichtige geen gehoor geeft aan de oproep van het college bedoeld in artikel 25, eerste lid, van de wet of onvoldoende medewerking verleent aan het onderzoek, bedoeld in artikel 25, tweede lid, van de wet.
2. De bestuurlijke boete bedraagt ten hoogste het in artikel 34, onderdeel b van de wet genoemde maximumbedrag indien de inburgeringsplichtige geen of onvoldoende medewerking verleent aan de uitvoering van de voor hem vastgestelde inburgeringsvoorziening of taalkennisvoorziening, bedoeld in artikel 23, eerste lid, van de wet of aan de verplichtingen, bedoeld in artikel 6 van deze verordening.
3. De bestuurlijke boete bedraagt ten hoogste het in artikel 34, onderdeel c van de wet genoemde maximumbedrag indien de inburgeringsplichtige niet binnen de in artikel 7, eerste lid, van de wet bedoelde termijn het inburgeringsexamen heeft behaald.
4. De bestuurlijke boete bedraagt ten hoogste het in artikel 34, onderdeel d van de wet genoemde maximumbedrag indien de inburgeringsplichtige niet binnen de bij of krachtens artikel 32 en 33 gestelde termijn het inburgeringsexamen heeft behaald.
5. In de beleidsregels boete Wet Inburgering (bijlage bij deze verordening) heeft het college vastgelegd welke boete er in beginsel wordt opgelegd bij welke overtreding en op basis waarvan een boete eventueel gematigd wordt.

## **Artikel 12 Stimuleringsbonus**

Indien de inburgeraar aan het eind van het traject niet meer dan 20% heeft verzuimd tijdens de duur van het inburgeringsprogramma, zal een bonus ter hoogte van 270 euro worden uitgekeerd. Deze aanwezigheidsnorm is niet van toepassing voor inburgeringsplichtigen voor wie een voorziening is vastgesteld in het kader van een persoonlijk inburgeringsbudget. Voor deze groep geldt als randvoorwaarde voor de stimuleringsbonus, dat zij de afgesproken niveaustijging op de deelvaardigheden NT2 hebben bereikt.

## **Artikel 13 Verhaal indien de vrijwillige inburgeraar de overeengekomen afspraken niet nakomt**

Als de vrijwillige inburgeraar geen of onvoldoende medewerking verleent aan de uitvoering van de met hem overeengekomen inburgerings- of taalkennisvoorziening, bedoeld in artikel 24a, eerste lid, van de wet of aan de verplichtingen, bedoeld in artikel 6 van deze verordening dan zal ten hoogste een bedrag van € 450,- op de vrijwillige inburgeraar worden verhaald ter compensatie van de door de gemeente gemaakte kosten.

## **HOOFDSTUK 5. SLOTBEPALINGEN**

### **Artikel 14 Intrekking**

De verordening Wet inburgering gemeente Utrecht 2009 wordt ingetrokken.

### **Artikel 15 Inwerkingtreding**

Deze verordening treedt in werking met ingang van 28 juni 2011.

### **Artikel 16 Citeertitel**

De verordening wordt aangehaald als: Verordening Wet inburgering gemeente Utrecht 2011.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 28 juni 2011.

## **ALGEMENE TOELICHTING**

Per 1 januari 2010 is een aantal wetswijzigingen in de Wet inburgering (WI) van kracht geworden. Zo vallen vrijwillige inburgeraars (die tot dan toe vielen onder de Regeling Inburgering) vallen sinds 1 januari 2010 onder de Wet Inburgering. Om deze reden dient de verordening gewijzigd te worden.

## **ARTIKELGEWIJZE TOELICHTING**

NB: In de Wet inburgering is het begrip "inburgeringsvoorziening" uitgebreid met "taalkennisvoorziening". In de hieronder staande toelichting worden beide begrippen waar mogelijk afzonderlijk genoemd. In een enkel geval wordt uit overweging van leesbaarheid het woord "voorziening" gehanteerd, waarmee zowel inburgeringsvoorziening als taalkennisvoorziening wordt aangeduid.

### **Artikel 1 Begripsomschrijvingen**

Het tweede lid geeft aan dat de omschrijvingen van de begrippen die worden gebruikt in respectievelijk de Wet inburgering, het Besluit inburgering en de Regeling inburgering ook van toepassing zijn op deze verordening.

Vrijwillige inburgeraars zijn inburgeraars die op grond van hun nationaliteit niet verplicht kunnen worden om in te burgeren, maar die verder voldoen aan dezelfde criteria als inburgeringsplichtigen.

### **Artikel 2 De informatieverstrekking aan inburgeraars**

De gemeente heeft als taak de inburgeringsplichtigen in haar gemeente goed te informeren over de rechten en plichten die voortvloeien uit de Wet inburgering. Dit artikel in de verordening vormt de uitwerking van deze verplichting. De wet laat gemeenten vrij om zelf te bepalen op welke wijze de informatievoorziening aan de inburgeraars wordt georganiseerd. Wel bepaalt de wet dat de gemeenteraad bij verordening regels vaststelt over de informatieverstrekking door de gemeente aan inburgeringsplichtigen (artikel 8 WI) en vrijwillige inburgaars (artikel 24f WI), ter zake van hun rechten en plichten uit hoofde van deze wet, alsmede van het aanbod van en de toegang tot inburgeringsvoorzieningen.

De informatievoorziening aan inburgeraars die (nog) niet zijn opgeroepen door de gemeente verloopt via algemene kanalen zoals de website van de gemeente Utrecht, informatiefolders en informatie en die wordt gegeven door sleutelorganisaties in de stad, zoals VluchtelingenWerk, consultatiebureaus, scholen, wijkwelzijnsorganisaties en migrantenzelforganisaties.

### **Artikel 3 Aanwijzen van de doelgroepen**

In dit artikel is gebruik gemaakt van de bevoegdheid in artikel 19a, eerste lid, WI om bij verordening te bepalen dat het college voor inburgeringsplichtigen een inburgeringsvoorziening of taalkennisvoorziening kan vaststellen zonder dat daaraan een procedure van aanbod (door het college)

en aanvaarding (door de inburgeringsplichtige) vooraf hoeft te gaan. Op grond van dit artikel kan het college voor elke inburgeringsplichtige een inburgeringsvoorziening of taalkennisvoorziening vaststellen.

Op grond van artikel 19a, tweede lid, onderdeel b juncto artikel 19, vijfde lid, onderdeel a, WI moet de gemeenteraad bij verordening regels stellen met betrekking tot de criteria die worden gehanteerd bij het vaststellen van een inburgeringsvoorziening. Dit artikel vormt de uitwerking van deze verplichting. In dit artikel wordt het college opgedragen om vast te stellen ten aanzien van welke groepen inburgeringsplichtigen bij voorrang een inburgeringsvoorziening kan worden vastgesteld c.q. welke groepen vrijwillige inburgeraars bij voorrang een inburgeringsaanbod krijgen. Deze doelgroepen zijn bepaald in de nota *Werken aan de Toekomst*, die op 24 maart 2011 door de raad is vastgesteld.

#### **Artikel 4 De samenstelling van de inburgeringsvoorziening of taalkennisvoorziening**

In de verordening dienen regels te worden gesteld met betrekking tot het doen van een aanbod c.q. de vaststelling door het college van een passende inburgeringsvoorziening of taalkennisvoorziening, met inbegrip van de totstandkoming en samenstelling van die voorziening (artikel 19, vijfde lid, onderdeel b, WI). In dit artikel worden de kaders vastgesteld waarbinnen het college de opdracht heeft voor iedere inburgeraar die daarvoor in aanmerking komt, een op de persoon toegesneden inburgeringsvoorziening samen te stellen.

4.1 In het eerste lid wordt aangegeven op welke wijze het college een passende inburgeringsvoorziening of taalkennisvoorziening moet vaststellen of aanbieden.

4.2 De samenstelling van de inburgeringsvoorziening voor geestelijke bedienaren wordt geregeld bij ministeriële regeling. Gemeenten hebben dus niet de mogelijkheid om de inburgeringsvoorziening die zij aan geestelijke bedienaren aanbieden naar eigen inzicht vorm te geven.

4.3 In geval van uitkeringsgerechtigde inburgeraars die een voorziening gericht op arbeidsinschakeling ontvangen, kan het voordelen opleveren de inburgeringsvoorziening daarmee te combineren. Uitgangspunt is wel, zo blijkt uit artikel 19, vierde lid, van de wet, dat een inburgeringsvoorziening ten behoeve van een uitkeringsgerechtigde inburgeraar niet wordt vastgesteld, indien dat diens arbeidsinschakeling belemmert.

De Wet inburgering bepaalt dat de inburgeringsvoorziening gecombineerd moet worden met een voorziening gericht op arbeidsinschakeling (reïntegratievoorziening) als een inburgeringsvoorziening wordt vastgesteld voor een inburgeringsplichtige die bijstandsgerechtigd is of een uitkering ontvangt op grond van een andere socialezekerheidswet of socialezekerheidsregeling én die verplicht is om arbeid te verkrijgen of te aanvaarden (artikel 20, eerste lid, WI). Het college is verantwoordelijk voor het vaststellen van de gecombineerde inburgeringsvoorziening (artikel 20, tweede lid, WI). Het derde lid van artikel 4 van de verordening draagt het college op om er voor te zorgen dat de inburgeringsvoorziening wordt afgestemd op de reïntegratievoorziening. Aangezien deze voorzieningen in het kader van de uitkeringsverstrekking op grond van socialezekerheidswetten of -regelingen ook door andere partijen dan het college (kunnen) worden verstrekt, zal het college afspraken maken met de verantwoordelijke uitvoerders van de socialezekerheidswet of -regeling: het Uitvoeringsinstituut werknemersverzekeringen (UWV), eigenrisicodragers of overheidswerkgevers (artikel 21 WI).

4.4 en 4.5 Het vierde en vijfde lid regelt de bijkomende faciliteiten die het college als onderdeel van de inburgeringsvoorziening of taalkennisvoorziening kan opnemen. In de wet is geregeld waaruit een inburgeringsvoorziening in ieder geval moet bestaan: een cursus die toeleidt naar het inburgeringsexamen of het staatsexamen Nederlands als tweede taal I of II en het eenmaal kosteloos afleggen van het desbetreffende examen (artikel 19, derde lid, WI).

Voor asielgerechtigde inburgeringsplichtigen (oud- én nieuwkomers) maakt ook maatschappelijke begeleiding een verplicht onderdeel uit van de inburgeringsvoorziening of de taalkennisvoorziening (artikel 19, zesde lid, WI).

4.6, 4.7 en 4.8

Gemeenten zijn vrij in hun keuze van de doelgroepen die in aanmerking komen voor een persoonlijk inburgeringsbudget (PIB). Het Rijk stelt hieraan geen eisen. Iedereen kan in principe een PIB aanvragen, en gemeenten kunnen een PIB in principe aan iedereen aanbieden.

De regels over persoonlijke inburgeringsbudgetten zijn vastgelegd in de beleidsregels persoonlijk inburgeringsbudget (opgenomen als bijlage bij deze verordening).

## **Artikel 5 De inning van de eigen bijdrage**

In de verordening moeten regels worden gesteld die betrekking hebben op de inning van de eigen bijdrage van de inburgeraar door het college en de mogelijkheid van betaling in termijnen (artikel 23, derde lid, WI). De hoogte van de eigen bijdrage is vastgelegd in de wet en bedraagt € 270. Dit bedrag kan bij algemene maatregel van bestuur worden gewijzigd (artikel 23, tweede lid, WI).

In dit artikel van de verordening wordt geregeld dat de inburgeraar het recht heeft de eigen bijdrage in een aantal termijnen te betalen. Artikel 24, eerste lid, WI maakt het bij inburgeraars die algemene bijstand ontvangen mogelijk dat het college de eigen bijdrage verrekent met deze uitkering. Als het college wil overgaan tot verrekening, moet dat worden vastgelegd in de beschikking tot vaststelling van de inburgeringsvoorziening c.q. in de overeenkomst met de vrijwillige inburgeraar.

Als de inburgeraar een uitkering van het UWV ontvangt, kan het college het UWV verzoeken de eigen bijdrage te verrekenen met of in te houden op de uitkering van het UWV (artikel 24, tweede lid, WI). In dit geval int het UWV de eigen bijdrage ten behoeve van de gemeente. Deze wijze van verrekening geschiedt door het UWV en niet door de gemeente, en wordt dus niet in deze verordening geregeld.

## **Artikel 6 Opleggen van verplichtingen**

Dit artikel vormt de uitwerking van artikel 23, derde lid, WI dat bepaalt dat de gemeenteraad bij verordening regels stelt over de rechten en plichten van de inburgeraar voor wie een voorziening is vastgesteld of aan wie een voorziening is aangeboden. Dit artikel delegeert de bevoegdheid aan het college om de verplichtingen die in het artikel worden genoemd aan inburgeraars in het kader van een inburgeringsvoorziening of taalkennisvoorziening op te leggen. Het college legt deze verplichtingen vast in de beschikking tot de vaststelling van de inburgeringsvoorziening of taalkennisvoorziening (voor inburgeringsplichtigen) of in de overeenkomst (voor vrijwillige inburgeraars).

## **Artikel 7 Procedure van het vaststellen van de voorziening voor de inburgeringsplichtige**

Het vaststellen van een inburgeringsvoorziening of taalkennisvoorziening begint met het houden van het inburgeringsonderzoek. In het inburgeringsonderzoek wordt met de inburgeringsplichtige gesproken over de voorziening die het college voor betrokkene geschikt acht. Er zijn vervolgens vier mogelijkheden:

1. In het inburgeringsonderzoek blijkt dat het college aan de inburgeringsplichtige (nog) geen voorziening kan of wil verstrekken. Het college stelt geen voorziening vast en kan een handhavingsbeschikking nemen (voor de oudkomer) of een kennisgeving afgeven (voor een nieuwkomer);
2. De gemeente biedt een voorziening aan en de inburgeringsplichtige is het hiermee eens. De gemeente neemt een beschikking;
3. De inburgeringsplichtige vindt de inburgeringsvoorziening niet gepast en geeft aan zelf op een andere wijze aan de inburgeringsplicht te zullen voldoen. Het college stemt hiermee in en neemt alleen een handhavingsbeschikking (voor een oudkomer) of een kennisgeving (voor een nieuwkomer);
4. Het college acht een inburgeringsvoorziening geschikt maar de inburgeringsplichtige wil deze voorziening niet. Het college heeft de mogelijkheid om de inburgeringsvoorziening vast te stellen, tegen de zin van betrokkene in.

## **Artikel 8 De inhoud van de beschikking aan de inburgeringsplichtige**

Het besluit tot het vaststellen van een inburgeringsvoorziening of taalkennisvoorziening is een beschikking. Dit betekent dat de inburgeringsplichtige de mogelijkheid heeft tegen dit besluit in bezwaar en beroep te gaan. In dit artikel wordt geregeld welke onderwerpen in ieder geval in de beschikking moeten worden neergelegd.

In de beschikking zullen de toegekende inburgeringsvoorziening en de daaraan verbonden rechten en plichten van de inburgeringsplichtige nauwkeurig moeten worden vermeld (onderdelen a en b). De inburgeringsplichtige is verplicht zijn medewerking te verlenen aan de uitvoering van de inburgeringsvoorziening of de taalkennisvoorziening (artikel 23, eerste lid, WI). Handhaving hiervan is alleen mogelijk als de verplichtingen van de inburgeringsplichtige duidelijk zijn omschreven en aan de betrokkene (onder andere door middel van de beschikking) bekend zijn gemaakt.

De termijn waarbinnen een inburgeringsplichtige het inburgeringsexamen moet hebben behaald, ligt vast in de wet (artikel 7, eerste lid, WI). In de beschikking hoeft (en kan) van deze termijn alleen melding worden gemaakt (onderdeel c).

Onderdeel e bepaalt dat in beschikking moet worden vastgelegd in hoeveel termijnen de eigen bijdrage kan worden betaald en op welke wijze de betaling plaatsvindt (al dan niet op basis van verrekening met de bijstandsuitkering). Dit is geregeld in artikel 5 van de verordening.

Onderdeel f heeft betrekking op beschikkingen voor oudkomers. Indien het college een inburgeringsvoorziening of een taalkennisvoorziening vaststelt voor een oudkomer, dan moet het college in de betreffende beschikking ook de dag opnemen waarop de termijn van handhaving van de inburgeringsplicht van start gaat (artikel 22, tweede lid, juncto artikel 26 WI). Binnen drieëneenhalf jaar



ná deze datum moet de betreffende oudkomer het inburgeringsexamen hebben behaald. Het college kan zelf bepalen wanneer de termijn van handhaving van de inburgeringsplicht van start gaat. Het ligt voor de hand om deze termijn direct te laten ingaan (en bijvoorbeeld niet te koppelen aan de datum waarop de inburgeringsvoorziening van start gaat). De precieze datum waarop de inburgeringsvoorziening van start gaat, zal niet altijd bekend zijn op het moment dat deze wordt toegekend. Bovendien past het vaststellen van een datum van aanvang van handhaving van de inburgeringsplicht, onafhankelijk van het moment waarop met de inburgeringsvoorziening kan worden begonnen, bij het uitgangspunt van de wet dat de betreffende persoon als oudkomer inburgeringsplichtig is en in beginsel zelf verantwoordelijk is voor voldoen aan de inburgeringsplicht.

#### **Artikel 9 De inhoud van de overeenkomst met de vrijwillige inburgeraar**

Dit artikel komt grotendeels overeen met artikel 8, met dien verstande dat voor een vrijwillige inburgeraar geen beschikking wordt afgegeven maar er een overeenkomst met hem wordt aangegaan. Ook is er geen datum waarop het inburgeringsexamen moet zijn behaald, al wordt in het trajectplan bij de overeenkomst uiteraard wel een beoogde einddatum vermeld. Dit artikel behoeft derhalve geen nadere toelichting.

#### **Artikel 10 Ontheffing van de inburgeringsplicht**

Deel van de handhavingstaak van gemeenten, vormt de mogelijkheid om ontheffing van de inburgeringsplicht te verlenen. Deze criteria voor het verlenen van ontheffing vloeien volledig voort uit de Wet Inburgering en onderliggende bepalingen. Artikel 6, eerste lid van de Wet inburgering luidt:

*"1. Het college ontheft de inburgeringsplichtige van de inburgeringsplicht, indien die inburgeringsplichtige heeft aangetoond door een psychische of lichamelijke belemmering, dan wel een verstandelijke handicap, blijvend niet in staat te zijn het inburgeringsexamen te behalen."*

Artikel 31, tweede lid, sub b, van de Wet inburgering regelt de ontheffing wegens voldoende inspanning en luidt als volgt:

*b. "[In afwijking van het eerste lid:] verleent het college ontheffing van de inburgeringsplicht, indien het college op grond van door de inburgeringsplichtige aantoonbaar geleverde inspanningen tot het oordeel komt dat het voor hem redelijkerwijs niet mogelijk is het inburgeringsexamen te behalen".*

#### **Artikel 11 De hoogte van de bestuurlijke boetes voor de verschillende overtredingen**

Artikel 35 WI draagt de gemeenteraad op bij verordening de hoogte van de bestuurlijke boete vast te stellen die voor de verschillende overtredingen kan worden opgelegd. In artikel 34 WI zijn voor de verschillende overtredingen de maximumbedragen van de bestuurlijke boete vastgelegd.

De wet bepaalt dat de boetebedragen die in de verordening worden opgenomen maximumbedragen zijn en geen gefixeerde bedragen. Het college dient bij elke overtreding de bestuurlijke boete af te stemmen op de ernst van de overtreding en de mate waarin deze aan de overtreder kan worden verweten. Bovendien houdt het college daarbij ook zonodig rekening met de omstandigheden waaronder de overtreding is gepleegd (artikel 38, tweede lid, WI).

In de beleidsregels Boete Wet Inburgering is vastgelegd welke boete er in beginsel wordt opgelegd bij welke overtreding. Deze beleidsregels blijven van kracht.

In het kader van de uitvoering van een gecombineerde reïntegratie- en inburgeringsvoorziening kan het voorkomen dat dezelfde gedraging (bijvoorbeeld het niet voldoen aan een oproep om te verschijnen en gegevens te verstrekken) zowel aanleiding kan zijn voor het opleggen van een bestuurlijke boete als voor het verlagen van de bijstand (een maatregel op grond van artikel 18, tweede lid, Wet werk en bijstand) of het opleggen van een boete of maatregel op grond van een andere socialezekerheidswet of -regeling. Artikel 37 WI bevat een regeling voor deze samenloop. In dit artikel wordt bepaald dat het college in dat geval géén bestuurlijke boete kan opleggen.

De maximale boetebedragen zoals die in de Wet zijn opgenomen ten tijde van het vaststellen van deze verordening zijn:

- a. € 250 voor het handelen in strijd met artikel 25; geen medewerking verlenen aan het inburgeringsonderzoek
- b. € 500 voor het handelen in strijd met artikel 23, eerste lid, of de krachtens artikel 23, derde lid, gestelde regels; geen medewerking verlenen aan uitvoering van de inburgerings- of taalkennisvoorziening
- c. € 500 voor het niet naleven van artikel 7, eerste lid; het voor de eerste keer verwijtbaar niet behalen van het inburgerings- of Staatsexamen. Er wordt een nieuwe termijn vastgesteld.
- d. € 1000 voor het niet behalen van het inburgeringsexamen binnen de bij of krachtens de artikelen 32 en 33 gestelde termijnen; Het voor de tweede of volgende keer verwijtbaar niet behalen van het inburgerings- of Staatsexamen binnen de gestelde termijn.

**Artikel 12 De Stimuleringsbonus**

In dit artikel is bepaald dat een bonus kan worden verstrekt ter hoogte van de eigen bijdrage, indien de inburgeraar tijdens het programma niet meer dan 20% verzuimt. Deze bonusregeling is opgenomen als een extra stimulans tot het succesvol afronden van het inburgeringsprogramma en om de drempel om deel te nemen aan een inburgeringstraject te verlagen.

**Artikel 13 Verhaal indien de vrijwillige inburgeraar de overeengekomen afspraken niet nakomt**

Hoewel de vrijwillige inburgeraar op grond van de Wet Inburgering niet verplicht is om in te burgeren, een cursus te volgen of het examen af te leggen, tekent hij een overeenkomst met de gemeente die niet vrijblijvend is. Als de inburgeraar zich niet houdt aan de afspraken uit de overeenkomst kan het college een bedrag van maximaal € 450,- op de inburgeraar verhalen ter compensatie van de door de gemeente voor de inburgeraar gemaakte kosten.

**Artikel 14 Intrekking**

Dit artikel spreekt voor zich.

**Artikel 15 Inwerkingtreding**

Dit artikel spreekt voor zich.

**Artikel 16 Citeertitel**

Dit artikel spreekt voor zich.



**Gemeente Utrecht**

|                    |              |
|--------------------|--------------|
| Kenmerk            | 11.025883    |
| Vergadering        | Raad         |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011 |
| Jaargang en nummer | 2011 – 87    |

## 1/12

# *voorstel aan de raad*



Opgesteld door      Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling  
                             Sociale Zaken & Werkgelegenheid  
                             Beleid en Juridische Zaken

Kenmerk              11.025883

Vergadering         Raad

Vergaderdatum     28 juni 2011

Jaargang en nummer   2011 – 87

---

datum: 07 jun 2011

---

status: B

---

## samenvatting



|                    |                                                                                                       |
|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling<br>Sociale Zaken & Werkgelegenheid<br>Beleid en Juridische Zaken |
| Kenmerk            | 11.025883                                                                                             |
| Vergadering        | Raad                                                                                                  |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                                                          |
| Jaargang en nummer | 2011 – 87                                                                                             |

---

## Evaluatie Wet Investeren in Jongeren

### Raadsvoorstel:

- 1 in te stemmen met het evaluatierapport over de Wet Investeren in Jongeren (WIJ);
- 2 een stagevergoeding voor jongeren met een werkleeraanbod via een re-integratiebedrijf te continueren;
- 3 voorafgaand aan de verwijzing naar het re-integratiebedrijf een toets op de woonsituatie toe te passen op basis waarvan de hoogte van de stagevergoeding bepaald wordt;
- 4 dat het nieuwe Jongerenteam de waardevolle elementen uit het Jongerenloket in het Dienstverleningsconcept behoudt, maar in afgeslankte vorm verder gaat en
- 5 dat het versterken van de inzet is gericht op terugkeer van jongeren naar school om een startkwalificatie te behalen.

N.B. Besluitpunten 1,2,3,4 en 5 zijn referendabel.

---

### Argumenten

- 1.1 Uw raad is toegezegd de uitvoering van de Wet Investeren in Jongeren in 2011 te evalueren. Daartoe is dit rapport door het Project Management Bureau opgesteld.
- 2.1 De stagevergoeding is een positieve prikkel tot deelname aan het werkleeraanbod
- 3.1 Invoering van een woontoets verlaagt het noodzakelijk budget voor de stagevergoeding, terwijl de werkgevers-werknemers relatie met de jongere behouden blijft.
- 4.1 Voor de doelgroep jongeren zijn specifieke kennis en vaardigheden nodig, in samenwerking met specifieke partners, en een aparte ingang om hen goed te kunnen bedienen.
- 5.1 Het uitgangspunt is dat de startkwalificatie voor werk gaat omdat een startkwalificatie een belangrijke voorwaarde is om een volwaardige plaats op de arbeidsmarkt te bemachtigen.

## *samenvatting*



|                    |                                                                                                       |
|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling<br>Sociale Zaken & Werkgelegenheid<br>Beleid en Juridische Zaken |
| Kenmerk            | 11.025883                                                                                             |
| Vergadering        | Raad                                                                                                  |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                                                          |
| Jaargang en nummer | 2011 – 87                                                                                             |

---

### Kanttekeningen

- 3.1 Jongeren die hetzelfde werk doen krijgen hiervoor een verschillend bedrag aan stagevergoeding.

# toelichting



|                    |                                                                                                       |
|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling<br>Sociale Zaken & Werkgelegenheid<br>Beleid en Juridische Zaken |
| Kenmerk            | 11.025883                                                                                             |
| Vergadering        | Raad                                                                                                  |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                                                          |
| Jaargang en nummer | 2011 – 87                                                                                             |

---

## Evaluatie Wet Investeren in Jongeren

### Context

Wat is de WIJ?

De Wet Investeren in Jongeren (WIJ) is per 1 oktober 2009 in werking getreden. De WIJ vervangt voor jongeren tot 27 jaar het recht op algemene bijstand door het recht op een werkleeraanbod.

Bij de invoering van de WIJ is er in Utrecht voor gekozen jongeren, die een werkleeraanbod accepteren, een stagevergoeding toe te kennen. Jongeren die geen gebruik kunnen maken van het werkleeraanbod hebben recht op een WIJ-uitkering. De WIJ is gebaseerd op de gedachte, dat de meeste jongeren direct door de gemeente kunnen worden doorgeleid naar een werkleerplek, waar voldoende inkomen kan worden verdiend. In Utrecht was de verwachting vooraf dat er minder jongeren een beroep zouden doen op de WIJ-uitkering omdat iedere jongere een werkleeraanbod aangeboden krijgt.

De stagevergoeding bij het werkleeraanbod bleek echter een aanzuigende werking te hebben. Door de hoogte van de stagevergoeding en het ontbreken van een nadere toets, was het werkleeraanbod zeer aantrekkelijk voor een grote groep jongeren. Ook voor jongeren die geen recht zouden hebben op een WIJ-uitkering. De toeloop van jongeren en de snelle invoering van de wet WIJ heeft tot de nodige implementatie problemen geleid bij het re-integratiebedrijf en het Jongerenloket.

Medio 2010 werd daarom een aanpassing van het beleid aan de raad voorgelegd. Voorgesteld werd om bij een werkleeraanbod de stagevergoeding te vervangen door een WIJ-uitkering (met de daarbij behorende inkomenstoets). Middels het amendement "Werk moet lonen" besloot de raad echter om het beleid om het recht op een stagevergoeding, gekoppeld aan het werkleeraanbod, te continueren. Het tijdstip dat de WIJ geëvalueerd wordt, werd gezien als het juiste moment om het beleid al dan niet aan te passen, zo oordeelde de raad. De wethouder Sociale Zaken en Werkgelegenheid heeft hierop toegezegd de geplande evaluatie van de WIJ naar voren te halen en begin 2011 te presenteren. SoZaWe heeft het Project Management Bureau van de gemeente de opdracht gegeven tot het uitvoeren van een evaluatie van de WIJ. Het evaluatieonderzoek beslaat de periode 1 oktober 2009–1 oktober 2010.

Overigens is zeker dat de WIJ per 2012 of 2013 gaat verdwijnen. Het kabinet Rutte heeft aangegeven dat de WIJ en WWB zullen worden samengevoegd, waarbij de

# toelichting



|                    |                                                                                                       |
|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling<br>Sociale Zaken & Werkgelegenheid<br>Beleid en Juridische Zaken |
| Kenmerk            | 11.025883                                                                                             |
| Vergadering        | Raad                                                                                                  |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                                                          |
| Jaargang en nummer | 2011 – 87                                                                                             |

---

aparte voorwaarden die de WIJ hanteert zullen verdwijnen. Een en ander hangt samen met de ontwikkeling van de wet Werken naar Vermogen.

Ook is er een aanscherping van de WWB aangekondigd, waardoor de uitkering voor inwonenden komt te vervallen. Wij hebben de intentie om bij invoering van deze wetswijziging de stagevergoeding voor de inwonende jongeren met een werkleeraanbod te handhaven. Werk moet immers ook voor inwonenden blijven lonen. Bij de invoering van de verwachte wetswijziging zal hierover een concreet besluit genomen worden.

Wat zijn de belangrijkste conclusies?

De invoering van de WIJ heeft de nodige implementatie problemen gekend, zoals ook naar voren is gekomen in de evaluatie van het Jongerenloket en de scriptie over de WIJ. Na een tijdelijke aanmeldstop in begin 2010 en de nodige aanpassingen in het werkproces is de uitvoering van de WIJ verbeterd. De evaluatie over de WIJ die eind 2010 is uitgevoerd laat dan ook een positiever beeld zien.

De uitvoering van de WIJ in Utrecht is redelijk goed verlopen. Ondanks de crisis is het aantal jongeren met een WIJ-uitkering niet toegenomen. De reden hiervoor is dat we bij het Jongerenloket stevig hebben ingezet op terug naar school of aan het werk. Ruim 2100 jongeren zijn begeleid naar school of werk, of hen is een ander aanbod gedaan (zorg, hulpverlening). Zij zijn daarom niet ingestroomd in de WIJ. De 500 jongeren die dit niet is gelukt wordt een werkleeraanbod aangeboden met een stagevergoeding, zij zijn hierdoor niet ingestroomd in de WIJ uitkering. Jongeren ervaren dit als positief. Zij hebben het gevoel een salaris te ontvangen voor het werk dat zij doen. Het lik-op-stukbeleid (een dag niet gewerkt is een dag geen stagevergoeding) werkt goed.

De uitvoering van de WIJ en het verstrekken van stagevergoeding brengt hogere kosten met zich mee dan begroot. Om kosten te besparen wordt voorgesteld om een toets op de woonsituatie in te voeren. In vergelijking tot de uitgebreidere inkomenstoets waarbij ook onderzoek wordt gedaan naar het vermogen van de jongere en het inkomen van de partner, is de woontoets eenvoudig uit te voeren door een check op het GBA.

Het evaluatierapport is als bijlage 1 toegevoegd.

Tijdens de bespreking van de evaluatie van het Jongerenloket in de raadsvergadering van 9 december 2010 heeft de wethouder Sociale Zaken en Werkgelegenheid toegezegd dat de raad binnen een jaar geïnformeerd zal worden over de toekomstige dienstverlening aan jongeren. Aan deze toezegging wordt bij



# toelichting



|                    |                                                                                                       |
|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling<br>Sociale Zaken & Werkgelegenheid<br>Beleid en Juridische Zaken |
| Kenmerk            | 11.025883                                                                                             |
| Vergadering        | Raad                                                                                                  |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                                                          |
| Jaargang en nummer | 2011 – 87                                                                                             |

---

deze tegemoet gekomen. De nu gaande reorganisatie bij SoZaWe is een natuurlijk moment waarop de inbedding van het Jongerenloket meegenomen kan worden. In het kader van het Dienstverleningsconcept heeft al eerder besluitvorming plaatsgevonden over de formatie van het Jongerenloket. Het Jongerenloket gaat in afgeslankte vorm verder. Daarnaast blijft de samenwerking met ROC en RMC belangrijk om de focus op het behalen van een startkwalificatie verder te versterken. De integrale benadering aan de kop van het proces blijft dan ook behouden. Of het UWV hierin partner blijft is vanaf 2012 onzeker. Er wordt een sterkere focus gelegd op resultaatsturing, zowel t.a.v. plaatsing op werk als op het behalen van een startkwalificatie. Voor de nieuwe periode zijn ambitieuze streefcijfers geformuleerd. Via de vernieuwde versie van 'het dashboard' wordt het college en de gemeenteraad op de hoogte gehouden over de voortgang van het behalen van de targets Jongerenloket. Voor jongeren in een (dreigend) sociaal kwetsbare situatie kan direct contact worden gelegd met de keten van zorg en veiligheid. Het SoZaWe Jongerenteam neemt belangrijke elementen uit de pilot op in haar werkwijze, maar gaat in afgeslankte vorm samen met de partners verder onder de naam Jongerenloket.

In de tweede bijlage wordt de jongerenaanpak binnen het nieuwe dienstverleningsconcept uitgewerkt.

## Argumenten

*1.1 Uw raad is toegezegd de uitvoering van de Wet Investeren in Jongeren in 2011 te evalueren. Daartoe is dit rapport door het Project Management Bureau opgesteld.*

De evaluatie is grondig uitgevoerd en heeft een duidelijk rapport opgeleverd.

*2.1 De stagevergoeding is een positieve prikkel tot deelname aan het werkleeraanbod*

Uit de evaluatie blijkt het volgende:

- Er zijn gesprekken gevoerd met jongeren die een werkleeraanbod volgen. Hieruit blijkt dat er een positieve prikkel is tussen het volgen van een werkleeraanbod en de te ontvangen stagevergoeding. Jongeren hebben het gevoel een salaris te ontvangen voor het werk dat zij in het kader van het werkleeraanbod uitvoeren.
- De gemeente heeft in januari–maart 2010 adequate maatregelen genomen om de aanzuigende werking van de stagevergoeding te verminderen (onderzoeksperiode van twee weken bij het jongerenloket voorafgaand aan

# toelichting



|                    |                                                                                                       |
|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling<br>Sociale Zaken & Werkgelegenheid<br>Beleid en Juridische Zaken |
| Kenmerk            | 11.025883                                                                                             |
| Vergadering        | Raad                                                                                                  |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                                                          |
| Jaargang en nummer | 2011 – 87                                                                                             |

---

werkleeraanbod; aanscherping van het lik-op-stukbeleid).

– Bij een stagevergoeding wordt het lik-op-stukbeleid effectief uitgevoerd. Het lik-op-stukbeleid of het toepassen van sancties is geen doel op zich maar een uitstekend instrument om jongeren te motiveren. Bij een stagevergoeding kan de sanctie in dezelfde maand worden uitgevoerd. Een verlaging op de uitkering (maatregel) volgt pas een maand later. Het toepassen van een maatregel op de uitkering is daarom als motiveringsinstrument veel minder geschikt.

De uitkomsten van de evaluatie leidt tot het advies om op de huidige wijze door te gaan met het verstrekken van een stagevergoeding voor jongeren met een intern danwel extern werkleeraanbod via een re-integratiebedrijf.

### *3.1 Invoering van een woontoets verlaagt het noodzakelijk budget voor de stagevergoeding, terwijl de werkgevers-werknemers relatie met de jongere behouden blijft.*

Jongeren ontvangen nu ongeacht hun woonsituatie een stagevergoeding die gelijk is aan de wettelijke WIJ-norm met de maximale gemeentelijke toeslagen. Dit in tegenstelling tot jongeren in de uitkering, waarbij jongeren die bijvoorbeeld inwonen of samenwonen met een partner die genoeg verdient, geen woontoeslag ontvangen. Ook voor de nieuwe situatie hanteren we het uitgangspunt dat de stagevergoeding niet lager wordt vastgesteld dan de WIJ-uitkering, om te voorkomen dat jongeren een aanvullende uitkering moeten aanvragen. Dat is niet in het belang van de klant en niet in het belang van de organisatie(s). Doordat de stagevergoeding voor voldoende inkomsten blijft zorgen en de jongere dus geen aanvullende uitkering hoeft aan te vragen blijft de werkgevers-werknemersrelatie met het re-integratiebedrijf behouden.

In de zoektocht naar het verminderen van de uitgaven is de speelruimte gezocht in de bovennormatieve toeslagen die de stagevergoeding heeft ten opzichte van de WIJ-norm. Dit kan door middel van een toets op de woonsituatie. De hoogte van de stagevergoeding van uitwonende jongeren met vaste lasten blijft daarmee ongewijzigd. De besparing komt dan van de in- en samenwonende jongeren zonder vaste woonlasten. In vergelijking tot de uitgebreidere inkomenstoets waarbij ook onderzoek wordt gedaan naar het vermogen van de jongere en het inkomen van de partner, is de woontoets eenvoudig uit te voeren door een check op het GBA en vraagt weinig aanpassingen in het uitvoeringsproces. Ongeveer de helft van de jongeren

# toelichting



|                    |                                                                                                       |
|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling<br>Sociale Zaken & Werkgelegenheid<br>Beleid en Juridische Zaken |
| Kenmerk            | 11.025883                                                                                             |
| Vergadering        | Raad                                                                                                  |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                                                          |
| Jaargang en nummer | 2011 – 87                                                                                             |

zullen door een toets op de woonsituatie een stagevergoeding krijgen die maximaal EUR 358,00 per maand netto lager is dan de huidige stagevergoeding, maar vergelijkbaar is met de hoogte van de WIJ-uitkering. Dit geldt alleen voor de nieuwe instroom.

In bijlage 1 zijn op pagina 13 en 15 tabellen opgenomen met een vergelijking van de hoogte van WIJ-uitkeringen, stagevergoedingen en studiefinanciering.

Uitgaande van een instroom van 175 jongeren per zes maanden op een werkleeraanbod bij een re-integratiebedrijf levert dit een in 2011 naar verwachting een besparing op van circa EUR 90.000,00 (nieuwe instroom vanaf juli tot en met december 2011). Deze besparing draagt bij aan de taakstelling op de WIJ van EUR 500.000,00, die is opgelegd bij de vaststelling van het bestedingsplan 2011 in de nota Werken aan de Toekomst. Het voornemen is om het resterende bedrag van EUR 410.000,00 te financieren uit het regionaal actieplan Jeugdwerkloosheid. Voor 2012 loopt de besparing door invoering van de woontoets mogelijk op naar EUR 250.000,00 tot EUR 300.000,00. Samen met de verwachting dat de toeloop van jongeren in 2012 verder terugloopt lijkt de taakstelling voor 2012 geen probleem op te leveren. Definitieve begroting 2012 komt terug in het bestedingsplan 2012.

#### *4.1 Voor de doelgroep jongeren zijn specifieke kennis en vaardigheden nodig, in samenwerking met specifieke partners, en een aparte ingang om hen goed te kunnen bedienen.*

De benadering voor jongeren kenmerkt zich door een activerende aanpak vanaf de eerste kennismaking, een sterke focus op het behalen van een startkwalificatie en een integrale kijk op de jongere in zijn totale omgeving, hetgeen zich verder uitstrekt dan de leefdomeinen scholing, werk en inkomen. Voor jongeren in een (dreigend) sociaal kwetsbare situatie kan direct worden doorverwezen naar de keten van zorg en veiligheid. We werken in het Jongerenloket samen met onze partners van het UWV, ROC's en RMC. Ook zij brengen capaciteit en deskundigheid in.

Een fysiek herkenbaar loket voor jongeren blijft ook binnen het nieuwe dienstverleningsconcept bestaan, zowel via het digitale kanaal als op het werkplein aan de Willem Dreeslaan. Ook in het toekomstige stadskantoor zal een herkenbaar loket worden gesitueerd binnen het sociale domeinfrontoffice.

Wij gaan door met de volgende aanpak voor jongeren:

- het uitgangspunt is dat startkwalificatie voor werk gaat. Werk gaat voor

# toelichting



|                    |                                                                                                       |
|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling<br>Sociale Zaken & Werkgelegenheid<br>Beleid en Juridische Zaken |
| Kenmerk            | 11.025883                                                                                             |
| Vergadering        | Raad                                                                                                  |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                                                          |
| Jaargang en nummer | 2011 – 87                                                                                             |

---

inkomen;

- wij continueren de integrale benadering op de leefdomeinen scholing, werk en inkomen. Daarbij versterken we de focus op het behalen van een startkwalificatie met een prominentere rol voor ROC en RMC. De samenwerking met het UWV is vanaf 2012 onzeker;
- wij continueren de sterk activerende methodische aanpak, gericht op zelfredzaamheid en eigen verantwoordelijkheid.

De volgende zaken veranderen:

- een groot deel van de taken en formatie van het huidige jongerenteam wordt samengevoegd met de taken en formatie van het huidige jongerenloket;
- de integrale begeleidingsperiode op het gebied van scholing, werk en inkomen binnen het jongerenloket wordt verkort van drie maanden naar zes weken;
- er vinden minder overdrachtsmomenten plaats. De jongere blijft na de eerste zes weken in de case-load van de werkcoach;
- de aanmelding vindt zoveel mogelijk digitaal plaats;
- de gesprekken zijn alleen op afspraak;
- op termijn zullen in plaats van externe jobhunters eigen 'matchers' worden ingezet;
- de projectmatige aanpak en de projectleider verdwijnen;
- het ICT-systeem Mens Centraal wordt in eigen beheer ondergebracht.

Door bovenstaande herinrichting van het werkproces kan de formatie van de werkcoaches SoZaWe (deel huidig jongerenteam + jongerenloket) worden teruggebracht van 13,4 fte naar 9,4 fte. Dit sluit aan op de besluitvorming over het Dienstverleningsconcept. Daarnaast wordt de functie van projectleider opgeheven, omdat hiermee de pilotperiode wordt afgesloten..

Een nadere toelichting is terug te vinden in bijlage 2.

## 5.1 *Het uitgangspunt is dat de startkwalificatie voor werk gaat omdat een startkwalificatie een belangrijke voorwaarde is om een volwaardige plaats op de arbeidsmarkt te bemachtigen.*

Dit uitgangspunt is niet veranderd, maar komt veel dominanter tot uitdrukking doordat voor jongeren tot 23 jaar zonder startkwalificatie het eerste intakegesprek wordt verzorgd door de scholingsmedewerker van de ROC's. Inzet is om hierdoor drie tot vier maal meer jongeren zonder startkwalificatie

# toelichting



|                    |                                                                                                       |
|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling<br>Sociale Zaken & Werkgelegenheid<br>Beleid en Juridische Zaken |
| Kenmerk            | 11.025883                                                                                             |
| Vergadering        | Raad                                                                                                  |
| Vergaderdatum      | 28 juni 2011                                                                                          |
| Jaargang en nummer | 2011 – 87                                                                                             |

---

terug te plaatsen op school of een opleiding. Bij een instroom van 2.580 jongeren gaat het jaarlijks om 300 jongeren. Hierover is nog overleg gaande met de partners in het Jongerenloket: de ROC's en RMC. Via de vernieuwde versie van 'het dashboard' wordt het college en de gemeenteraad op de hoogte gehouden over de voortgang van het behalen van de targets Jongerenloket.

## Kanttekeningen

### 3.1 *Jongeren die hetzelfde werk doen krijgen hiervoor een verschillend bedrag aan stagevergoeding.*

Het kan onrechtvaardig overkomen dat een jongere die hetzelfde werk doet hiervoor een andere beloning krijgt op basis van zijn of haar woonsituatie, daarentegen is dit ook voor jongeren met een WIJ-uitkering het geval.

## Uitvoering

Persannotatie volgt

De woontoets op de stagevergoeding wordt per 1 juli 2011 ingevoerd. Een goede implementatie van de toets op de woonsituatie vergt de nodige aandacht en communicatie. De stagevergoeding van bestaande gevallen zal niet worden aangepast.

De nieuwe werkwijze met betrekking tot jongeren (bijlage 2) gaat tegelijk in met de invoering van het dienstverleningsconcept per 1 juni 2011.

## Bijlagen voor de raad en/of raadscommissie

- 1. Evaluatierapport Evaluatie WIJ van PMB
- 2. De jongerenaanpak binnen het nieuwe dienstverleningsconcept

## Eerdere besluitvorming

- 1 oktober 2009: Verordening Wet Investeren in Jongeren (raadsvoorstel jaargang 2009, nr. 99)
- 29 juni 2010 : Wijziging regelgeving Wet Investeren in Jongeren, besluitnummer 2010.84

# raadsbesluit



Opgesteld door      Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling  
                             Sociale Zaken & Werkgelegenheid  
                             Beleid en Juridische Zaken

Kenmerk                11.025883

Vergadering           Raad

Vergaderdatum       28 juni 2011

Jaargang en nummer   2011 – 87

---

## Evaluatie Wet Investeren in Jongeren

### Besluit

- 1 in te stemmen met het evaluatierapport over de Wet Investeren in Jongeren (WIJ);
- 2 een stagevergoeding voor jongeren met een werkleeraanbod via een re-integratiebedrijf te continueren;
- 3 voorafgaand aan de verwijzing naar het re-integratiebedrijf een toets op de woonsituatie toe te passen op basis waarvan de hoogte van de stagevergoeding bepaald wordt;
- 4 dat het nieuwe Jongerenteam de waardevolle elementen uit het Jongerenloket in het Dienstverleningsconcept behoudt, maar in afgeslankte vorm verder gaat en
- 5 dat het versterken van de inzet is gericht op terugkeer van jongeren naar school om een startkwalificatie te behalen.

N.B. Besluitpunten 1,2,3,4 en 5 zijn referendabel.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 28 juni 2011.

De griffier,

De burgemeester,



Gemeente Utrecht

# Evaluatie Wet Investeren in Jongeren in Utrecht

Periode 1 oktober 2009 - 1 oktober 2010

April 2011

# Inhoudsopgave

|             |                                                    |    |
|-------------|----------------------------------------------------|----|
| Hoofdstuk 1 | Inleiding                                          | 3  |
| 1.1         | De WIJ                                             | 3  |
| 1.2         | Evaluatie WIJ                                      | 3  |
| 1.3         | Vraagstelling                                      | 4  |
| 1.4         | Opzet en verantwoording onderzoek                  | 4  |
| 1.5         | Leeswijzer                                         | 4  |
| Hoofdstuk 2 | De WIJ in Utrecht                                  | 5  |
| 2.1         | De WIJ in kort bestek                              | 5  |
| 2.2         | De WIJ in Utrecht                                  | 6  |
| Hoofdstuk 3 | Utrechtse beleidskeuzes en hun uitwerking          | 8  |
| 3.1         | Inleiding                                          | 8  |
| 3.2         | De inrichting van de uitvoering                    | 8  |
| 3.3         | Stagevergoeding of uitkering?                      | 10 |
| 3.4         | Toets op de woonsituatie                           | 12 |
| 3.5         | Lik-op-stuk!                                       | 14 |
| 3.6         | Cliëntenparticipatie                               | 15 |
| Hoofdstuk 4 | De WIJ in cijfers                                  | 16 |
| 4.1         | Inleiding                                          | 16 |
| 4.2         | Het bereik van de WIJ                              | 16 |
| 4.3         | Resultaten werkleeraanbod                          | 19 |
| 4.4         | Kosten WIJ                                         | 20 |
| Hoofdstuk 5 | Conclusies en suggesties voor beleid en uitvoering | 22 |
| 5.1         | Inleiding                                          | 22 |
| 5.2         | De conclusies                                      | 22 |
| 5.3         | Suggesties voor beleid en uitvoering               | 22 |
| Bijlagen    |                                                    | 24 |
| Colofon     |                                                    | 34 |



# Hoofdstuk 1 Inleiding

## 1.1 De WIJ

De Wet Investeren in Jongeren (WIJ) is 1 oktober 2009 van kracht geworden. In Utrecht bouwt de aanpak van de WIJ voort op eerder beleid, zoals het sinds 2008 bestaande Jongerenloket. Jongeren die zich melden worden bij het Jongerenloket zo snel mogelijk naar school of werk begeleid. Lukt dat niet, dan hebben zij recht op een werkleeraanbod. In dat geval krijgen jongeren een stagevergoeding. Is geen passend werkleeraanbod beschikbaar, bijvoorbeeld omdat de jongere door omstandigheden niet in staat is tot een minimaal 24 uur trajectdeelname, dan kan een uitkering worden verstrekt.

## 1.2 Evaluatie WIJ

De gemeenteraad wil weten of het beleid in Utrecht effectief is en met name of gemaakte beleidskeuzes (zoals het lik-op-stukbeleid en de inrichting van de stagevergoeding) goed uitwerken. Daarom is deze evaluatie uitgevoerd. Tevens brengt de evaluatie in beeld hoe betrokkenen, ook de jongeren zelf, tegen de WIJ aankijken.

De ondersteuning van werkloze jongeren in Utrecht bestaat uit meerdere schakels, de WIJ is er daar één van. Het Jongerenloket speelt ook een belangrijke rol, al is het maar omdat de jongeren via dat loket bij de WIJ terecht komen. Deze evaluatie spitst zich niettemin toe op de fase in de WIJ wanneer jongeren een werkleeraanbod gaan volgen, al dan niet in combinatie met een WIJ-inkomensvoorziening. Het Jongerenloket is reeds eerder geëvalueerd. Wel zijn nieuwe en meer recente gegevens opgenomen over de resultaten van het Jongerenloket (zie bijlage 5).

De Utrechtse evaluatie was al voorzien bij het van kracht worden van de nieuwe wet per 1 oktober 2009 en de vaststelling van de verordening. De uitvoering van de evaluatie is naar voren gehaald naar aanleiding van een vergadering van de gemeenteraad waarin de motie 'werk moet lonen' werd besproken (29 juni 2010). De raad heeft bij die gelegenheid gevraagd om meer cijfermatige informatie over de WIJ en wilde met name antwoord op de vraag of een inkomensprikkel noodzakelijk is om moeilijk bereikbare jongeren te stimuleren een werkleeraanbod te accepteren.

Utrecht is de eerste grotere gemeente die de WIJ evalueert. Dit brengt enkele beperkingen met zich mee. Daar de looptijd van de wet nog kort is zit een deel van de jongeren die in de evaluatieperiode in de WIJ instroomde nog in een traject en is het resultaat daarvan dus nog niet bekend. Andere gemeentelijke evaluaties zijn ons, met uitzondering van een rapport in Zwolle, niet bekend. Op landelijk niveau laat het ministerie van SZW de WIJ dit jaar evalueren. Staatssecretaris De Krom heeft de Tweede Kamer per brief (d.d. 31 januari 2011) laten weten dat het rapport uiterlijk 1 oktober 2011 beschikbaar is.

Het is vrijwel zeker dat de WIJ gaat verdwijnen. Het kabinet Rutte heeft in het regeerakkoord aangegeven dat de WIJ en de WWB op 1 januari 2012 zullen worden samengevoegd, waarbij de aparte voorwaarden die de WIJ hanteert zullen verdwijnen. Tevens speelt het voornemen van het kabinet om WWB, WIJ, WSW en Wajong samen te voegen tot één regeling voor de onderkant van de arbeidsmarkt: de wet werken naar vermogen. Ook dat zal volgens de huidige planning op 1 januari 2012 gebeuren.

### 1.3 Vraagstelling

In deze evaluatie staan de volgende vragen centraal:

- Hebben de gemaakte keuzes in beleid en uitvoering het gewenste effect? Het gaat met name om:
  - o De voorkeur voor stagevergoeding boven uitkering
  - o Het niet toepassen van een toets op de woonsituatie bij de stagevergoeding
  - o Het lik-op-stuk beleid
- Welke cijfers zijn bekend over de uitvoering van de WIJ?
- Wat is het oordeel van de betrokken jongeren over de WIJ?
- Waar zijn verbeteringen mogelijk?

### 1.4 Opzet en verantwoording onderzoek

Het evaluatieonderzoek is uitgevoerd door het Projectmanagementbureau van de gemeente Utrecht. In het kader van dit onderzoek zijn 30 jongeren die gebruik maken van het WIJ-werkleeraanbod bevroegd. Daarnaast is gesproken met 15 professionals die betrokken zijn bij de uitvoering van de WIJ in Utrecht. Een nadere toelichting op de opzet en verantwoording van het onderzoek is te vinden in bijlage 6.

### 1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt nader ingegaan op de WIJ, de Utrechtse beleidskeuzes en de inrichting van de uitvoering. In hoofdstuk 3 staat de vraag centraal hoe de belangrijkste keuzes in beleid en uitvoering hebben uitgewerkt en of de beoogde doelen daardoor zijn gerealiseerd. Hoofdstuk 4 presenteert een cijfermatig overzicht van bereik, volume, resultaten en kosten van de Utrechtse WIJ. In hoofdstuk 5 zijn de voornaamste conclusies samengevat en wordt tenslotte een aantal mogelijkheden voor de richting van beleid en uitvoering signaleerd. Bovendien wordt een overzicht gegeven van de punten waarop informatie (op dit moment nog) ontbreekt. Het rapport sluit af met een aantal bijlagen waarin achtergrondinformatie is opgenomen.

## Hoofdstuk 2 De WIJ in Utrecht

### 2.1 De WIJ in kort bestek

De Wet Investeren in Jongeren (WIJ) is op 1 oktober 2009 van kracht geworden. De WIJ verplicht de gemeenten om te investeren in de arbeidsinschakeling van jongeren tussen de 18 en 27 jaar. Onder bepaalde omstandigheden kunnen ook 16 en 17-jarigen een beroep doen op de WIJ. Het eerste doel van de WIJ is om jongeren die zich melden bij de gemeente, bijvoorbeeld voor een uitkering, regulier aan het werk te krijgen of naar een opleiding (terug) te leiden. Lukt dat niet, dan heeft de betreffende jongere recht op een werkleeraanbod van de gemeente. Tevens kan recht bestaan op een inkomensvoorziening.

#### **WIJ benadrukt startkwalificatie**

De WIJ benadrukt het belang van het behalen van een startkwalificatie. De kwalificatieplicht beoogt schooluitval tegen te gaan en de kansen van startende jongeren op de arbeidsmarkt te vergroten. De kwalificatieplicht geldt tot de leerling 18 jaar is en komt na de volledige leerplicht, die loopt tot en met het 16<sup>e</sup> jaar.

#### **Gemeente verplicht tot Werkleeraanbod**

De WIJ verplicht gemeenten om jongeren van 18 tot 27 jaar die zich melden voor een uitkering een aanbod te doen. Dit kan een baan zijn, een vorm van opleiding of scholing, of een combinatie van beide. Lukken deze stappen niet dan komt het werkleeraanbod in beeld. In de WIJ heeft elke jongere recht op een werkleeraanbod van de gemeente. Een werkleeraanbod staat in de wet omschreven als het aanbieden van algemeen geaccepteerde arbeid, een voorziening gericht op arbeidsinschakeling, waaronder begrepen scholing, opleiding of sociale activering alsmede ondersteuning bij arbeidsinschakeling.

Het werkleeraanbod is een individueel recht van de jongere, niet gekoppeld aan de vraag of zijn of haar partner een inkomen heeft. Het werkleertraject stopt wanneer de jongere een betaalde baan heeft gevonden, een opleiding gaat volgen of wanneer hij of zij 27 jaar wordt. Loopt een werkleertraject voor die tijd af dan moet de gemeente een nieuw aanbod doen.

#### **Inkomensvoorziening**

Als jongeren regulier werk accepteren, krijgen ze salaris van de werkgever. Gaan ze een opleiding volgen dan is doorgaans studiefinanciering mogelijk (in het kader van de Wet Studiefinanciering, WSF). Indien ze echter een werkleeraanbod krijgen en er onvoldoende eigen inkomsten zijn, komt de jongere in aanmerking voor een inkomensvoorziening. Als een jongere geen gebruik wil maken van het werkleeraanbod is er ook geen recht op een inkomensvoorziening. Jongeren die om niet-verwijtbare redenen geen gebruik kunnen maken van het werkleeraanbod kunnen wel een inkomensvoorziening in het kader van de WIJ verkrijgen.

De inkomensvoorziening kent 2 vormen:

- De stagevergoeding. De stagevergoeding staat tegenover de verrichte inspanningen in een werkleertraject. Deze vergoeding kent (in Utrecht) geen toetsen op vermogen, woonsituatie etc.

- De WIJ-uitkering. Deze wordt verstrekt aan jongeren die om legitieme redenen geen gebruik kunnen maken van een werkleeraanbod of dat (nog) niet hebben gekregen. De WIJ-uitkering is afgestemd op leeftijd, gezinssituatie, woonsituatie (zelfstandig wonend, inwonend bij ouders, samenwonend met partner), inkomsten partner, vermogen en neveninkomsten en bestaat uit een wettelijk basisbedrag en een gemeentelijke toeslag.

## 2.2 De WIJ in Utrecht

### Bestaand beleid

De WIJ is ingevoegd in het reeds bestaande beleid van Utrecht om jongeren zoveel mogelijk aan het werk of op school te krijgen. Daartoe bestonden en bestaan verschillende voorzieningen, zoals bijvoorbeeld het Jongerenloket, een samenwerkingsverband van de gemeente Utrecht (SoZaWe en Leerlingzaken, het UWV Werkbedrijf, ROC ASA en ROC Midden Nederland). Daarnaast zijn er al langere tijd voorzieningen als Werk030 en Werk Loont. Utrecht had reeds in het kader van de WWB een re-integratie-instrumentarium ontwikkeld dat ook voor jongeren werd en wordt ingezet. Ook op het terrein van het tegengaan van voortijdige schooluitval en het bevorderen van het behalen van een startkwalificatie werd vóór de WIJ reeds actief beleid gevoerd.

Het functioneren van het Jongerenloket is in 2010 geëvalueerd door BMC, in opdracht van de gemeente Utrecht en het UWV Werkbedrijf. De resultaten zijn in mei 2010 gepubliceerd.

Per 1 mei 2011 wordt het Jongerenloket ingebed in het dienstverleningsconcept van SoZaWe. Uitgangspunten hierbij zijn:

- Er blijft een apart laagdrempelig loket voor jongeren, waarbij wordt samengewerkt met relevante partijen, zoals UWV, Leerplichtambtenaren en ROC's.
- Er blijft een aparte aanpak voor jongeren met eigen targets.
- De doelstelling blijft: scholing gaat voor werk en inkomen.
- Met het onderwijsveld (ROC's) wordt samengewerkt aan toeleiding naar werk na de opleiding. Voor jongeren zonder startkwalificatie wordt naar AKA-certificering gestreefd.

### De WIJ als nieuw instrument

In oktober 2009 werd de WIJ dus aan het palet van beleid, instrumenten en interventies ten behoeve van jongeren toegevoegd. Veel gemeenten, waaronder Utrecht, hadden aangegeven dat zij invoering van de WIJ niet nodig vonden omdat het bestaande wettelijk kader voldoende mogelijkheden bood, of zelfs niet wenselijk. De bezwaren hadden mede te maken met de door het Rijk ingecalculeerde bezuiniging door de WIJ. De WIJ is gebaseerd op de gedachte dat de meeste jongeren direct door de gemeente kunnen worden doorgeleid naar een baan, een opleiding of een voldoende inkomen genererende werkplek. De verplichting om een werkleeraanbod te accepteren bij aanvraag van een uitkering zou een afschrikwekkend effect hebben, waardoor minder jongeren een beroep op een inkomensvoorziening zouden doen. Hierdoor zou er naar verwachting van de wetgever maar beperkt gebruik gemaakt worden van de nieuwe inkomensvoorziening van de WIJ wat zou leiden tot een besparing op het inkomensdeel WWB (waaruit de WIJ-inkomensvoorziening gefinancierd wordt). De wetgever stelde geen extra middelen beschikbaar voor de uitvoering van de WIJ. De wet legt dus extra doelstellingen op met minder middelen. Zie hierover ook paragraaf 4.4.

Voor meer informatie over de verschillen tussen de WIJ en de WWB: zie bijlage 1

## **Doelstellingen WIJ**

Het grootste deel van de Nederlandse jongeren gaat naar school of werkt, aldus de regering in de Memorie van Toelichting bij de WIJ. Maar een deel doet niet mee aan de samenleving, wat sociaal en economisch onaanvaardbaar is. De regering wil deze jongeren activeren en bijstandafhankelijkheid tegengaan. Om de positie van deze jongeren te verbeteren acht de regering arbeidsparticipatie van eminent belang. Arbeidsparticipatie beschermt jongeren tegen sociale problemen zoals armoede, sociale uitsluiting, criminaliteit, en integratieproblemen. De WIJ beoogt de duurzame arbeidsparticipatie van jongeren tot 27 jaar te bevorderen en te komen tot een substantiële verhoging van hun arbeidsparticipatie. Door de jongeren te stimuleren hun school af te maken, werken en leren te combineren of een baan te aanvaarden, hoopt de overheid dat zij aan het werk blijven. Daarmee wordt voorkomen dat jongeren afhankelijk worden van de bijstand.

## **Keuzes Utrecht in beleid en uitvoering**

Utrecht onderschrijft de doelstellingen, en wil zoveel mogelijk jongeren die dat nodig hebben (omdat het op eigen kracht niet lukt) bereiken en ondersteunen bij het vinden van een opleiding en werk. Binnen het wettelijk kader van de WIJ is een aantal keuzes gemaakt in beleid en uitvoering. De effecten van die keuzes zijn een belangrijk element van deze evaluatie. De voornaamste daarvan zijn:

1. Het hanteren van een stagevergoeding in plaats van een uitkering bij een werkleeraanbod.
2. De hoogte van de stagevergoeding en het niet inbouwen van een toets op de woonsituatie bij de stagevergoeding.
3. Het lik-op-stukbeleid bij niet verschijnen van jongeren bij hun werkleerplaats.

## Hoofdstuk 3 Utrechtse beleidskeuzes en hun uitwerking

### 3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk belichten we de beleidsmatige keuzes die zijn gemaakt en hun effecten. Na een beschrijving van de route die een jongere aflegt als hij of zij met de WIJ te maken krijgt wordt aandacht besteed aan de bijstellingen in de uitvoering die begin 2010 zijn gerealiseerd. Vervolgens passeren de stagevergoeding, de toets op de woonsituatie en het lik-op-stukbeleid de revue. In dit hoofdstuk spelen de bevindingen en meningen van betrokkenen, zowel de jongeren zelf als de professionals (klantmanagers, werkbegeleiders, directies van re-integratiebedrijven, etc.), een belangrijke rol. In de komende pagina's worden per onderwerp hun visies gepresenteerd. Maar wat in het algemeen gesproken opvalt is het verschil tussen de wereld van de jongeren en de wereld van het beleid en de regels. Normen en waarden ten aanzien van werk en opleiding verschillen aanzienlijk.

### 3.2 De inrichting van de uitvoering

Jongeren die zich melden bij het Jongerenloket krijgen ter plekke een korte intake. Binnen twee weken vindt een brede diagnose plaats. Indien de jongere een grote uitstroomkans heeft wordt hij of zij door de jobhunters van het Jongerenloket begeleid en krijgt de jongere gedurende deze periode een WIJ-uitkering. Hij of zij blijft maximaal drie maanden onder de regie van het Jongerenloket totdat de jongere een baan heeft verworven, is teruggeleid naar school, is geplaatst op een werkleeraanbod, of een ander aanbod heeft gekregen (zoals een re-integratietraject van SoZaWe of hulpverlening). Pas dan wordt een jongere overgedragen aan het Team Jongeren van SoZaWe die de verdere begeleiding en monitoring doet. Daarbij kunnen klantmanagers het gehele reguliere (gemeentelijke) hulpverleningsaanbod inzetten. Een groot deel van de klanten heeft al een hulpverleningsaanbod dat wordt voortgezet.

#### Werkleeraanbod

Is er geen kans op een snelle uitstroom dan wordt het werkleeraanbod ingezet, dat wordt gevolgd bij een re-integratiebedrijf. In de periode tussen 1 oktober 2009 en 1 juni 2010 was dit FourstaR, daarna Agens. Een kleine groep jongeren wordt toegeleid naar Bureau Wesseling, het re-integratiebedrijf voor dak- en thuisloze jongeren. Daarnaast worden jaarlijks maximaal 25 jongeren met een zeer grote afstand tot de arbeidsmarkt geplaatst bij Titan. Het Titan-project is deel van het programma Jeugd en Veiligheid en verzorgt ook trajecten voor andere jongeren.

Direct na de diagnose vindt de overdracht plaats en start het werkleeraanbod, plus de bijbehorende stagevergoeding. Als de jongere om niet-verwijtbare redenen (nog) niet deel kan nemen aan een werkleeraanbod wordt hij of zij doorgeleid naar SoZaWe voor een WIJ-uitkering.

|                                                                              |
|------------------------------------------------------------------------------|
| Zie bijlage 3 voor de criteria voor al dan niet deelnemen aan werkleeraanbod |
|------------------------------------------------------------------------------|

Jongeren verrichten tijdens de werkleertrajecten onder begeleiding van werkmeesters productiewerkzaamheden, zoals houtbewerking, inpakwerk, kledingherstel, horeca, catering, etc. Het traject behelst ook waar nodig motiveringsgesprekken, begeleiding bij schuldsanering,

begeleiding bij solliciteren, coaching, doorbegeleiding naar opleiding, plaatsing en begeleiding bij externe stageplaatsen en nazorg na plaatsing op een baan.

#### **Intermezzo: in gesprek met een werkleermeester**

“Ik zie weinig animo bij de jongeren om terug te keren naar school. De meesten zouden dat ook niet volhouden. Het ontbreekt vaak aan een lange termijn blik. Maar ook hebben velen schulden en hebben ze domweg geld nodig, en met een opleiding lukt dat niet.”

“Zo'n 90% van de jongeren hier heeft geen startkwalificatie. Vergis je niet, het gaat om een groep waar veel mis is gegaan: structureel schoolverzuim en voortijdig van school. Veel jongeren weten niet wat ze willen, wat het voor hen ook moeilijker maakt om een opleiding of baan te vinden. Het zijn echt niet allemaal niet-willers, hoewel erbij zitten die zo min mogelijk willen doen voor het geld en die weinig productief zijn in het werkleeraanbod.”

“Problematisch is wel dat een deel van de jongeren zich te goed voelt voor ongeschoold werk. Daardoor blijven ze banen afketsen die ze beneden hun stand vinden. Ze hebben té hoge verwachtingen. Velen willen wel werken, maar dan een eenvoudig baantje, waar ze niet veel voor hoeven te doen, maar wel veel geld voor ontvangen. De meesten hebben ook nooit gewerkt voordat ze in dit traject terecht zijn gekomen en hebben geen werkmentaliteit.”

Jongeren die na afloop van het werkleeraanbod bij het re-integratiebedrijf nog geen baan of opleiding hebben, worden terugverwezen naar het Team Jongeren van SoZaWe, dat voor verdere begeleiding zorgt, opnieuw een werkleeraanbod doet en een eventuele aanvraag voor een uitkering in behandeling neemt.

#### **Knelpunten beginperiode opgelost**

Tijdens de eerste maanden van de WIJ meldden zich erg veel jongeren voor een werkleeraanbod. In de interviews zijn daarvoor de volgende verklaringen opgetekend:

- Bij het Jongerenloket waren nog geen jobhunters actief. Daardoor stroomden veel jongeren direct door naar een werkleeraanbod.
- De aanzuigende werking door het verstrekken van een stagevergoeding zonder inkomenstoets.
- Onvoldoende aandacht voor de motivatie van de aanvragers.
- De goede publiciteit over de WIJ waardoor veel jongeren geattendeerd werden op de mogelijkheden.
- De financiële en economische crisis en daardoor oplopende jeugdwerkloosheid.
- Grote toeloop bij het jongerenloket omdat men gedurende vijf dagen per week zonder afspraak binnen kon lopen waardoor de wachttijden opliepen, dit zorgde voor spanningen en beveiligingsproblemen.

Dit leidde begin 2010 tot capaciteitsproblemen bij het jongerenloket en FourstaR, het re-integratiebedrijf dat toen het werkleeraanbod uitvoerde. Het bedrijf raakte overbelast en zaken als het opstellen van stagecontracten en begeleidingsplannen, de begeleiding zelf en het lik-op-stukbeleid werden minder goed uitgevoerd. SoZaWe besloot daarop de aanmeldingen van jongeren bij FourstaR tijdelijk te staken. Deze aanmeldstop gold van 1 januari tot 15 februari 2010. Tevens zijn er een aantal wijzigingen in het proces doorgevoerd. Daarna liep het aantal doorverwijzingen naar het re-integratiebedrijf terug tot ongeveer één-derde van de periode daarvoor. Zie hierover ook paragraaf 4.2 in het volgende hoofdstuk.

## Jongeren tevreden

Anders dan het beeld dat naar voren kwam bij de evaluatie van het jongerenloket in 2010, hebben de geïnterviewde jongeren eind 2010 een andere mening over de uitvoering van de WIJ. De jongeren blijken nu over het algemeen een positief oordeel over de WIJ uit te spreken. Zij krijgen door het werkleeraanbod het juiste dagritme, zo brachten vrijwel allen naar voren. Veel jongeren ervaren het traject als werk. Het inkomen is voor hen een belangrijke drijfveer om deel te nemen. Een groot deel van de jongeren is optimistisch over hun kans snel een reguliere baan of passende opleiding te vinden. Werk heeft duidelijk de voorkeur boven opleiding, vanwege het inkomen. Voor zover de jongeren geïnteresseerd zijn in opleiding hebben zij een duidelijke voorkeur voor de BBL (combinatie werken en leren) boven een full time opleiding op een school.

“Wij worden bij Agens gestimuleerd en gemotiveerd. Ik verwacht dat ik straks werk vind.” (vrouw, 21 jaar)

“Het is goed om hier te zijn, het geeft structuur.” (man, 26 jaar)

“Het werkt motiverend om te komen. Ik heb sinds kort een deeltijd baan als onderwijzer gevonden, maar daarnaast werk ik nog hier.” (man, 26 jaar)

“Door het traject hou ik routine.” (vrouw, 21 jaar)

“Ik hoop dat ik straks een baan vind in de beveiliging.” (man, 25 jaar)

“Het is goed om hier te komen, om het dagritme te behouden. Je moet nou eenmaal actief zijn om een baan of opleiding te vinden, anders kunnen zij [de jobhunters] ook niets voor je doen.” (man, 26 jaar)

“Ook als ik na 6 maanden geen werk heb gevonden, heb ik toch veel geleerd van het traject, zoals arbeidsritme en discipline. En ik heb schulden op kunnen lossen door de inkomsten.” (man, 23 jaar)

## 3.3 Stagevergoeding of uitkering?

Utrecht geeft jongeren die een werkleeraanbod volgen een stagevergoeding. Jongeren die niet op een werkleeraanbod zijn geplaatst hebben recht op een inkomensvoorziening in de vorm van een WIJ-uitkering indien zij voldoen aan de criteria van de inkomensvoorziening en zij wegens niet verwijtbare, persoonlijke belemmeringen of omstandigheden niet kunnen deelnemen aan een werkleeraanbod. De Utrechtse gemeentelijke regelgeving voor de stagevergoeding is eenvoudiger dan voor de WIJ-uitkering, waar bijvoorbeeld een vermogenstoets en een toets op de woonsituatie wordt uitgevoerd.

Een jongere die een werkleeraanbod gaat volgen krijgt een beschikking van SoZaWe. De uitbetaling van de stagevergoeding is belegd bij het re-integratiebedrijf, dat optreedt als werkgever. Het re-integratiebedrijf stelt de leeftijd en gezinssituatie vast en declareert de feitelijk uitbetaalde stagevergoeding (plus af te dragen premies en payroll-kosten) bij SoZaWe. Het re-integratiebedrijf voert een streng lik-op-stukbeleid waarbij jongeren die zich niet aan werkafspraken en -tijden houden worden gekort op hun stagevergoeding.

De redenen waarom is gekozen voor stagevergoedingen in plaats van uitkeringen:

- De positieve ervaring met de verloning bij de werkleertrajecten van jongeren van vóór de WIJ
- De positieve (financiële) prikkel voor de jongeren tot deelname aan een werkleeraanbod
- Jongeren zoveel mogelijk uit de uitkering houden



- Minder belasting voor het apparaat dan bij uitkeringen

### **'Werk moet lonen'**

Vanwege de aanzuigende werking van de stagevergoeding zonder inkomenstoets en de hieruit voortkomende hoge financiële lasten wilde SoZaWe het beleid ten aanzien van stagevergoedingen aanpassen. Daarom stelde de dienst voor om een stagevergoeding alleen toe te kennen bij een extern werkleeraanbod en voor een intern werkleeraanbod over te gaan tot een WIJ-uitkering. De raad besloot in haar vergadering op 29 juni 2009 middels een amendement 'werk moet lonen' de verordening niet aan te passen en dus het beleid om een werkleeraanbod te koppelen aan een stagevergoeding, te continueren.

De geïnterviewde professionals vinden over het algemeen dat jongeren moeten investeren in zichzelf. De bedoeling van de WIJ is dat jongeren zelf hun leven op de rails krijgen en een inkomen gaan verwerven. Alleen jongeren die geen of te weinig inkomen hebben zouden een inkomensvoorziening moeten krijgen.

### **Hoogte stagevergoeding en WIJ-uitkering**

De huidige stagevergoeding is gelijk aan het wettelijk vastgelegde WIJ-normbedrag plus de maximaal mogelijke gemeentelijke toeslag voor de betreffende leeftijdscategorie. Bij de WIJ-uitkering wordt die toeslag alleen gegeven als de woonlasten niet kunnen worden gedeeld.

### **Hoogte stagevergoeding en WIJ-uitkering in Utrecht**

| Leeftijd   | Gezinssituatie      | WIJ-uitkering | Maximale gemeentelijke toeslag | Netto stagevergoeding |
|------------|---------------------|---------------|--------------------------------|-----------------------|
| 18-20 jaar | Alleenstaande       | € 227         | € 265                          | € 492                 |
|            | Alleenstaande ouder | € 490         | € 358                          | € 848                 |
| 21-22 jaar | Alleenstaande       | € 657         | € 66                           | € 723                 |
|            | Alleenstaande ouder | € 920         | € 263                          | € 1.183               |
| 23-26 jaar | Alleenstaande       | € 657         | € 263                          | € 920                 |
|            | Alleenstaande ouder | € 920         | € 263                          | € 1.183               |

De hoogte van de stagevergoeding is niet gekoppeld aan het aantal uren dat een jongere het werkleeraanbod volgt, of dat nu 24, 32 of 36 uur per week is. Het aantal uren dat jongeren beschikbaar zijn wordt vastgesteld door het Jongerenloket of SoZaWe. De stagevergoedingen bij een extern (bij reguliere werkgever) en een intern (bij re-integratiebedrijf) werkleeraanbod zijn gelijk.

De meeste geïnterviewde werkbegeleiders, klantmanagers, jobhunters etc. zijn van mening dat de geboden stagevergoeding te hoog is. Zij vinden het verschil tussen stagevergoeding en minimumloon te klein en dat tussen stagevergoeding en de lagere WSF te groot. Als de vergoeding lager zou zijn, is er meer prikkel voor uitstroom naar regulier werk. De meeste ondervraagde jongeren delen deze mening overigens niet.

### **Stagevergoeding werkt motiverend**

Herhaaldelijk is de vraag opgeworpen of het nuttig is een stagevergoeding te betalen in plaats van een WIJ-uitkering. Ook wordt de stagevergoeding door sommigen als te hoog gezien. Wat is over deze vragen te zeggen op basis van dit onderzoek?

Voor de geïnterviewde jongeren heeft een uitkering een negatieve bijklank: inkomen waar je niets voor hoeft te doen. De meesten staan daar expliciet afwijzend tegenover. Met een uitkering zouden ze alleen maar thuiszitten, zo signaleren zij, en dat leidt tot demotivatie. Een stagevergoeding motiveert hen daarentegen wel. Zij ervaren het als salaris voor verricht werk, ook omdat het wordt betaald door het re-integratiebedrijf en niet de sociale dienst. Daarmee is er in hun beleving een duidelijke koppeling tussen het werkleeraanbod en het inkomen. Ook de professionals signaleren een positief psychologisch effect. Klantmanagers en begeleiders bij re-integratiebedrijven pleiten om deze reden voor het in stand houden van een stagevergoeding in plaats van een uitkering. Het negatieve psychologische effect op het zelfbeeld van de jongere en stigmatisering die samenhangt met uitkeringsafhankelijkheid wordt voorkomen.

De geïnterviewde jongeren vinden het overigens niet meer dan logisch dat ze een vergoeding krijgen, tenslotte verrichten zij werk. Het verwerven van een inkomen is over het algemeen erg belangrijk voor hen. Een groot deel van de jongeren geeft aan dat ze meer stagevergoeding zouden willen ontvangen. Of (de hoogte van) de stagevergoeding belemmerend werkt op een mogelijke terugkeer naar school wordt niet duidelijk uit de interviews. Wel is duidelijk dat de optie 'terug naar school' voor verreweg de meesten niet aan de orde is, een conclusie die wordt gedeeld door de betrokken professionals (zie de mening van de werkmeester in paragraaf 3.2).

"Zonder stagevergoeding weet ik niet of ik zou komen. Dan heb ik geen inkomen, dan zou ik werk moeten zoeken." (man, 25 jaar)

"Ik heb een inkomen nodig. Zonder stagevergoeding zou ik werk via uitzendbureaus zoeken." (man, 26 jaar)

"Als ik een uitkering zou krijgen dan zit ik thuis, en dat is ook niet goed voor me." (man, 20 jaar)

"Een stagevergoeding of een uitkering, dat maakt me niet uit. Het gaat om een inkomen." (man, 26 jaar)

### **Conclusies stagevergoeding of uitkering**

Bij een werkleeraanbod is een koppeling tussen het volgen van een werkleeraanbod en de te ontvangen inkomensvoorziening een positieve prikkel. Dit pleit voor het continueren van de stagevergoeding in plaats van het verstrekken van een uitkering aan jongeren die een werkleeraanbod volgen. De stagevergoeding wordt door sommigen als te hoog beoordeeld. Het instrument stagevergoeding is zo'n € 530.000,- - per jaar duurder dan de WIJ-uitkering. Zie verder paragraaf 3.4.

### 3.4 Toets op de woonsituatie

De stagevergoeding is volgens de betrokken professionals aan de hoge kant als dit vergeleken wordt met het minimumloon en de WSF. Het verlagen van de stagevergoeding kan gevonden worden in de bovennormatieve toeslagen die de stagevergoeding heeft ten opzichte van de WIJ-norm.

We kunnen de hoogte van de stagevergoeding toetsen aan de inkomenssituatie en/of aan de woonsituatie van de jongere.

De toets op het inkomen brengt veel uitvoeringskosten met zich mee. Van iedere jongere moet worden nagegaan of hij een gezamenlijke huishouding voert en zo ja dient een controle te worden uitgevoerd op de hoogte van het inkomen van de partner. Ook moet het eigen vermogen van iedere jongere worden beoordeeld. Daarnaast moet worden nagegaan of de jongere een bijbaan heeft in het weekend of in de avonduren. Deze toets en de verdere controle gedurende de periode dat aan het werkleeraanbod wordt deelgenomen, leidt tot een forse toename van bureaucratische controle.

Aangezien het invoeren van een inkomenstoets zou betekenen dat jongeren in genoemde situaties, namelijk als zij samenwonen met een partner die genoeg verdient, een bijbaan of vermogen heeft, tot gevolg heeft dat zij geen of een (veel) lagere stagevergoeding zouden krijgen, is dat tevens onwenselijk omdat dit ingaat tegen het principe dat 'werk moet lonen'.

Bij een toets op de woonsituatie wordt er alleen gekeken naar de woonsituatie van de jongere. Dit kan door een eenvoudige check op de Gemeentelijke Basis Administratie. Jongeren die inwonen of samenwonen krijgen een lagere stagevergoeding dan jongeren die zelfstandig wonen. Een toets op de woonsituatie brengt dus minder uitvoeringskosten met zich mee en is makkelijker uit te voeren. Bovendien krijgt iedere jongere een stagevergoeding en is de hoogte ervan in verhouding tot de woonlasten (op basis van de Wij-normen).

Het invoeren van een woontoets zorgt voor minder uitgaven aan stagevergoeding ter hoogte van circa € 280.000 per jaar.

We gaan hierbij (n.a.v. de gegevens van het Jongerenloket) uit van een instroom van jongeren op een werkleeraanbod van 175 jongeren gedurende 6 maanden.

Al met al heeft de huidige keuze voor stagevergoedingen financieel gesproken het effect dat de gemeente per jaar € 530.000,- - duurder uit is dan wanneer WIJ-uitkeringen verstrekt zouden worden.

#### **Argumenten voor en tegen een woontoets**

Argumenten voor een toets op de woonsituatie die zijn opgetekend zijn dat de hoogte van de huidige stagevergoeding in sommige gevallen een belemmering vormt om regulier aan het werk of terug naar school te gaan. Door het invoeren van een toets op de woonsituatie kan bovendien aanzienlijk worden bespaard.

Als argumenten tegen een woontoets werden genoemd dat het introduceren van zo'n toets tot gevolg heeft dat een aantal jongeren minder stagevergoeding ontvangt. Jongeren kunnen daarom besluiten geen gebruik te maken van een werkleeraanbod en de mogelijkheden en kansen die dit biedt. De redenering dat jongeren via een werkleertraject investeren in zichzelf is bij deze doelgroep (laag opgeleid, weinig of geen relevante werkervaring, weinig motivatie) niet of veel minder relevant. Het gaat hen om geld, deze prikkel is dus erg belangrijk.

## Mening jongeren

In de gevoerde gesprekken met jongeren gaven allen aan dat het geboden inkomen wezenlijk is voor het volgen van een werkleeraanbod. Reacties op het idee van invoeren van een toets op de woonsituatie varieerden van "u dwingt mij mijn handschoenen weer aan te trekken" (eufemisme voor inbreken), tot "ik ga dan naar de Biltstraat" (uitzendbureaus), of: "dan kom ik niet meer zo vaak want ik moet geld verdienen".

## Situatie in andere gemeenten

Bij een achttal grotere gemeenten is nagevraagd hoe zij de WIJ uitvoeren, met name of er een stagevergoeding of een uitkering wordt gegeven en of er dan een toets op de woonsituatie wordt uitgevoerd. De conclusie is dat bijna alle bevroegde gemeenten zo'n toets toepassen en kiezen voor een WIJ-uitkering in plaats van een stagevergoeding. Desgevraagd geven de geïnterviewde vertegenwoordigers van gemeenten aan dat zij de indruk hebben dat jongeren die geen inkomen zoeken ook geen gebruik maken van de WIJ en het werkleeraanbod.

Zie bijlage 2 voor een kort overzicht van acht gemeenten

## Mogelijkheden voor uitvoering toets

Een onderzoek naar woonsituatie en woonlasten kan niet worden overgedragen aan het re-integratiebedrijf. Indien wordt gekozen voor een toets op de woonsituatie bij de stagevergoeding, kan deze naar de mening van betrokken professionals wel als volgt worden uitgevoerd. Voorafgaand aan verwijzing naar een werkleeraanbod bij het re-integratiebedrijf stelt SoZaWe in een beperkte toets naar de woonsituatie, uitgevoerd door SoZaWe zelf, vast welk normbedrag de jongere zou krijgen indien hij in een inkomensvoorziening zou instromen. Het Jongerenloket checkt in nu de Gemeentelijke Basisadministratie reeds, een onderzoek naar woonsituatie kan worden toegevoegd. SoZaWe kan dit bedrag dan voorschrijven aan het re-integratiebedrijf als zijnde het netto bedrag waar de jongere recht op heeft. Zaken als de technische uitvoering en de implementatie dienen nog nader te worden gezien.

In onderstaande tabel staat de netto stagevergoeding in de nieuwe situatie vermeld, uitgaande van de woontoets. Jongeren die samenwonen worden beschouwd als jongeren die inwonend zijn. Daarnaast is een vergelijking met de WSF opgenomen.

| Leeftijd              | Woon/gezinsituatie                     | Netto stagevergoeding nieuwe situatie | WSF norm (basisbeurs plus aanvullende beurs) |
|-----------------------|----------------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------------------|
| 18 tot en met 20 jaar | In- of thuiswonend                     | € 227 (huidig € 492)                  | € 317                                        |
| 18 tot en met 20 jaar | Alleenstaande ouder in- of thuiswonend | € 490 (huidig € 848)                  | € 764                                        |
| 21 tot en met 22 jaar | In- of thuiswonend                     | € 657 (huidig € 723)                  | € 317                                        |
| 21 tot en met 22 jaar | Alleenstaande ouder in- of thuiswonend | € 920 (huidig € 1.183)                | € 764                                        |
| 23 tot en met 26 jaar | In- of thuiswonend                     | € 789 (huidig € 920)                  | € 317                                        |
| 23 tot en met 26 jaar | Alleenstaande ouder in- of thuiswonend | € 1.052 (huidig € 1.183)              | € 764                                        |

De nieuwe vergoedingen zijn afgeleid van de WIJ-uitkeringsnormen. Een lagere vergoeding heeft tot gevolg dat de jongeren in aanmerking komen voor een aanvullende WIJ-uitkering.

### 3.5 Lik-op-stuk!

Het lik-op-stukbeleid bij het volgen van het werkleeraanbod bestaat uit het strikt toepassen van een korting op de stagevergoeding bij niet of te laat verschijnen. Een jongere die vijf minuten te laat verschijnt of te vroeg vertrekt, krijgt een korting van één uur op zijn of haar stagevergoeding. Ziekteverzuim wordt streng gecontroleerd. Structureel te laat of niet verschijnen leidt tot het intrekken van het werkleeraanbod en de stagevergoeding.

Zowel professionals als jongeren zijn van mening dat het lik-op-stukbeleid uitermate effectief en gewenst is. Effectief omdat de sanctie bijna onmiddellijk volgt en oorzaak en de nadelige gevolgen direct aan elkaar verbonden zijn. Jongeren voelen het direct in hun portemonnee wanneer zij in gebreke blijven. Het merendeel van de geïnterviewde jongeren vindt het logisch dat ze dan worden gekort op hun stagevergoeding. Bij normaal werk zou dat immers ook zo zijn. Dit zorgt voor motivatie. De meeste geïnterviewden verwachten dat veel andere deelnemers niet altijd (tijdig) aanwezig zou zijn zonder het lik-op-stukbeleid. Enkele respondenten ervaren de regeling als erg streng. Zij hebben problemen met rondkomen indien ze meermalen per maand zijn gesanctioneerd.

"Het lik-op-stuk beleid is heel goed. Zo komen wij op tijd, als je niet komt hoeft je toch niet betaald te krijgen?" (vrouw, 20 jaar)

"Anders krijgen we geen discipline." (man, 25 jaar)

"Het is te streng. Je moet begrijpen dat wij van heel ver komen, geen werk ritme, geen discipline dus daar moet een beetje begrip voor zijn. Niet gelijk korten als we 5 minuten te laat komen." (man, 22 jaar)

"Het lik-op-stukbeleid is wel terecht, anders zouden mensen hier er misbruik van maken en geld vangen zonder te komen. Maar het is wel streng. Als je je te laat ziek meldt krijg je gelijk geen geld meer, dat is toch oneerlijk?" (man, 20 jaar)

#### Conclusie lik-op-stukbeleid

Het toepassen van een lik-op-stukbeleid is volgens de betrokkenen geen doel op zich, maar is een uitstekend instrument om jongeren in het totale proces te motiveren. Op grond van ervaringen van alle partijen, inclusief de jongeren, is het goed het lik-op-stukbeleid bij het volgen van een werkleeraanbod te continueren. Het toepassen van sancties achteraf is als motiveringsinstrument veel minder geschikt. Bovendien heeft het lik-op-stukbeleid een voor de gemeente gunstig financieel effect.

### 3.6 Cliëntenparticipatie

De raad heeft bij het vaststellen van de verordening WIJ (01-10-2009) gevraagd naar de mogelijkheden van cliëntenparticipatie door een jaarlijks te houden panel. Het inrichten van cliëntenparticipatie is een wettelijke verplichting. Maar het past ook in de Utrechtse benadering van cliënten. In dit onderzoek zijn in totaal 30 jongeren ter plekke bij het re-integratiebedrijf en het Jongerenloket gevraagd mee te werken aan het onderzoek. Deze vorm van cliëntparticipatie heeft goed gewerkt. De WIJ-jongeren waren gemakkelijk te benaderen, werkten graag (eenmalig) mee en gaven waardevolle informatie. Daarom wordt geadviseerd om in het vormgeven van het panel deze goede ervaring mee te nemen en wordt een vergelijkbare vorm van cliëntparticipatie voorgesteld.

## Hoofdstuk 4 De WIJ in cijfers

### 4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een cijfermatige presentatie gegeven van het bereik van de WIJ, het werkleeraanbod en de inkomensvoorziening, de bereikte resultaten alsmede de kosten van de uitvoering en de WIJ-inkomensvoorziening.

### 4.2 Het bereik van de WIJ

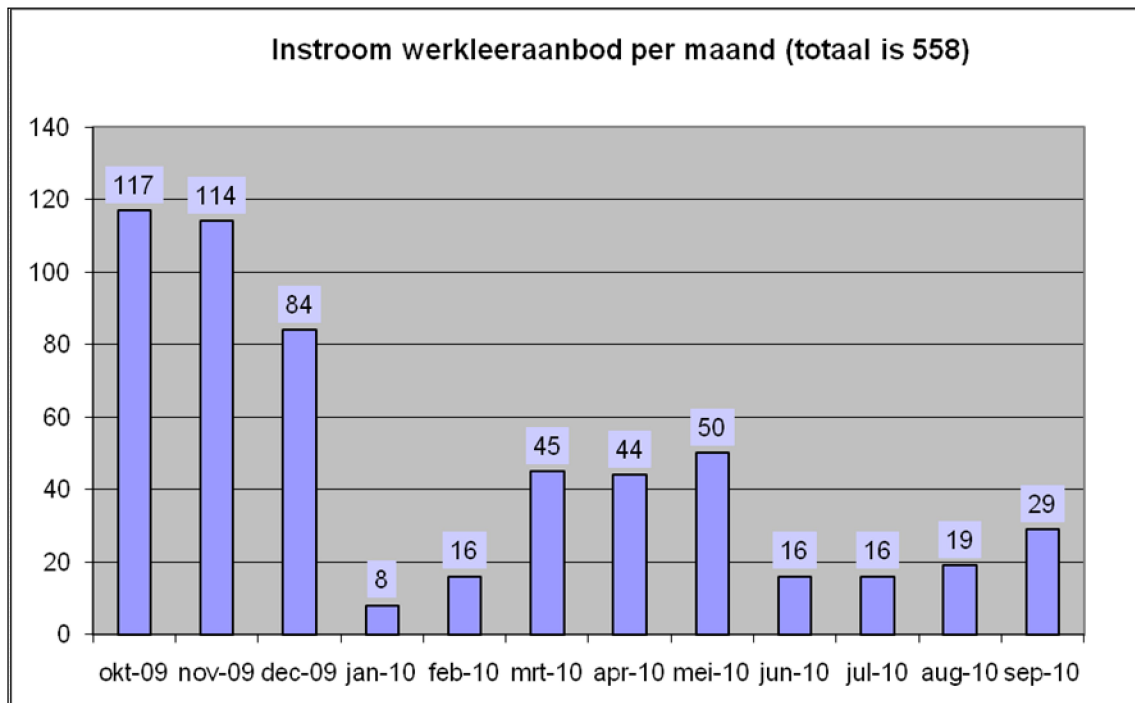
Tussen 1 oktober 2009 en 1 oktober 2010 hebben ruim 3700 jongeren zich bij het Jongerenloket gemeld, sommigen meermaals. Van hen heeft 85% een of andere vorm van begeleiding of dienstverlening gekregen. Het gaat om jobhunting, een opleiding of scholing, of andere trajecten, zoals zorg. Maar ook bleek een aantal jongeren recht te hebben op WW. En sommige jongeren kwamen na het eerste contact niet meer opdagen bij een vervolgspraak (zie voor nadere gegevens bijlage 6). 1300 Utrechtse jongeren hebben in het kader van de WIJ een werkleeraanbod en/of een inkomensvoorziening gekregen. Een deel daarvan betreft omzetting van de WWB naar de WIJ. Bijna 500 van hen heeft een werkleeraanbod gehad. Ruim 900 kwamen in aanmerking voor een WIJ-uitkering. Bijna 100 jongeren hebben in de evaluatieperiode zowel een werkleeraanbod als een uitkering gehad. De totale volumecijfers over de evaluatieperiode zijn in onderstaand schema weergegeven.

|                                                                 | Aantal      | Opmerking                                                                 |
|-----------------------------------------------------------------|-------------|---------------------------------------------------------------------------|
| Personen met werkleeraanbod                                     | 492         | 558 trajecten, 66 personen hebben meerdere keren een werkleeraanbod gehad |
| Personen met WIJ uitkering                                      | 916         |                                                                           |
| Zowel uitkering als werkleeraanbod                              | 97          |                                                                           |
| Aantal jongeren dat gebruik heeft gemaakt van WIJ voorzieningen | <b>1311</b> | 492+916-97                                                                |

#### Instroom werkleeraanbod

Per 1 oktober 2010 – dus aan het einde van de evaluatieperiode - volgden 282 jongeren een werkleeraanbod bij een re-integratiebedrijf. In totaal zijn er 558 werkleertrajecten gestart in de evaluatieperiode. Tot 1 juni 2010 stroomde het merendeel van de jongeren in op het contract met FourstaR. Vanaf 1 juni 2010 stromen jongeren in op het contract met Agens. Daarnaast bestond een Pilot Dak- & Thuisloze Jongeren, uitgevoerd in de periode september-december 2009 door Wesseling. Vanaf 1 maart 2010 is dit regulier opgenomen in de uitvoering. In onderstaand schema is de instroom bij de diverse re-integratiebedrijven weergegeven

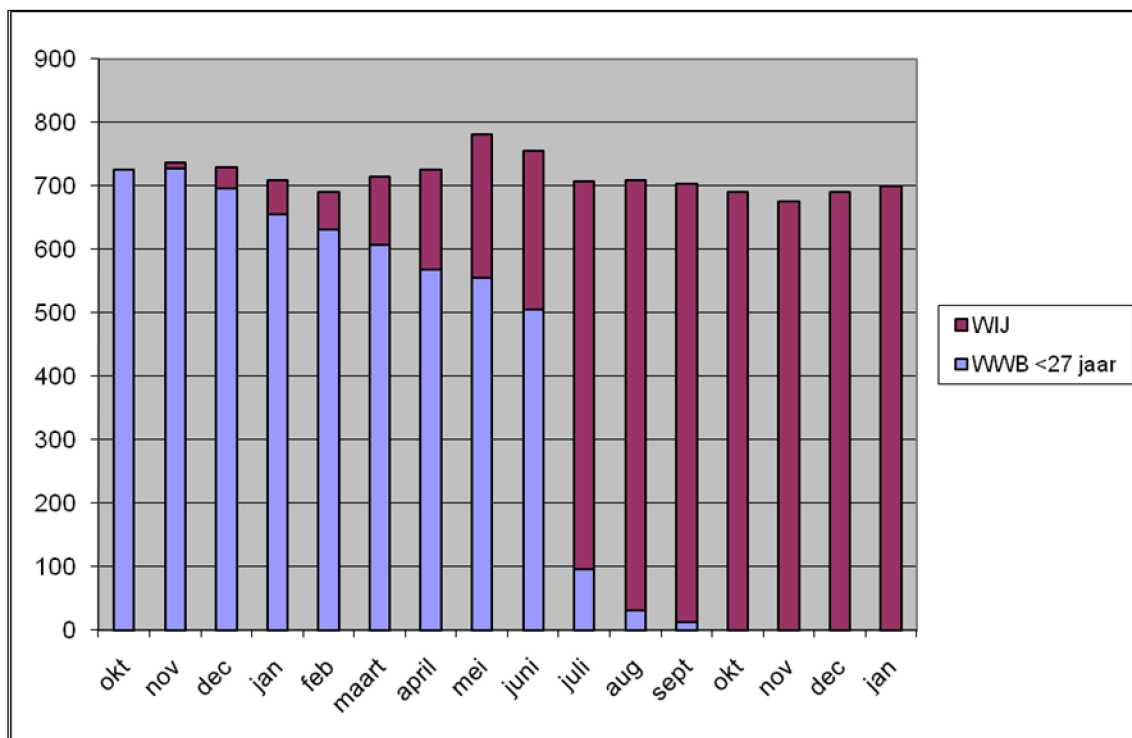
In onderstaande grafiek is de instroom in het werkleeraanbod per maand weergegeven.



In de eerste maanden van de WIJ was er een erg grote instroom van jongeren bij het Jongerenloket die een werkleeraanbod kregen. Dit leidde tot problemen bij FourstaR. Onder meer door een tijdelijke aanmeldstop van 1 januari tot 15 februari 2010 zijn de knelpunten opgelost. FourstaR heeft de interne processen op orde gebracht. De gemeente intensiverde de begeleiding door het Jongerenloket zodat minder jongeren doorstroomden naar de WIJ. Na 15 februari 2010 bleek de instroom in de WIJ teruggebracht te zijn tot ongeveer één-derde van de periode daarvoor. Hieruit kan worden afgeleid dat de intensievere werkwijze van het Jongerenloket in hoge mate effectief was om de (oneigenlijke) instroom te beperken. De combinatie van brede diagnose met wachttijd had tot gevolg dat veel jongeren zich bedachten en toch geen gebruik wilden maken van een werkleeraanbod. Ook werd er kritischer gekeken voor welke jongeren FourstaR een passend aanbod was.

### Jongeren in de WIJ-uitkering

Per 1 oktober 2010 hebben 690 jongeren een WIJ-uitkering. In de evaluatieperiode hebben 916 jongeren een WIJ-uitkering ontvangen. Dit betreft zowel jongeren die een jobhunteraanbod volgen als jongeren die niet in staat waren meer dan 16 uur (na 1 juli 2010 meer dan 24 uur) een werkleeraanbod te volgen. Een groot deel (600) van deze jongeren had voor de invoering van de WIJ een WWB-uitkering. In deze periode zijn 309 uitkeringen beëindigd. Het verloop van de instroom is te zien in onderstaande grafiek. Daarbij is ook de omzetting van WWB naar WIJ-uitkeringen zichtbaar.



### Begeleidingsaanbod jongeren in WJZ-uitkering

De 916 jongeren die in de evaluatieperiode een WJZ-uitkering ontvingen, kregen in veel gevallen daaraan gekoppeld begeleiding of aanbod (re-integratie, hulpverlening, etc.) vanuit het Jongerenloket. Van 75 uitkeringsdossiers is niet bekend welk aanbod of begeleiding de betreffende jongere heeft ontvangen. Dat wil niet zeggen dat deze geen begeleiding hebben ontvangen; mogelijk is dit cijfer een gevolg van ontbrekende of onvoldoende registratie.

In onderstaande tabel wordt uitgesplitst welke begeleiding er in het kader van de WJZ-uitkering is gegeven. Duidelijk wordt dat het overgrote deel van de ruim 900 jongeren met een WJZ-uitkering een vorm van begeleiding of een traject heeft gekregen. Een deel daarvan (117) betreft een hulpverleningstraject, omdat er een zodanige problematiek is dat een werkleeraanbod (nog) niet kan.

| Ingezette dienstverlening             | Totaal     |
|---------------------------------------|------------|
| Deelnemer aan het Regionale Actieplan | 231        |
| Re-integratietraject met WLA          | 88         |
| Re-integratietraject zonder WLA       | 150        |
| Hulpverleningstraject                 | 117        |
| Intensieve begeleiding Werkcoach      | 19         |
| Minder dan 24 uur beschikbaar         | 236        |
| Geen                                  | 75         |
| <b>Eindtotaal</b>                     | <b>916</b> |



De gemeente Utrecht neemt deel aan het Regionale Actieplan Bestrijding Jeugdwerkloosheid. De jobhunters bij het Jongerenloket zijn hier een uitvloeisel van. Zoals uit onderstaande tabel is af te lezen hebben de jobhunters 231 jongeren bereikt. De resultaten zijn als volgt:

|                                                              |     |
|--------------------------------------------------------------|-----|
| deelname aan Regionaal Actieplan; plaatsing op werkleerbaan  | 9   |
| deelname aan Regionaal Actieplan; plaatsing op Regulier Werk | 112 |
| deelname aan Regionaal Actieplan; plaatsing op School        | 6   |
| deelname aan Regionaal Actieplan; plaatsing op Stage         | 102 |
| deelname aan Regionaal Actieplan; zonder plaatsing           | 2   |

Voor 236 jongeren is vastgesteld dat op dit moment de beschikbaarheid voor werk of re-integratietraject minder dan 24 uur is. Vaak is hier sprake van een meervoudige problematiek (verslaving, gezondheidsproblemen, psychische problemen). Zij zijn verwezen naar hulpverlening, voor zover zij die al niet ontvingen. Maar de beschikbaarheid werd in een aantal gevallen ook beperkt door zwangerschap, een kind onder de 5 jaar, mantelzorg etc.

### 4.3 Resultaten werkleeraanbod

Van de gestarte trajecten is zo'n 60% afgerond. Daarvan is bijna 30% afgesloten met een positief resultaat. De 231 jongeren (40%) die op de peildatum nog in traject zaten, zijn hierin dus (uiteraard) niet meegenomen.

Het is waarschijnlijk dat de effectiviteit van de werkleertrajecten onder de huidige, aangepaste uitvoeringswijze van de WIJ lager zal uitvallen dan in het verleden. Kregen de re-integratiebedrijven voorheen een mix aangeboden van goed bemiddelbare en moeilijk bemiddelbare jongeren, vanaf februari 2010 worden de goed bemiddelbare jongeren de eerste periode intensief begeleid door de jobhunters van het Jongerenloket en gaan de moeilijker bemiddelbaren naar het re-integratiebedrijf.

#### Redenen beëindiging werkleertraject zonder resultaat

Het voortijdig of niet succesvol beëindigen van een werkleertraject kan heel verschillende oorzaken hebben. Overigens kan ook aan tussentijdse uitvallers of zij die het traject wel afmaken maar zonder het beoogde resultaat nog dienstverlening worden aangeboden vanuit SoZaWe of het Jongerenloket. Aard en intensiteit daarvan is afhankelijk van de reden van uitval. De voornaamste redenen van een tussentijdse beëindiging zonder resultaat zijn (inclusief mogelijke vervolgstappen):

1. Psychische of lichamelijke factoren. Voordat een traject beëindigd wordt hebben één of meer gesprekken en een medische keuring plaatsgevonden, procedure voor aanvragen WIJ-uitkering wordt opgestart. Als de klant in een WIJ-uitkering komt, volgt begeleiding door het Team Jongeren.
2. Sanctionering wegens verzuim (zonder reden).
3. Agressie op de werkvloer. De klant wordt uitgenodigd voor een gesprek. Indien klant na ca. één maand geen ander inkomen heeft kan hij opnieuw worden aangemeld bij het re-integratiebedrijf.
4. Zwangerschap. Het traject wordt afgebroken. De klant kan een WIJ-uitkering aanvragen en krijgt vrijstelling voor arbeidsverplichting.
5. In de klant gelegen redenen waardoor deze een baan niet kan behouden, bijvoorbeeld omdat de jongere het werk verstandelijk niet aankan. Afhankelijk van omstandigheden wordt een nieuw werkleeraanbod ingezet of wordt bijvoorbeeld een WSW-indicatie aangevraagd.

6. Klant is een niet-willer: toont onvoldoende inzet. Afhankelijk van de situatie volgt begeleiding door een werkcoach, inzet jobhunter, of aanmelding bij Werk030, of volgt een nieuw werkleeraanbod.
7. Onvoldoende inzet en begeleiding van het re-integratiebedrijf. Bij het afsluiten van het traject wordt het dossier afgesloten. Indien de klant zelf contact opneemt (bijvoorbeeld omdat deze een inkomen nodig heeft) kan opnieuw begeleiding en een werkleeraanbod volgen.

Overigens vragen niet alle jongeren die het werkleeraanbod verlaten zonder baan of opleiding een uitkering aan. Dit neveneffect van de ingezette re-integratie levert derhalve eveneens uitstroom uit het WIJ-traject op en daarmee een besparing op zowel het inkomensdeel als het werkdeel van het participatiebudget.

### **Toeleiding naar extern en intern leerwerkeraanbod**

Werd in 2009 nog 26% (81 van de 303) van de instroom door een re-integratiebedrijf geplaatst op een extern werkleeraanbod, dus bij een reguliere werkgever, in 2010 is dit aantal afgenomen tot iets meer dan 4% (6 van de 142). Vanaf februari 2010 zijn er nauwelijks nog jongeren die een extern werkleeraanbod volgen. De oorzaak hiervoor is dat de jobhunters van het Jongerenloket de beter bemiddelbare jongeren aan een baan helpen. Door de inzet van dit nieuwe instrument worden met name minder goed bemiddelbare jongeren naar het re-integratiebedrijf verwezen.

## **4.4 Kosten WIJ**

### **Kosten WIJ-inkomensvoorziening**

In tegenstelling tot de verwachtingen van het Rijk heeft de WIJ niet geleid tot minder uitkeringen onder jongeren. Het Rijk heeft, uitgaande van een geringer aantal uitkeringen, echter wel een korting op het macrobudget doorgevoerd. Als gevolg hiervan zijn de werkelijke uitgaven voor de doelgroep aanmerkelijk hoger dan het toegekende budget. In onderstaande tabel wordt dit zichtbaar gemaakt.

|           | 2008      | 2009      | 2010       | 2011      |
|-----------|-----------|-----------|------------|-----------|
| Uitkering | 6.309.848 | 7.926.834 | 8.946.602  |           |
| Budget*   |           |           | 2.307.240  | 3.545.010 |
| Saldo     |           |           | -6.639.363 |           |

\* De WIJ is een wet zonder eigen budget. Vanaf 2010 wordt door het ministerie in de beschikking WWB wel aangegeven met welke volumecijfers er rekening is gehouden en is het onderdeel WIJ wel te herleiden uit het totale budget voor de WWB en aanverwante uitkeringen.

Door jongeren op te nemen in een traject met stagevergoeding wordt het Werkdeel van het participatiebudget nu ook belast met de kosten voor levensonderhoud. Dit is niet nieuw, een instrument als Workfirst had ditzelfde karakter. Omdat Workfirst inhoudelijk vergelijkbaar is met de huidige werkleerbanen zijn, om een vergelijking mogelijk te maken, deze kosten voor jongeren eveneens zichtbaar gemaakt. Het beslag op het werkbudget geeft het volgende beeld:

|                 | 2008    | 2009    | 2010      | 2011 |
|-----------------|---------|---------|-----------|------|
| Workfirst       | 904.722 | 308.956 | 4.584     |      |
| Stagevergoeding | 0       | 638.630 | 2.650.498 |      |
| Totaal          | 904.722 | 947.586 | 2.655.081 |      |

Hieruit blijkt een toename van de kosten.

## Hoofdstuk 5 Conclusies en suggesties voor beleid en uitvoering

### 5.1 Inleiding

In dit afsluitende hoofdstuk worden de voornaamste conclusies herhaald en waar mogelijk of relevant voorzien van suggesties voor de richting van beleid en uitvoering. Overigens wordt het belang van aanpassingen in beleid en uitvoering ernstig gerelativeerd door de aangekondigde opheffing van de WIJ.

### 5.2 De conclusies

1. Na een moeizame start hebben SoZaWe en het Jongerenloket verbeteringen aangebracht in de uitvoering van de WIJ. Knelpunten zijn opgelost en de processen worden thans op een adequate wijze uitgevoerd. Er worden nu na een brede diagnose alleen jongeren verwezen naar een werkleeraanbod voor wie dit zinvol is en die hiervoor gemotiveerd zijn. Direct bij de aanvraag worden eerst Jobhunters ingezet om jongeren meteen te begeleiden naar werk.
2. Vanuit het Jongerenloket zijn ruim 2100 jongeren begeleid naar school of werk of hen is een ander aanbod gedaan (zorg, hulpverlening). Zij zijn daardoor niet ingestroomd in de WIJ.
3. Aan bijna 500 jongeren is een werkleeraanbod gedaan, zij zijn daardoor niet ingestroomd in de WIJ-uitkering.
4. De instroom van jongeren in de WIJ-uitkering bedraagt ruim 900 jongeren; voor een groot deel waren dat jongeren die voor de invoering van de WIJ een Wwb-uitkering ontvingen.
5. De WIJ is onvoldoende effectief in het stimuleren dat werkloze jongeren alsnog een startkwalificatie behalen. De motivatie van jongeren om terug te gaan naar school is (zeer) gering.
6. De jongeren in werkleerbanen worden sterk geprikkeld door (het verdienen van) geld. De stagevergoeding voelt voor hen als loon, zij ervaren het zeker niet als uitkering. Daarmee wordt het negatieve psychologische effect van uitkeringsafhankelijkheid op hun zelfbeeld en stigmatisering voorkomen.
7. De stagevergoeding is volgens veel professionals te hoog, volgens de betrokken jongeren niet. Er is een mogelijkheid om een woontoets in te bouwen, dat zou voor sommige jongeren een lagere vergoeding betekenen. Dit levert een besparing op voor het W-deel.
8. Het lik-op-stuk-beleid werkt goed en is relatief makkelijk uitvoerbaar.
9. In tegenstelling tot de verwachtingen van het Rijk heeft de WIJ niet geleid tot minder uitkeringen onder jongeren.

### 5.3 Suggesties voor beleid en uitvoering

1. Continueren van het beleid om stagevergoedingen, dus geen uitkering, te verstrekken aan jongeren die een werkleeraanbod volgen.
2. Voorafgaand aan verwijzing naar het re-integratiebedrijf een (beperkte) toets op de woonsituatie toepassen, op basis waarvan de hoogte van de stagevergoeding bepaald

wordt. Deze moet gelijk zijn aan de betreffende WIJ-norm. Dit levert een besparing op voor de gemeente en stimuleert de doorstroom naar werk of school.

3. Het lik-op-stuk beleid handhaven.
4. De aparte ingang en benadering voor jongeren handhaven. De projectmatige aanpak voor jongeren omzetten naar een onderdeel van de reguliere dienstverlening van SoZaWe, waardoor het efficiënter georganiseerd kan worden en het belang van opleiding en het behalen van een startkwalificatie nog meer aandacht krijgt binnen SoZaWe. Hiertoe de samenwerking met relevante partners als UWV, Leerplicht (RMC) en het ROC voortzetten.

## Bijlage 1: Verschil tussen WWB en WIJ

De WIJ toont veel overeenkomsten met de WWB. Toch is er een aantal verschillen in uitgangspunten en in regelgeving. Een overzicht van de verschillen met de WWB:

| WWB                                                                                                                                                                                                                                                                 | WIJ                                                                                                                                                                             |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Re-integratie volgt als plicht uit uitkering                                                                                                                                                                                                                        | Inkomensvoorziening volgt als afgeleide van het werkleeraanbod                                                                                                                  |
| Voor iedereen vanaf 27 tot 65 jaar                                                                                                                                                                                                                                  | Voor iedereen vanaf 16 tot 27 jaar                                                                                                                                              |
| Klant kan uitkering aanvragen.                                                                                                                                                                                                                                      | Klant kan alleen werkleeraanbod aanvragen.                                                                                                                                      |
| Beoordeling recht op uitkering na aanvraag.                                                                                                                                                                                                                         | Ambtshalve beoordeling inkomensvoorziening na vaststelling recht op werkleeraanbod.                                                                                             |
| Inkomstenvrijlating                                                                                                                                                                                                                                                 | Geen inkomstenvrijlating                                                                                                                                                        |
| Onkostenvergoeding vrijwilligerswerk en (deeltijd)premie zijn geen inkomsten                                                                                                                                                                                        | Onkostenvergoeding vrijwilligerswerk en (deeltijd)premie zijn wel inkomsten                                                                                                     |
| Bepaalde heffingskortingen worden niet gekort op de uitkering, namelijk de jonggehandicaptenkorting, de aanvullende alleenstaande ouderkorting voor alleenstaande ouders van wie het jongste kind jonger dan 5 jaar is en de inkomensafhankelijke combinatiekorting | De jonggehandicaptenkorting, de aanvullende alleenstaande ouderkorting en de inkomensafhankelijke combinatiekorting worden op de WIJ inkomensvoorziening in mindering gebracht. |
| Tekortschietend besef van eigen verantwoordelijkheid is afstemmingswaardig gedrag                                                                                                                                                                                   | Het begrip tekortschietend besef van eigen verantwoordelijkheid is niet opgenomen in de WIJ                                                                                     |
| Wensen van klant ten opzichte van het re-integratietraject worden voor kennis aangenomen                                                                                                                                                                            | Wensen van jongeren ten opzichte van het werkleeraanbod worden vastgelegd in een rapportage                                                                                     |
| Niet meewerken aan totstandkoming van re-integratietraject kan leiden tot afstemming                                                                                                                                                                                | Niet meewerken aan totstandkoming van het werkleeraanbod leidt tot afwijzing of intrekking van het werkleeraanbod. Inkomensvoorziening dan niet mogelijk.                       |
| Na afloop re-integratietraject, kan nieuw traject worden ingezet                                                                                                                                                                                                    | Na afloop re-integratietraject wordt ambtshalve een nieuw traject ingezet                                                                                                       |
| Periode van opschorting is maximaal 8 weken                                                                                                                                                                                                                         | Bij constatering van een afwijkend adres in GBA is de periode van opschorting maximaal 3 maanden                                                                                |

## Bijlage 2: Uitvoering WIJ in andere Nederlandse gemeenten

Binnen de wettelijke kaders van de WIJ hebben gemeenten ruimte aan de uitvoering van de wet een eigen invulling te geven. Voor deze evaluatie zijn de G4 en enkele andere Nederlandse gemeenten telefonisch benaderd. Hierbij werd met name de vraag gesteld hoe zij de WIJ uitvoerden, of er een stagevergoeding dan wel een uitkering werd gegeven en of hiervoor een toets op de woonsituatie werd toegepast. Bovendien is schriftelijk materiaal (beleidsstukken, evaluaties, etc.) opgevraagd.

### **Amsterdam**

Amsterdam verstrekke een stagevergoeding en paste geen toets op de woonsituatie toe. Vanwege bezuinigingen is per 1-1-2011 de stagevergoeding echter afgeschaft. Voor bepaalde groepen wordt de stagevergoeding weer ingevoerd.

### **Rotterdam**

Rotterdam verstrekt geen stagevergoeding bij een werkleeraanbod, wel een uitkering met toets op de woonsituatie.

### **Den Haag**

Ook Den Haag verstrekt geen stagevergoeding maar een uitkering met toets op de woonsituatie. Den Haag heeft daarnaast een apart werkleeraanbod i.s.m. ROC's met studiefinanciering. Hebben aparte maatregelenverordening, ook met lik-op-stukbeleid: per niet gewerkte dag 5% korting, max.10 dagen (max. 50%) daarna hoor en wederhoor en evt. beëindiging werkleeraanbod.

### **Zwolle**

Bij verwijzing door het Jongerenloket naar het Werkleeraanbod wordt een toets op de woonsituatie voor het toekennen van een uitkering toegepast.

### **Tilburg**

Tilburg kijkt bij verwijzing door het Jongerenloket naar een werkleeraanbod globaal naar de GBA, vermogen en woonsituatie. Bij de start van het werkleeraanbod bij het werkleerbedrijf volgt verloning (70% van minimumloon voor 24 uur/week + 1 dag aanvullende training). Verloning is belangrijk vanwege het uitgangspunt: werken loont. De toets op de woonsituatie volgt achteraf, met het risico dat er voor enkele weken onterecht verloning is betaald. De onterecht betaalde verloning wordt niet teruggevorderd.

### **Enschede**

In Enschede krijgen jongeren die een werkleeraanbod volgen een WIJ-uitkering met de daaraan verbonden toetsen. Dit is een bewuste keuze om zo het inkomen laag te houden en een grote toestroom te vermijden. Sancties worden niet veel toegepast, het beleid is gericht op uitsluiting (stopzetten werkleeraanbod en inkomensvoorziening) bij onvoldoende of niet meewerken.

### **Eindhoven**

Eindhoven past een toets op de woonsituatie toe voordat een inkomensvoorziening bij een werkleeraanbod wordt verstrekt.

### **Almere:**

Ook Almere past een toets op de woonsituatie toe voordat een inkomen (uitkering) bij een werkleeraanbod wordt verstrekt.

### Bijlage 3: Beoordelingscriteria voor instroom in de WIJ-uitkering

Utrecht hanteert de volgende criteria om te beoordelen of een jongere niet-verwijtbaar minder dan 24 uur beschikbaar is voor een werkleeraanbod en daarmee recht heeft op een WIJ-uitkering:

Sociaal-medische redenen, aan te tonen met medische verklaring:

- tijdelijk (<3 maanden): bijv. letsel, ziekte; in dit geval komt de jongere, na herstel, wel in aanmerking voor leerwerktraject
  - langdurig (> 3 maanden): letsel, ziekte, ernstige psychiatrische problematiek, verslaving (drugs, gokken, alcohol), zwangerschap
  - jongeren die in afwachting zijn van een WAJONG-uitkering
  - alleenstaande ouders met kinderen < 5 jaar. Zij vallen onder de Wet Verbetering Arbeidsmarktpositie Alleenstaande ouders (WVAA)
- 
- Zwaarwegende sociale omstandigheden (ook altijd aan te tonen met schriftelijke verklaring arts, hulpverlener etc.) zoals:
  - dagelijkse mantelzorgverplichting voor bijv. ernstig ziek familielid
  - zeer problematische privésituatie. Bijvoorbeeld ernstige gezinsproblemen, echtscheiding, rouwverwerking t.g.v. sterfgeval of het gebrek aan een goede woon-verblijfplaats (dit moet dan eerst geregeld worden) etc.



## Bijlage 4: De re-integratie-instrumenten voor jongeren

SoZaWe onderscheidt drie vormen aanbod voor jongeren, gericht op de volgende doelgroepen:

1. goed bemiddelbare jongeren en > 24 uur beschikbaar
2. niet direct bemiddelbare jongeren en > 24 uur beschikbaar
3. jongeren die < 24 uur beschikbaar zijn

### **Ad 1. Werkleeraanbod voor goed bemiddelbare jongeren en > 24 uur beschikbaar (extern werkleeraanbod bij Agens en de jobhunters van Jongerenloket)**

#### Kenmerken doelgroep:

- Jongeren met startkwalificatie
- Redelijk zelfredzaam
- Gemotiveerd
- Geen problematiek die functioneren in reguliere baan belemmeren
- Geen intensieve begeleiding nodig

#### Doel aanbod:

Jongeren bemiddelen naar (gesubsidieerd) regulier werk ( evt. met scholing BBL), scholing met WSF. Daarbij geldt de volgende volgorde van gewenste resultaten:

1. Uitstroom naar regulier werk/BBL of (vervolg)opleiding met WSF
2. Uitstroom naar gesubsidieerd (regulier) werk
3. Instroom in werkleeraanbod van voor goed bemiddelbare jongeren bij re-integratieaanbieder van 6 weken
4. doorstroom externe werkleeraanbod van maximaal 6 maanden

#### Aanbod

1. Jobhunting = actieve toeleiding ( max. 6 weken) naar (gesubsidieerd) regulier werk (of (vervolg)scholing met WSF door het Jongerenloket ( maximaal 6 weken)
2. werkleeraanbod bij re-integratieaanbieder van 32-36 uur per week. Dit werkleeraanbod bestaat uit een tijdelijk werkleeraanbod van maximaal 6 weken met als doel de jongere te bemiddelen naar werk. Indien dit niet lukt krijgt de jongere een werkleeraanbod bij een externe werkgever van maximaal 6 maanden.

### **Ad 2. Werkleeraanbod voor niet direct bemiddelbare jongeren en > 24 uur beschikbaar (intern werkleeraanbod bij Agens, Titan en Wesseling)**

#### Kenmerken doelgroep

- Geen startkwalificatie en/of
- Niet zelfredzaam en intensieve begeleiding nodig en/of
- Meerdere problemen die functioneren in reguliere baan belemmeren en/of
- inburgeringsplichtig
- Meer/mindere motivatie
- Politie/justitiecontacten

#### Doel aanbod:

Einddoel is de Jongeren te plaatsen op een (gesubsidieerde) reguliere baan, scholing (BBL of WSF) + zo nodig inburgering.

#### Volgorde gewenste resultaten:

1. Jongeren met startkwalificatie: uitstroom naar (deel)tijd regulier werk of een (vervolg) opleiding met WSF;

2. Jongeren zonder startkwalificatie:
  - 2.1. Uitstroom naar een opleiding met WSF of BBL (werk+ scholing);
  - 2.2. Uitstroom naar (deel)tijd gesubsidieerd regulier werk;
  - 2.3. Doorstroom naar het werkleeraanbod voor goed bemiddelbare jongeren;
  - 2.4. Uitstroom naar de WSW;
  - 2.5. Uitstroom naar vrijwilligerswerk;
  - 2.6. Uitstroom naar maatschappelijke participatie.

Er zijn drie soorten werkleeraanbod voor deze groep jongeren:

1. Een intern werkleeraanbod bij de aanbieder van het re-integratieaanbod (minimaal 24 uur)
2. Werkleeraanbod bij een externe werkgever ( minimaal 24 uur)
3. Dagbestedingstraject Titan voor jongeren met zware problematiek en/of politie en justitiecontacten

Duur van traject 1 en 2: 6 maanden. Het traject kan zo nodig verlengd worden naar 12 maanden.

Duur van traject 3: 12 maanden

### **Ad 3. Aanbod voor jongeren < 24 uur beschikbaar**

Jongeren die < 24 uur beschikbaar zijn krijgen een aanbod gericht op doorstroming naar een werkleeraanbod voor jongeren > 24 uur beschikbaar.

#### Kenmerken doelgroep

Meerdere problemen die het functioneren in een reguliere baan of in werkleeraanbod > 24 uur belemmeren.

#### Doel aanbod:

De belemmeringen wegnemen voor het deelnemen aan het werkleeraanbod voor jongeren > 24 uur beschikbaar en de jongeren actief te houden.

### **Inkomensvoorziening**

Formeel: de jongeren die minimaal 24 uur beschikbaar zijn krijgen een stagevergoeding. Dit betreft de jongeren bij FourstaR, Agens en Wesseling. Het werkleeraanbod van de jobhunters is momenteel met WIJ-uitkering. Per 18/11 krijgen zij ook een stagevergoeding via Agens.

Het werkleeraanbod van Titan ( werkleeraanbod voor moeilijk bemiddelbare jongeren) is met een WIJ-uitkering.

De jongeren die < 24uur beschikbaar zijn krijgen een Wij-uitkering

## Bijlage 5: Nieuwe gegevens Jongerenloket

Het functioneren van het Jongerenloket is eerder geëvalueerd. De rapportage daarover stamt uit mei 2010. In het kader van het onderhavige onderzoek zijn recentere gegevens verzameld, namelijk over de periode 1 september 2009 tot en met 30 september 2010. Deze gegevens presenteren we in deze bijlage.

### Aantal meldingen Jongerenloket

Een aantal jongeren heeft zich meerdere keren gemeld bij het Jongerenloket. Er hebben zich in de rapportageperiode 3731 unieke jongeren gemeld.

| Meldingen (1-9-2009 t/m 30-9-2010) | Aantal |
|------------------------------------|--------|
| Aantal meldingen Jongerenloket     | 4606   |
| Wv. Unieke jongeren                | 3731   |

### Dienstverlening voor aangemelde jongeren

Ca 85 % van het totale aantal unieke jongeren ( = **3171 jongeren**) komt in de vervolgdienstverlening van het Jongerenloket: op basis van een verdiepende diagnose ondersteuning bij het zoeken van werk, begeleiding terug naar school, doorverwijzing naar werkleeraanbod in kader van de WIJ, ondersteuning m.b.t. doorverwijzing naar zorg en/of inkomensvoorziening.

De jongeren die in de dienstverlening komen zijn allen jongeren die niet zelfredzaam zijn. De dienstverlening van Jongerenloket duurt max. 3 maanden. Daarna volgt overdracht aan BackOffice partnerorganisaties.

Geen vervolgdienstverlening voor 560 jongeren: dit zijn:

- zelfredzame jongeren die met basisinformatie zelf werk kunnen vinden of terug naar school
- Jongeren met een korte algemene informatievraag
- Jongeren die niet meer verschijnen op de vervolgspraak
- Bijzondere doelgroepen (worden direct doorverwezen naar BD)
- Zelfredzame jongeren met een ww-uitkering (worden direct naar UWV doorverwezen)

| Dienstverlening (1-9-2009 t/m 30-9-2010) | Aantal |
|------------------------------------------|--------|
| Vervolgdienstverlening                   | 3171   |
| Geen vervolgdienstverlening              | 560    |
| Totaal aantal unieke jongeren            | 3731   |

### Resultaten dienstverlening

De resultaten van de dienstverlening zijn samengevat als volgt:

| Resultaat (1-9-2009 t/m 30-9-2010) | Aantal | %     |
|------------------------------------|--------|-------|
| Naar werk                          | 898    | 28,3% |
| Naar school                        | 75     | 2,4%  |
| Naar BBL                           | 42     | 1,3%  |

|                                                     |      |      |
|-----------------------------------------------------|------|------|
| Werkleeraanbod                                      | 187  | 5,9% |
| Zorg (veelal i.c.m. WIJ-uitkering)                  | 263  | 8,3% |
| Geen werkleeraanbod gedaan                          | 1046 | 33%  |
| Nog in dienstverlening                              | 660  | 20,8 |
| Totaal aantal (unieke) jongeren met dienstverlening | 3171 | 100% |

#### Toelichting

- 1015 Bemiddelbare jongeren zijn door het Jongerenloket begeleid naar werk, scholing of BBL:
  - o Werk : 898
  - o School : 75
  - o BBL: 42
- Niet goed bemiddelbare jongeren en > 24 uur beschikbaar: 187
  - o Werkleeraanbod (merendeel intern<sup>1</sup>) met stagevergoeding. Doel: uitstroom naar werk en/of scholing. Dit betreft ca 5 % van de jongeren (**=187 jongeren**) die direct door Jongerenloket worden doorverwezen. Veel aanmeldingen bij RIB gaan via BackOffice SoZaWe. (Jongerenloket is een integrale frontoffice met maximaal 3 maanden dienstverlening. Na 3 maanden volgt warme overdracht aan backoffice. Bijvoorbeeld: jongeren die niet succesvol uitstromen bij de jobhunters worden overgedragen aan backoffice voor aanmelding bij RIB)
- Zorgjongeren en < 24 uur beschikbaar: 263  
 Ca 8,3 % (**263 jongeren**) komen niet in aanmerking voor een werkleeraanbod en worden doorverwezen naar de BackOffice van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Zij krijgen zo nodig een wij-uitkering. Nadere informatie over de aantallen die dit uiteindelijk oplevert volgt in evaluatie WIJ. Jongerenloket is frontoffice. Bijzondere doelgroepen (dak- en thuislozen) worden direct doorverwezen naar SoZaWe (BD) voor verdere dienstverlening. Overige aanmeldingen bij RIB's: jongeren die eerst tijdelijk niet beschikbaar zijn voor werk en later alsnog in aanmerking komen voor werkleeraanbod, dit zijn dus ook de jongeren uit het oude bestand.
- Geen werkleeraanbod en geen uitkering: 1046  
 Ca 33 % van de jongeren ( **= 1046 jongeren**) krijgen uiteindelijk geen werkleeraanbod, De redenen hiervoor zijn verschillend: ze weten zelf werk te vinden en/of hebben geen behoefte aan werkleeraanbod, en ook jongeren die het werkleeraanbod weigeren en/of niet actief meewerken.

#### Conclusie:

Ca 28 % wordt door Jongerenloket uitgeplaatst op regulier (gesubsidieerd) werk

Ca 2,4 % wordt door Jongerenloket terug geleid naar regulier onderwijs

Ca 1,3 % wordt door Jongerenloket geplaatst op een BBL baan.

#### Criteria voor trajecten

- Er zijn basiscriteria voor het diverse re-integratieaanbod. Op basis van de brede diagnose bepaalt het Jongerenloket welk aanbod het meest passend is. Er wordt zo hoog mogelijk ingestoken van minder intensief oplopend tot intensiever aanbod. We sturen hier actief op. Momenteel wordt gewerkt aan verdere aanscherping van criteria uitgewerkt. Zo zorgen we dat jongeren het goedkoopst adequate aanbod krijgen.

---

<sup>1</sup> Er wordt minimaal gebruik gemaakt van extern werkleeraanbod. De jongeren die hiervoor in aanmerking komen worden allen naar de jobhunters van het Jongerenloket verwezen en bemiddeld.

- Jongeren kunnen maximaal 2 x een intern werkleeraanbod krijgen (telkens 6 maanden). Daarna evt. regulier zorgaanbod of minder intensief werkleeraanbod (bijv. jobhunters of begeleiding van klantmanager).

## Bijlage 6: Opzet en verantwoording onderzoek

Het evaluatieonderzoek is uitgevoerd door het Projectmanagementbureau (PMB) van de gemeente Utrecht. De cijfers in het rapport zijn afkomstig uit de klantregistratiesystemen en financiële administratie van SoZaWe. Daarnaast is gebruik gemaakt van openbare informatie zoals raadsvoorstellen, raadsverslagen en commissiebriefven, en niet openbare informatie via het intranet van de gemeente Utrecht.

### Interviews jongeren

In het kader van dit onderzoek is aan jongeren die gebruik maken van het WIJ-werkleeraanbod hun mening hierover gevraagd. In totaal zijn 30 jongeren gesproken bij Agens en FourstaR en bij het Jongerenloket. De jongeren zijn ter plekke aangesproken, er heeft geen selectie vooraf plaatsgevonden. Per gesprek is gesproken door 1 interviewer met 1 tot 3 jongeren. Elk gesprek duurde ca. 20-25 minuten.

De gesprekken geven een waardevolle indruk van de mening van jongeren die een werkleeraanbod volgen. Alle jongeren gaven graag hun medewerking aan de gesprekken. Geen enkel verzoek voor een gesprek werd geweigerd of onwelwillend bejegend.

Het gesprek is gevoerd aan de hand van een vraagpuntenlijst. Aan de jongeren is ruimte gegeven voor het aandragen en toelichten van relevante aandachtspunten. Tijdens de interviews is gesproken over de volgende onderwerpen:

- de achtergrond van de jongeren
- de ervaringen van de jongeren met het werkleeraanbod
- ervaring van de prikkel die uitgaat van de stagevergoeding.

### Interviews professionals

Ook is gesproken met 15 mensen die, vanuit verschillende posities, als professional zijn betrokken bij de uitvoering van de WIJ in Utrecht. Het gaat om vertegenwoordigers van re-integratiebedrijven, SoZaWe en het Jongerenloket: consultants, beleidsmedewerkers, P&C-medewerkers, controllers, managers, etc.

## Bijlage 7: Schatting woonsituatie jongeren

Zonder aanvullend onderzoek kan geen uitspraak worden gedaan over het effect van een woontoets op de gemeentefinanciën, noch over de inkomenseffecten bij de betrokken jongeren. Het aantal jongeren dat wordt geraakt door een zo'n toets kan wel worden geschat. Onderstaand raming van aantallen is gebaseerd op handmatig bijgehouden gegevens van de periode 1 juli - 1 oktober 2010 van het Jongerenloket. In financiële zin zal een inkomenstoets op basis van de huidige (niet harde) gegevens een besparing betekenen van ca. € 280.000 per jaar ten opzichte van het huidige beleid.

Totaal overzicht meldingen Jongerenloket 1 juli - 30 september 2010

| Woonsituatie |                                                                    | aantal | %   |
|--------------|--------------------------------------------------------------------|--------|-----|
|              | Bij ouders, familie, vrienden                                      | 234    | 55% |
|              | Samenwonend/gehuwd                                                 | 30     | 7   |
|              | Anders (AWBZ, dakloos, thuisloos, grijswonend, niet geregistreerd) | 17     | 4   |
|              | Zelfstandig wonend                                                 | 141    | 33  |
|              | Totaal                                                             | 422    | 100 |
| Leeftijd     | 18 - 20                                                            | 117    | 28  |
|              | 21 - 22                                                            | 105    | 25  |
|              | 23 - 26                                                            | 200    | 47  |
|              | Totaal                                                             | 422    |     |

## Colofon

### **Uitgave**

Gemeente Utrecht  
Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling  
Afdeling Sociale Zaken en Werkgelegenheid

### **Onderzoek**

Projectmanagementbureau Gemeente  
Utrecht  
H. van Oort  
R. Hop

### **Teksten**

ARCO SZ  
P. van Eekert

### **Sociale zaken en werkgelegenheid**

R. Jalmous  
M. de Haan  
P. Pos  
J. v.d. Plaats  
T. Hegeman

### **Datum**

April 2011

### **Meer informatie**

**Redactieadres** Postbus 16200, 3500 CE  
Utrecht

**Telefoon** 030 – 286 5109

**E-Mail** p.pos@utrecht.nl

**www**.utrecht.nl



## Bijlage 2 bij de raadsvoordracht Evaluatie WIJ

In deze bijlage wordt tegemoet gekomen aan de toezegging aan de raad op 9-12-2010, waarin is toegezegd dat de raad binnen een jaar geïnformeerd zal worden over hoe het jongerenloket wordt opgenomen als onderdeel van het dienstverleningsconcept van de afdeling Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

### De jongerenaanpak binnen het nieuwe Dienstverleningsconcept

Op 30 mei eindigt de pilot Jongerenloket en worden de taken van het jongerenloket geïntegreerd in de nieuwe organisatie Werk en Inkomen. De start van de afdeling Werk en Inkomen, op basis van het nieuwe Dienstverleningsconcept en de bijbehorende reorganisatie, is een natuurlijk moment om de jongerenaanpak een definitieve plek in de organisatie te geven.

In het Dienstverleningsconcept behoudt de afdeling Werk en Inkomen een specifieke benadering voor jongeren. In de evaluatie van de WIJ is de meerwaarde van deze specifieke aanpak bevestigd.

Het Jongerenteam behoudt de waardevolle elementen uit het Jongerenloket, maar gaat in afgeslankte vorm verder, waarbij nog sterker wordt gestuurd op resultaten.

Deze specifieke benadering kenmerkt zich door een sterk activerende aanpak vanaf de eerste kennismaking, een sterke focus op het behalen van een startkwalificatie en een integrale kijk op de jongere in zijn totale omgeving, hetgeen zich verder uitstrekt dan de leefdomeneinen werk en inkomen. Voor jongeren in een (dreigend) sociaal kwetsbare situatie kan direct contact worden gelegd met de keten van zorg en veiligheid, die eveneens een specifieke benadering kent voor de doelgroep jongeren.

De evaluatie van de uitvoering van de WIJ en de dagelijkse praktijkervaringen in het Jongerenloket zijn aanleiding geweest om de aanpak en werkwijze van het Jongerenloket in de nieuwe afdeling Werk en Inkomen op enkele punten aan te passen. De jongerenaanpak zal in de toekomst gestoeld zijn op de volgende uitgangspunten, waarbij tevens is aangegeven op welke punten dit afwijkt van de huidige situatie:

1. Startkwalificatie gaat voor Werk; Werk gaat boven Inkomen  
*Dit uitgangspunt is niet veranderd, maar wij willen dit veel dominanter tot uitdrukking brengen. In overleg met ROC en RMC wordt nu een werkwijze voorbereid waarin het eerste intakegesprek wordt verzorgd door de scholingsmedewerkers van de ROC's voor alle jongeren zonder startkwalificatie. Ingezet wordt op de terugkeer naar school, of werk in combinatie met scholing zoals in de vorm van een BBL-traject of een korte opleiding/vaardigheidstraining met certificaat. Hiermee denken wij 3 tot 4 maal meer jongeren zonder startkwalificatie terug te voeren naar school of opleiding dan tot nu toe : zo'n 12% van de jongeren die gebruik maken van de dienstverlening van het Jongerenloket. Bij gelijkblijvende jaarlijkse instroom van 2580 jongeren, streven wij naar 300 jongeren die deze stap maken. In 2010 was sprake van een veel lager getal : 88 jongeren. De hoogte van deze nieuwe taakstelling wordt nog besproken met de partners. De nieuwe werkwijze zal ingaan op 1 juni. Voor 2011 wordt daarom gestreefd naar minimaal een verdubbeling (176-200).*
2. Integrale benadering met betrekking tot werk en inkomen en aanverwante leefgebieden  
*We zijn voorstander van de betrekkelijk unieke integrale aanpak van de gemeente met UWV Werkbedrijf, RMC en de ROC's, met directe relaties naar ketenpartners op de leefdomeneinen welzijn, zorg en veiligheid. Per 2012 is overigens waarschijnlijk het UWV Werkbedrijf geen volwaardig partner meer in deze aanpak, gelet op de daar door te voeren inkrimping en schaalvergroting.*
3. Sterk activerende methodische aanpak, gericht op zelfredzaamheid en eigen verantwoordelijkheid  
*De jongeren worden vanaf het eerste moment van binnenkomst geactiveerd om zelf aan de slag te gaan met hun problemen en de regie in eigen hand te nemen. Zij krijgen meteen vanaf het eerste*

*bezoek aan het jongerenloket huiswerk mee en worden al in hun eerste intake (met behulp van een zelftest) uitgedaagd na te denken over hun nabije toekomst.*

4. De intensieve en integrale begeleidingsperiode binnen het Jongerenloket wordt verkort van drie maanden naar zes weken  
*We zien dat de grootste successen op het gebied van bemiddeling naar school of werk worden geboekt in de eerste zes weken van de dienstverlening. Daarom zal direct na de zesde week een leerwerktraject bij een re-integratiebedrijf worden gestart.*
5. Zolang perspectief op werk bestaat, blijft de jongere in de caseload van een werkcoach  
*In de huidige situatie worden jongeren, die na drie maanden begeleiding nog niet aan het werk zijn, overgedragen aan een klantmanager buiten het Jongerenloket, die het contact onderhoudt met het re-integratiebedrijf. In de nieuwe situatie houden de werkcoaches van het Jongerenloket de jongeren in hun caseload, zolang er perspectief op werk is, dus ook indien de jongere een leerwerktraject volgt bij een re-integratiebedrijf. Dit beperkt het aantal overdrachtsmomenten en houdt de focus op bemiddeling naar werk.*
6. Meer gebruik maken van de dienstverlening op het Werkplein, voordat jobhunter wordt ingehuurd  
*Jongeren met goede kans op bemiddeling naar werk, worden in de huidige situatie onmiddellijk gekoppeld aan een extern ingehuurde jobhunter, gefinancierd uit het regionaal actieplan jeugdwerkloosheid. Een succesvolle formule, die ook inzetbaar is via onze eigen Werkpleinen. Specifieke matchers voor jongeren zullen deel gaan uitmaken van het Jongerenteam, die de taak hebben het vacaturebestand in de regio Utrecht up-to-date te houden en matchingen uit te voeren op het werkzoekendenbestand. De matchers zijn ook getraind op een intensieve begeleiding, gericht op vacaturebemiddeling bij een werkgever. Wanneer de extra middelen vanuit het regionaal actieplan in de loop van 2012 wegvallen, is de taak geborgd in de eigen organisatie.  
Jaarlijks streefcijfer t.a.v. plaatsing op werk wordt gesteld op 30% ; ofwel 750 jongeren.  
In 2010 zijn 573 jongeren op werk geplaatst. Voor 2011 (nieuwe aanpak wordt 1 juni ingevoerd), komt het streefcijfer op 650.*
7. We stimuleren jongeren om zich digitaal bij het Jongerenloket aan te melden.  
*Conform het nieuwe Dienstverleningsconcept van de afdeling Werk en Inkomen wordt meer dienstverlening digitaal mogelijk en wordt de eerste melding van klanten volledig via digitale weg mogelijk gemaakt. Juist van de doelgroep jongeren verwachten wij dat hier veel gebruik van gemaakt wordt. De jongeren kunnen zich straks via internet aanmelden en de zelftest doen, waarna zij een afspraak krijgen voor een eerste gesprek met hun werkcoach. Jongeren, die zich spontaan melden op het Werkplein aan de Willem Dreeslaan stimuleren we om ter plekke op een klant-PC het meldingsproces (incl. zelftest) te doorlopen.*
8. Alle gesprekken met jongeren vinden plaats op afspraak  
*Het Dienstverleningsconcept gaat uit van uitsluitend gesprekken met klanten op afspraak (en dus afschaffing van vrije inloop) om zodoende de klantgesprekken efficiënter in te kunnen plannen en de werkcoach de gelegenheid te geven het gesprek voor te bereiden. Mochten jongeren toch spontaan binnenlopen, wordt gekeken of een afspraak snel gemaakt kan worden en wordt de jongere gewezen op de vacatures, die op het Werkplein direct te bekijken zijn.*
9. De jongerenaanpak zal geen project meer zijn, maar wordt geborgd binnen de organisatie  
*In de huidige projectmatige organisatie worden de medewerkers aangestuurd door een teamleider met ondersteuning van een projectleider (incidentele projectfinanciering). Daarnaast wordt het jongerenteam binnen SoZaWe aangestuurd door een teamleider.  
Vanaf 1 juni valt de verantwoordelijkheid van de jongerenaanpak onder 1 teamleider.*

#### 10. Borging van het registratiesysteem Mens Centraal binnen de organisatie

*In de projectmatige aanpak van het Jongerenloket is geëxperimenteerd met het ICT-systeem Mens Centraal, dat bij uitstek geschikt is voor een integrale benadering van klanten (omdat het meerdere leefgebieden ondersteunt dan alleen werk en inkomen). We gaan het systeem in de nieuwe situatie borgen en het beheer binnen de eigen organisatie onderbrengen. Hierdoor besparen we op de extra kosten voor beheer en ontwikkeling, die in de projectperiode incidenteel zijn gefinancierd.*

Naast de besparingen die bij de bovenstaande punten reeds zijn genoemd, is de formatie werkcoaches voor jongeren naar beneden bijgesteld vanwege de kortere intensieve begeleidingsperiode (punt 4), de vermindering van de toeloop van jongeren (punt 7) en de efficiëntere planning van gesprekken (punt 8). Nadat de formatie t.b.v. jongeren (loket + team) al in 2011 als gevolg van de evaluatie in 2010 naar beneden was bijgesteld, gaat de SoZaWe-formatie per 1 juni van 13,4 fte naar 9,4 fte.

In 2011 en 2012 blijft daarnaast extra formatie van het regionaal actieplan Jeugdwerkloosheid voor het jongerenteam beschikbaar. Wij gaan er van uit dat als gevolg van de verbeterende economische situatie in de loop van 2011 / 2012 de toeloop op het Jongerenloket dusdanig vermindert, dat deze extra formatie uit het actieplan niet langer noodzakelijk is. Bovendien zal naar alle waarschijnlijkheid in 2013 de wet Werken naar Vermogen worden ingevoerd, waardoor opnieuw heroverwegingen zullen plaatsvinden.