Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht

Gemeente Utrecht

Vaststellingsrapport

Bestemmingsplan Zandweg 186A, De Meern-Noord

December 2021

Inhoud vaststellingsrapport

1 INLEIDING 3

1.1 BESTEMMINGSPLAN ZANDWEG 186A, DE MEERN 3
1.2 DE OPBOUW VAN HET VASTSTELLINGSRAPPORT 3
1.3 DE VASTSTELLINGSPROCEDURE 3
1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen 3
1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan 3
1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen 3
1.3.4 Procedure voor de vaststelling 4
1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen 4

2 SAMENVATTING 5

2.1 PROCEDUREEL 5
2.2 INHOUD VAN DE ZIENSWIJZEN 5
2.3 WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP 5
2.3.1 Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen 5
2.3.2 Ambtshalve wijziging van de juridische regeling 7
2.3.3 Wijziging van de verbeelding naar aanleiding van zienswijzen 8
2.3.4 Ambtshalve wijziging van de verbeelding 8
2.3.5 Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van zienswijzen 8
2.3.6 Ambtshalve wijziging van de onderbouwing 11

3 BESPREKING VAN VEEL GENOEMDE ONDERWERPEN 14

3.1 GROEN VERDWIJNT 14
3.1.1 Zienswijzen 14
3.1.2 Reactie op zienswijzen 14
3.2 BESCHERMDE SOORTEN 15
3.2.1 Zienswijzen 15
3.2.2 Reactie op zienswijzen 16
3.3 SCHADE EN HINDER DOOR BOUWWERKZAAMHEDEN 18
3.3.1 Zienswijzen 18
3.3.2 Reactie op zienswijzen 18
3.4 VERKEER 19
3.4.1 Zienswijzen 19
3.4.2 Reactie op zienswijzen 19
3.5 PARKEREN 20
3.5.1 Zienswijzen 20
3.5.2 Reactie op zienswijzen 20
3.6 BODEM 22
3.6.1 Zienswijzen 22
3.6.2 Reactie op zienswijzen 22
3.7 BOUWVELD 3 NAAR HET ZUIDEN VERPLAATSEN 23
3.7.1 Zienswijzen 23
Stedenbouw 23
3.7.2 Reactie op zienswijzen 23

4 BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN 26

ZIENSWIJZE 1 26
ZIENSWIJZE 2 26
ZIENSWIJZE 3 27
ZIENSWIJZE 4 28
ZIENSWIJZE 5 29
ZIENSWIJZE 6 31
ZIENSWIJZE 7 32

BIJLAGEN 1 OMVANG OPENBAAR GROEN EN BEBOUWING IN HUIDIGE EN NIEUWE SITUATIE 33

BIJLAGE 2 ACTUALISATIE ONTWIKKELINGSVISIE 2003 34

BIJLAGE 3 BOUWPLAATSINRICHTING 35

1 Inleiding

1.1 Bestemmingsplan Zandweg 186A, De Meern

Het plangebied ligt in De Meern en is globaal begrensd door de Zandweg in het zuiden. In het oosten de Zonzijde en het Wolkendek. De Luwte in het noorden en de Schemering in het oosten. Deze erftoegangswegen maken onderdeel uit van de wijk 't Weer. Het bedrijf Koedam Tegels B.V. is verhuisd naar een andere locatie, waardoor er plaats is om 12 woningen op deze locatie te ontwikkelen.

Het doel van het bestemmingsplan is het planologisch mogelijk maken van de bouw van 12 woningen.

1.2 De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2 is een samenvatting gegeven van de inhoud van dit rapport. Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen of ambtshalve, zijn in paragraaf 2.3 opgesomd. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen de juridische regeling, die is vastgelegd in de regels met de bijbehorende verbeelding, en de onderbouwing van de juridische regeling, die in de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen daarbij wordt gegeven. Dat onderscheid is nodig, omdat belanghebbenden die geen zienswijze hebben ingediend, beroep mogen instellen tegen wijzigingen van de juridische regeling. Tegen een wijziging van de onderbouwing kan in beginsel geen beroep ingesteld worden.
Het verbeteren van kennelijke fouten, van de redactie of van interpunctie zijn niet vermeld.
In hoofdstuk 3 zijn de onderwerpen besproken die in meerdere zienswijzen aan de orde zijn gesteld.
In hoofdstuk 4 zijn de zienswijzen behandeld. De zienswijzen zijn samengevat en per onderwerp van een reactie voorzien. De behandeling van elke zienswijze eindigt met een conclusie waarin is aangegeven of naar aanleiding van de zienswijze het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd is of niet. In het geval van een wijziging verwijst de conclusie naar de paragraaf in hoofdstuk 2 waarin de wijziging is weergegeven.

1.3 De vaststellingsprocedure

1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 1 mei 2020 tot en met donderdag 11 juni 2020 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden zienswijzen over het ontwerp aangeboden worden aan de gemeenteraad.

1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan

Er zijn 7 zienswijzen tijdig ingediend.

1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen

Een zienswijze bevat de mening van een indiener. De meningen in een zienswijze of de zienswijze zelf zijn nooit goed, fout, gegrond of ongegrond. Elke zienswijze wordt zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of het ontwerpbestemmingsplan aangepast moet worden. Als een zienswijze vragen bevat, worden die in dit vaststellingsrapport zo mogelijk beantwoord.
In dit rapport zijn alleen de samenvattingen van zienswijzen opgenomen. In verband met de privacy van indieners zijn de zienswijzen niet openbaar gemaakt. Burgemeester en wethouders en de gemeenteraad krijgen wel van alle zienswijzen een kopie toegestuurd, zodat zij de volledige zienswijze kunnen lezen en bijvoorbeeld kunnen nagaan waar de indiener woont.

Als een zienswijze niet aan de wettelijke eisen voldoet, wordt de indiener, als haar of zijn adres bekend is, in de gelegenheid gesteld om daar alsnog voor te zorgen. Bij een te laat ingediende zienswijze wordt alleen aan de wettelijke eis voldaan, als de indiener kan aantonen dat het op tijd indienen redelijkerwijs niet mogelijk was. Zienswijzen die uiteindelijk nog steeds niet aan de wettelijke eisen voldoen, worden buiten behandeling gelaten. De zienswijze wordt wel doorgestuurd naar de gemeenteraad, zodat de raad kennis kan nemen van de zienswijze.

1.3.4 Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van het bestemmingsplan voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of het ontwerpbestemmingsplan nog aangepast moet worden, bijvoorbeeld naar aanleiding van de zienswijzen. Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor het bestemmingsplan, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van het ontwerp, vast te stellen.
De gemeenteraad kan de indieners van zienswijzen in de gelegenheid stellen om hun zienswijze tijdens een raadsinformatiebijeenkomst toe te lichten. Op zo'n bijeenkomst kunnen de raadsleden vragen stellen aan indieners en ook aan ambtenaren die bij de vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan betrokken zijn.
Voordat de voltallige gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie Stad en Ruimte. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. De verantwoordelijke wethouder is daarbij aanwezig en wordt in de gelegenheid gesteld te reageren op de mening van de leden van de raadscommissie. De raadscommissie bepaalt of een nadere bespreking in de gemeenteraad nog nodig is of dat het bestemmingsplan als hamerstuk geagendeerd kan worden.
De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vervolgens, al dan niet als hamerstuk, vast.

1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen

De vaststellingsprocedure is beschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Dat artikel verwijst weer naar Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, de zogenaamde uniforme, openbare voorbereidingsprocedure.
Op grond van artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht moeten zienswijzen binnen de daarvoor gestelde termijn van zes weken worden ingediend. Op grond van artikel 6:9, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, is bij verzending per post een zienswijze op tijd ingediend, als hij voor het einde van de termijn ter post is bezorgd en de zienswijze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

2 Samenvatting

2.1 Procedureel

Alle 7 zienswijzen voldoen aan de wettelijke eisen en worden in behandeling genomen.

2.2 Inhoud van de zienswijzen

In meerdere zienswijzen zijn gronden aangevoerd over de thema's groen, beschermde soorten, bouwwerkzaamheden, verkeer, parkeren, bodem, verplaatsen van bouwveld 3 en de inrichting van de openbare ruimte. Deze thema's komen in hoofdstuk 3 aan bod, waarin een algemene reactie op de zienswijzen zijn gegeven.

Onderwerpen die niet zijn voorzien van een algemene reactie, maar van een individuele reactie zijn onder andere: privacy, bezonning, planschade, welstand, boringsvrije zone en uitzicht. Een reactie op deze onderwerpen is per zienswijze, weergegeven in hoofdstuk 4.

2.3 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

Hieronder zijn eerst wijzigingen van de juridische regeling, dat wil zeggen wijzigingen in de regels of wijzigingen van de verbeelding, opgesomd.
Vervolgens zijn de wijzigingen in de toelichting en de bijlagen daarbij, weergegeven.

2.3.1 Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen

2.3.1.1 Opnemen van (een nieuw) artikel 11, in de vorm van algemene aanduidingsregels.
In artikel 11 zijn regels over de 'Milieuzone – boringsvrije zone' opgenomen. De volgende tekst is toegevoegd:

> Artikel 11 Algemene aanduidingsregels
> 11.1 Milieuzone – boringsvrije zone
>
> 11.1.1 Aanduidingsomschrijving
> Ter plaatse van de aanduiding 'Milieuzone – boringsvrije zone' zijn de gronden, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het behoud van de beschermde kleilaag in de bodem van de boringsvrije zone van het grondwaterwingebied De Meern. Op deze zone zijn regels van de Provinciale milieuverordening Utrecht 2013 van toepassing.
>
> 11.1.2 Bouwregels
> 1. Het is in de boringsvrije zone verboden om:
> a. boorputten op te richten, in exploitatie te nemen of te hebben met een boordiepte van 40 meter of meer onder maaiveld;
> b. grond- of funderingswerken uit te voeren of te hebben op een diepte van 40 meter of meer onder het maaiveld;
> c. werken tot stand te brengen of handelingen te verrichten waardoor direct of indirect warmte aan het grondwater wordt onttrokken of toegevoegd, met inbegrip van het oprichten, in exploitatie nemen of hebben van een bodemenergiesysteem.
> 2. Het verbod van lid 1, geldt niet als vrijstelling is verleend op grond van de Interim Omgevingsverordening Provincie Utrecht.

2.3.1.2 Opnemen van (een nieuw) artikel 1.46 Wonen
In artikel 1.46 is het begrip Wonen gedefinieerd:

1.46 Wonen
Het wonen ten behoeve van één afzonderlijk huishouden.

2.3.1.3 Opnemen van (een nieuw) artikel 5.3.3 Voorwaardelijke verplichting parkeren
In artikel 5.3 is een voorwaardelijke verplichting opgenomen zodat is geborgd dat voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd:

> 5.3.3 Voorwaardelijke verplichting parkeren
> Het gebruiken voor het wonen als bedoeld in lid 5.1 onder 1is uitsluitend toegestaan als per woning minimaal twee parkeerplaatsen naast elkaar worden gerealiseerd en in stand gehouden

2.3.1.4 Opnemen van een nieuw artikel 5.5 Afwijken van de gebruiksregels
In artikel 5.5 worden twee leden toegevoegd (lid 2 en lid 3):

5.5 Afwijken van de gebruiksregels

1. Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel in artikel 5.4.1 onder 3 voor bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van Bedrijven functiemenging, voor zover deze naar aard en invloed op de omgeving, gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm en de aangegeven maatgevende milieuaspecten, vergelijkbaar zijn met categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging.
2. Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel in artikel 5.3.3 mits vaststaat dat voldoende parkeergelegenheid, overeenkomstig de normen in de beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto, die als bijlage 1 bij de Parkeernota Stallen en Parkeren 2013 hoort, wordt gerealiseerd.
3. Als de onder regel 2 bedoelde beleidsregels worden gewijzigd, wordt met die wijziging rekening gehouden.

2.3.1.5 Opnemen van een nieuw artikel 6.3.3 Voorwaardelijke verplichting haag
In artikel 6.3.3 zijn is een voorwaardelijke verplichtingen opgenomen zodat is geborgd dat er een haag wordt gerealiseerd:

> 6.3.3 Voorwaardelijke verplichting haag
> Het gebruiken voor het wonen als bedoeld in lid 6.1 onder 1 is slechts toegestaan als ter plaatse van de aanduiding 'Specifieke vorm van Wonen-1' een gedurende het gehele jaar door bladdragende windhaag met aaneengesloten bladerdek en met een minimale hoogte van 1 meter, wordt aangebracht en in stand gehouden.

2.3.1.6 Opnemen van een nieuw artikel 6.3.4 Voorwaardelijke verplichting parkeren
In artikel 6.3.4 is voorwaardelijke verplichting opgenomen zodat is geborgd dat voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd:

> 6.3.2 Voorwaardelijke verplichting parkeren
> Het gebruiken voor het wonen als bedoeld artikel 6.1 onder 1 is uitsluitend toegestaan als de parkeerplaatsen zijn ingericht en in stand worden gehouden overeenkomstig de in Bijlage 2 Inrichtingsplan Zandweg 186a voorgeschreven inrichting.

2.3.1.7 Opnemen van een nieuw artikel 6.5 Afwijken van de gebruiksregels
In artikel 6.5 worden twee leden toegevoegd (lid 2 en lid 3):

6.5 Afwijken van de gebruiksregels

1. Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel in artikel 6.4.1 onder 3 voor bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van Bedrijven functiemenging, voor zover deze naar aard en invloed op de omgeving, gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm en de aangegeven maatgevende milieuaspecten, vergelijkbaar zijn met categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging.
2. Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel in artikel 6.3.2 mits vaststaat dat voldoende parkeergelegenheid, overeenkomstig de normen in de beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto, die als bijlage 1 bij de Parkeernota Stallen en Parkeren 2013 hoort, wordt gerealiseerd.
3. Als de onder regel 2 bedoelde beleidsregels worden gewijzigd, wordt met die wijziging rekening gehouden.

2.3.2 Ambtshalve wijziging van de juridische regeling

Onderstaande wijzigingen zijn o.a. doorgevoerd naar aanleiding van aanpassingen in het ontwerp en interne toetsing.

2.3.2.1 Aanpassing artikel 5.2.1, lid 3
In artikel 5.2.1, lid 3 is de tekst van het ontwerp “Ter plaatse van de aanduiding 'maximum aantal wooneenheden' mag het aantal wooneenheden niet meer bedragen dan het aangegeven aantal.” Vervangen door de volgende tekst ‘Ter plaatse van de aanduiding 'maximum aantal wooneenheden' mag het aantal woningen niet meer bedragen dan het aangegeven aantal.”

2.3.2.2 Toevoegen artikel 5.2.2, lid 8
In artikel 5.2.2, lid 8 zijn de begrippen ‘bebouwingsgebied’ en ‘achtererfgebied’ opgenomen.
“Het bebouwingsgebied omvat het achtererfgebied alsmede de grond onder het hoofdgebouw, uitgezonderd de grond onder het oorspronkelijk hoofdgebouw. Het achtererfgebied, is het erf achter de lijn die het hoofdgebouw doorkruist op 1 m achter de voorkant en van daaruit evenwijdig loopt met het aangrenzend openbaar toegankelijk gebied, zonder het hoofdgebouw opnieuw te doorkruisen of in het erf achter het hoofdgebouw te komen.”

2.3.2.3 Aanpassing artikel 6.2.1, lid 4
In artikel 6.2.1, lid 4 is de tekst van het ontwerp “Ter plaatse van de aanduiding 'maximum aantal wooneenheden' mag het aantal wooneenheden niet meer bedragen dan het aangegeven aantal.” Vervangen door de volgende tekst ‘Ter plaatse van de aanduiding 'maximum aantal wooneenheden' mag het aantal woningen niet meer bedragen dan het aangegeven aantal.”

2.3.2.4 Verwijderen van artikel 6.2.2, lid 6
Artikel 6.2.2, lid 6 in het ontwerpbestemmingsplan is geschrapt:

” De oppervlakte van bijbehorende bouwwerken in het bebouwingsgebied bedraagt niet meer dan:

a. in het geval van een bebouwingsgebied kleiner dan of gelijk aan 100m^2: 50% van het bebouwingsgebied,
b. in het geval van een bebouwingsgebied groter dan 100m^2 en kleiner dan of gelijk aan 300m^2: 50%, vermeerderd met 20% van het deel van het bebouwingsgebied dat groter is dan 100m^2,

c. in het geval van een bebouwingsgebied groter dan 300m²: 90 m², vermeerderd met 10% van het deel van het bebouwingsgebied dat groter is dan 300m², tot een maximum van in totaal 150m².”

2.3.3 Wijziging van de verbeelding naar aanleiding van zienswijzen

2.3.3.1 De aanduiding ‘Milieuzone – boringsvrije zone’ ex artikel 11 van de regels, is op de verbeelding opgenomen.

2.3.3.2 De bestemming ‘Verkeer – verblijfsgebied’, van de strook grond tussen het noordelijkste bouwblok (van de levensbestendige woningen) en de bestaande hoekbebouwing aan Luwte en Wolkendek, wijzigen in de bestemming ‘Wonen-2’.

2.3.3.3 De aanduiding Specifieke vorm van Wonen-1 is op de verbeelding opgenomen.

2.3.4 Ambtshalve wijziging van de verbeelding

2.3.4.1 Verwijderen van een stukje uitbreiding in het bouwvlak gelegen in de bestemming ‘Wonen-1’.

2.3.4.2 Wijziging positionering bouwvlak.
Het bouwvlak is iets verschoven naar aanleiding van de meest recente ontwerpplannen.

2.3.5 Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van zienswijzen

2.3.5.1 Aanpassing paragraaf 4.2.1 van de toelichting (verkeer).
In paragraaf 4.2.1 is de tekst van het ontwerp voor de verkeersaantrekkende werking, gewijzigd en aangevuld met de volgende tekst:

“De woningen worden ontsloten via de Zandweg (max. 2) en deels via 't Weer (max. 10). Met het plan wordt de straat Luwte naar het zuiden verlegd zodat de straat Zonzijde doorloopt. In publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' van het CROW zijn kengetallen opgenomen voor de verkeersgeneratie van nieuwe woningen per woningtype. Er worden 12 woningen gerealiseerd, waarvan 2 vrijstaande en 10 twee onder een kap woningen.

De tabel hieronder laat zien wat de toekomstige verkeersgeneratie is van de 10 woningen aan de Luwte en de 2 woningen aan de Zandweg op een week- en werkdag. Het aantal verkeersbewegingen van motorvoertuigen bedraagt voor vrijstaande woningen 8,2 per woning en voor twee onder een kap woningen 7,8 verkeersbewegingen per woning. Conform het CROW (publicatie 317) is de omrekenfactor van weekdag naar werkdag 1,11. Ofwel de etmaalintensiteit op een gemiddelde werkdag (maandag t/m vrijdag) is 10% hoger dan op een gemiddelde weekdag (maandag t/m zondag). We gaan hier van een werkdag uit, omdat er dan sprake is van het hoogste aantal verkeersbewegingen. Deze ontwikkeling leidt tot 105 verkeersbewegingen per etmaal. De aanwezige infrastructuur kan deze kleine toename aan. Na de realisatie van de woningen zal het verkeer op de omliggende erftoegangswegen ruim onder de grens van 2.500 mvt/etmaal blijven. We spreken dan nog steeds van een leefbare situatie.

Functie	Programma	Kencijfers CROW	Verkeersgeneratie Mvt / etmaal Weekdag	Verkeersgeneratie Mvt / etmaal Werkdag

Koop (twee-onder- één-kap)	10 woningen	7,8 per woning	78	87
Koop (Vrijstaand)	2 woningen	8,2 per woning	16	18
Totaal			94	105

2.3.5.2 Aanpassing paragraaf 4.2.3 van de toelichting (parkeren).
In paragraaf 4.2.3 is de tekst van het ontwerp vervangen door de volgende tekst:
Nota stallen en parkeren
In bijlage 1 van de nota stallen en parkeren (2013) staan de parkeernormen. Het plangebied valt in zone C1. De woningen krijgen een vloeroppervlakte van meer dan 130m² BVO. Voor een woning met deze afmetingen in zone C1 moeten minimaal 1,5 parkeerplaatsen en maximaal 1,75 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Het bestemmingsplan biedt ruimte aan maximaal 12 woningen. Voor 12 woningen moeten minimaal 18 (1,5 x 12) en maximaal 21 (1,75 x12) parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Twee-onder-een-kapwoningen
De 6 twee-onder-een-kapwoningen in het plan krijgen een garage met oprit voor 2 auto's achter elkaar. Dit wordt gerekend als 1.5 parkeerplaats. De parkeerplaatsen bij de 6 twee-onder-een-kapwoningen worden dus als 9 parkeerplaatsen gerekend.

Levensloopbestendige woningen
Er worden 4 levensloopbestendige woningen gerealiseerd. Deze woningen krijgen één parkeerplaats in de tuin (0,5 parkeerplaats). Dit wordt gerekend als 0,5 parkeerplaats per woning. De parkeerplaatsen bij de levensloopbestendige woningen worden dus als 2 parkeerplaatsen gerekend.

Vrijstaande woningen
De 2 vrijstaande woningen krijgen elk 2 parkeerplaatsen naast elkaar in de tuin. Dit wordt gerekend als 1 parkeerplaats per woning. De parkeerplaatsen bij de vrijstaande woning wordt gerekend als 2 parkeerplaatsen.

Openbare ruimte
Een parkeerplaats in de openbare ruimte wordt als 1 parkeerplaats gerekend. Er worden in de openbare ruimte 5 extra parkeerplaatsen gerealiseerd.

Conclusie
Ten behoeve van de 12 woningen moeten minimaal 18 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Er worden 13 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd.
Daarnaast worden er 5 parkeerplaatsen in openbaar gebied aangelegd. In totaal worden er dus 18 parkeerplekken gerealiseerd. De 6 gecompenseerde parkeerplaatsen vallen hier niet onder.
Het aantal van 18 parkeerplekken is conform de parkeernorm uit de Nota Stallen en Parkeren.

2.3.5.3 Aanpassing paragraaf 5.8 van de toelichting (natuurbescherming).
In paragraaf 5.8 is de tekst van het ontwerp over Utrechtse soorten aangevuld met de volgende tekst:

“Uit het ecologisch onderzoek blijkt dat er geen beschermde soorten uit de Wet natuurbescherming in het plangebied voorkomen. Er ontbreekt functioneel leefgebied voor deze soorten. Wel is het aannemelijk dat de merel en de tjiftjaf in het plangebied voorkomen. Deze vogels hebben in Utrecht een beschermde status (Utrechtse soortenlijst). Ruimtelijke ontwikkelingen mogen voor deze soorten niet tot nadelige effecten leiden.

Het weghalen van 374m^2 beplanting leidt niet tot een verslechtering van het leefgebied van de tjiftjaf. De tjiftjaf foerageert vooral in opgaande beplanting, zoals bomen en struiken en nestelt in dichte vegetatie. Wanneer we de nieuwe situatie vergelijken met de huidige, dan leent de nieuwe situatie zich ook goed voor een territorium van de tjiftjaf.
De voorgenomen ontwikkeling zal een versterking van het leefgebied van de merel betekenen. De nieuwe woningen hebben (blok)hagen als erfafscheiding in de voor- en zijtuinen, grenzend aan het openbaar gebied. Ook worden in de openbare ruimte struwelen aangelegd. Hierdoor neemt het areaal functioneel leefgebied, zowel broedgelegenheid maar vooral foerageergebied, toe.

Paragraaf 5.8: In paragraaf 5.8 is de tekst van het ontwerp met betrekking tot diervriendelijk bouwen, vervangen door de volgende tekst:

“Met de bouw van de nieuwe woningen wordt rekening gehouden met 'diervriendelijk bouwen'. De nieuwe woningen hebben namelijk blokhagen als erfafscheiding in de voor- en zijtuinen, grenzend aan openbaar gebied. In de blokhagen kunnen huismussen schuilen.

Ook wordt bij elke woning een neststeen aangebracht als nestplaats voor huismussen en gierzwaluwen. De neststeen wordt zo hoog mogelijk onder het overstek in de woninggevel geplaatst. Hierdoor wordt een zo vrij mogelijke aanvliegroute gewaarborgd. Zie hiervoor onderstaande afbeelding.”



2.3.5.4 Aanpassing van paragraaf 5.10 (water) van de toelichting.
In paragraaf 5.10 is de tekst van het ontwerp gecorrigeerd met de volgende tekst:

- Boringsvrije zone De Meern

  Het plangebied ligt in de boringvrije zones De Meern, zie figuur 5.8. De boringvrije zone is een zone rondom de grondwaterwinning De Meern. Deze grondwaterwinning is de bron van de

drinkwatervoorziening voor o.a. de gemeente Utrecht. In de boringvrije zone beschermt een ondergrondse kleilaag de onderliggende waterwinning.
Om te voorkomen dat een kleilaag die de onderliggende waterwinning beschermt, wordt doorboord en ter bescherming van de grondwaterkwaliteit voor de drinkwatervoorziening stelt de provincie Utrecht in de Interim Omgevingsverordening in art 3.40 t/m 3.49 dat een aantal activiteiten aan voorschriften is gebonden. Het betreft onder andere een verbod op boor-, grond- en funderingswerkzaamheden dieper dan 40 meter onder het maaiveld en het toepassen van bodemenergiesystemen. Onder voorwaarden zijn vrijstellingen op dit verbod mogelijk.
Daarnaast geldt voor iedereen de bijzondere zorgplicht. Dit houdt in dat verontreiniging van het grondwater moet worden voorkomen of, voor zover het niet kan worden voorkomen, zoveel mogelijk moet worden beperkt of ongedaan gemaakt. De regels van de PMV gelden onafhankelijk van het bestemmingsplan.

- Deze boringsvrije zone De Meern is weergegeven in figuur 5.8;
- Het onderschrift bij figuur 5.8 is waterwingebied De Meern.

2.3.5.5 Aanpassing van de quickscan natuurwaarden in bijlage 2 van de toelichting.
Het onderzoek is voor de compensatie van de Utrechtse soorten (merel en tjiftjaf) gewijzigd. Verder is de begrenzing van het onderzochte plangebied verduidelijkt. De aangepaste quickscan vervangt de bijlage die bij het ontwerp was opgenomen.

2.3.5.6 Aanpassing van de watertoets in bijlage 6 van de toelichting.
De watertoets in de bijlage is gecorrigeerd conform de (hierboven), opgesomde punten uit paragraaf 2.3.5.4.

2.3.5.7 Aanpassing Artikel 5 in artikelsgewijze toelichting
In Artikel 5 van de Artikelsgewijze toelichting is de volgende passage toegevoegd:
In artikel 5.3.3 is een voorwaardelijke verplichting opgenomen zodat is geborgd dat voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. In de regels van de bestemming Wonen-1 wordt opgenomen dat bij elke woning op eigen terrein 2 parkeerplaatsen naast elkaar gerealiseerd moeten worden. Er is uitdrukkelijk voor gekozen om de parkeerplaatsen niet in de lengte (dus achterelkaar) mogelijk te maken. Op deze wijze wordt gestimuleerd dat de parkeerplaatsen daadwerkelijk worden gebruikt. Van deze regeling kan worden afgeweken mis wordt voldaan aan de Nota Stallen en Parkeren.

2.3.5.8 Aanpassing Artikel 6 in artikelsgewijze toelichting
In Artikel 6 van de Artikelsgewijze toelichting is de volgende passage toegevoegd:

In artikel 6.3.3 is een voorwaardelijke verplichting opgenomen zodat is geborgd dat de blokhaag wordt gerealiseerd en in stand wordt gehouden. In artikel 6.3.4 is een voorwaardelijke verplichting opgenomen, zodat is geborgd dat voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. Voor de bestemming Wonen-2 wordt het inrichtingsplan van ‘t Weer, met daarop de parkeerplaatsen, als bijlage toegevoegd bij de regels. Van deze regeling kan worden afgeweken mits wordt voldaan aan de Nota Stallen en Parkeren.

2.3.6 Ambtshalve wijziging van de onderbouwing
Onderstaande paragrafen zijn geactualiseerd.

2.3.6.1 Aanpassing paragraaf 6.1 (economische uitvoerbaarheid) van de toelichting.
De tekst in paragraaf 6.1 is geactualiseerd.

2.3.6.2 Aanpassing paragraaf 6.2 (maatschappelijke uitvoerbaarheid) van de toelichting.
In paragraaf 6.2 is de tekst van het ontwerp aangevuld met de volgende tekst:

“Het bestemmingsplan heeft van vrijdag 1 mei 2020 tot en met donderdag 11 juni 2020 ter inzage gelegen, zodat iedereen zienswijzen kunnen indienen. Er zijn in totaal 7 zienswijzen ontvangen. Voor de behandeling van deze zienswijzen verwijzen wij naar het vaststellingsrapport 'Bestemmingsplan Zandweg 186A, De Meern-Noord.”

2.3.6.1 Aanpassing paragraaf 2.1.1. (Nationale Omgevingsvisie)
In paragraaf 2.1.1. is de paragraaf Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervangen door de Nationale Omgevingsvisie (NOVI).

2.3.6.2 Toevoeging paragraaf 2.1.2. (Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro))
In paragraaf 2.1.2. is de paragraaf Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) toegevoegd.

2.3.6.3 Aanpassing paragraaf 2.1.3.
In paragraaf 2.1.3. is de beleidsparagraaf vervangen met de volgende tekst:

De 'Ladder voor duurzame verstedelijking' is in 2012 vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro bepaalt dat overheden een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting van het bestemmingsplan moeten motiveren. Op 1 juli 2017 is het Bro gewijzigd, waarbij een nieuwe laddersystematiek geldt.
Het doel van de motivering op grond van de Ladder is een zorgvuldige afweging bij ruimtelijke besluiten die zorgt voor zuinig ruimtegebruik en tegengaan van overprogrammering en leegstand. Het besluit voldoet hiermee aan een goede ruimtelijke ordening.
De toetsing aan de Ladder kan bij het opnemen van uitwerkingsplichten en wijzigingsbevoegdheden in het bestemmingsplan, doorschuiven naar de fase van de vaststelling van het uitwerkings- of wijzigingsplan.

Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt moet een motivering bevatten van de behoefte aan die ontwikkeling. Wanneer het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied moet het bestemmingsplan een motivering bevatten waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. De Ladder is kaderstellend voor alle juridisch verbindende ruimtelijke besluiten van de decentrale overheden, waaronder de bestemmingsplannen van de gemeente Utrecht.

Beschrijving behoefte
De behoefte is kort gezegd het saldo van de aantoonbare vraag naar de voorgenomen ontwikkeling verminderd met het aanbod in planologische besluiten, ook als het feitelijk nog niet is gerealiseerd. De Ladder bepaalt niet voor welk gebied de behoefte in beeld moet worden gebracht. De uitkomst van de beoordeling van de behoefte moet in de plantoelichting worden vermeld. Naast een kwantitatieve beoordeling vindt ook een kwalitatieve beoordeling plaats.

Beschrijving behoefte buiten het bestaand stedelijk gebied
Wanneer de beoogde ontwikkeling niet kan plaatsvinden binnen het stedelijk gebied door bijvoorbeeld het toepassen van een andere bestemming van een gebied, herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden moet een motivering worden opgenomen waarom dit niet mogelijk is. Het bestaande stedelijk gebied kan worden gedefinieerd als het bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, en de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur. De provincie Utrecht heeft in de Omgevingsvisie en de Interim Omgevingsverordening de afbakening van het bestaand stedelijk gebied vastgelegd.

2.3.6.4 Toevoeging van paragraaf 5.15 (toegankelijkheid) van de toelichting.
In paragraaf 5.15 is een nieuwe paragraaf toegevoegd over toegankelijkheid.

3 Bespreking van veel genoemde onderwerpen

3.1 Groen verdwijnt

3.1.1 Zienswijzen

Onvoldoende groencompensatie

Onduidelijk is hoeveel groen er verdwijnt voor deze ontwikkeling en hoeveel groen ervoor terugkomt. Bovendien wordt er geen groen gecompenseerd aan de Zonzijde. Het gaat om circa 230 m² groen in de vorm van het plantsoen dat verdwijnt, dan wel om 549,50 m² in totaal aan groen. In dit plantsoen staan 6 hoge bomen en tientallen hoge struiken. Verder staan aan de overkant 3 hoge bomen die ook plaats moeten maken voor de ontwikkeling. Ter compensatie komen 6 bomen ervoor terug. Dit is onvoldoende omdat bomen en struiken een koelende werking hebben in stedelijke gebieden.

Verlies van groen

Het verlies van openbaar groen levert een afbreuk op van de kwaliteit van de leefomgeving. Er komt asfalt voor groen en door structureel groen heen, dat is ongewenst. Openbaar groen wordt niet doorgetrokken, maar juist onderbroken door een 'nieuwe' weg. Er komt geen nieuw groen want er is sprake van substitutie. Dit betreft het trapveldje en de bomen die daar omheen staan. Het is onjuist dat door het verleggen van een deel van de straat Luwte/Zonzijde er meer ruimte komt voor openbaar groen. Het gaat in totaal om verlies van groen van 549,50 m². Dit is in strijd met verschillende beleidsuitgangspunten en daardoor is er geen sprake van een goede ruimtelijke ordening. De stedenbouwkundige tekeningen laten meer groen zien, maar behoud van groen op deze plekken is niet geborgd omdat het niet is bestemd als 'Groen', maar als 'Verkeer-Verblijfsgebied'.

Verplanten van bomen

Bestaande bomen worden verplant. Is het wel mogelijk om de bestaande bomen te verplaatsen op de beoogde locaties, gezien de daarvoor minimale afmetingen en de beperkte ruimte in de nieuwe situatie?

3.1.2 Reactie op zienswijzen

Onvoldoende groencompensatie

Wij hebben berekend hoeveel openbaar groen er verdwijnt als gevolg van de herontwikkeling en hoeveel openbaar groen hiervoor terugkomt. Ook is berekend hoeveel oppervlakte aan bebouwing er verdwijnt als gevolg van de woningbouw en hoeveel bebouwing in de nieuwe situatie ervoor terugkomt. Deze berekening is weergeven in de afbeelding van bijlage 1 van dit vaststellingrapport.

Als gevolg van de ontwikkeling wordt 374 m² beplanting gerooid is. Het deel van het groen dat nu op het privéterrein van het bedrijf ligt (bijvoorbeeld de hoge haag naast Zonzijde 2) wordt niet meegerekend, omdat het niet in het openbaar gebied gecompenseerd hoeft te worden. Er wordt ter compensatie 338 m² aan openbaar groen aangelegd. Daarnaast zijn de blokhagen via een voorwaardelijke verplichting in dit bestemmingsplan geborgd. Ook is de verwachting dat er een veelvoud aan groen (o.a. de tuinen in plaats van huidige bebouwing) terugkomt in het plangebied.

In het plangebied wordt er zo veel mogelijk gewerkt met hagen. Dit is juridisch geborgd. In de overeenkomst met de ontwikkelaar is namelijk vastgelegd dat er geen schuttingen geplaatst worden die zichtbaar zijn vanaf de openbare weg. De zij-erfgrens van het noordelijkste bouwveld (B3) heeft naast een haag, ook een met klimop (groenblijvend klimplant) begroeid gaaswerk. In de eigendomsakte is een instandhoudingsverplichting opgenomen voor het behoud van de groene hagen, die op grens van privaat- en openbaar gebied staan. Hiermee is geborgd dat de groene hagen in stand blijven en niet door bewoners worden verwijderd.

De 6 hoge bomen (rode esdoorn) worden binnen het plangebied verplant. Een aantal van de bomen komt in de nieuwe straat te staan (verlengde van de Zonzijde). Het voorkomen van hittestress bij bewoners is één van de gemeentelijke beleidsdoelen. Er wordt daarom extra geïnvesteerd in het behoud van volwassen bomen.

Verder verdwijnt er 2314 m^2 aan bebouwing, doordat de bedrijfshallen worden gesloopt. Er komt 1004 m^2 aan bebouwing voor terug, door de bouw van de woningen. Dit betekent dat als gevolg van de ontwikkeling, de bebouwing afneemt met 1310 m^2. De omgeving wordt dus groener en minder bebouwd. Het hele plangebied bezien, verbetert de situatie, vanuit stedenbouwkundig oogpunt.

Overall wordt de omgeving dus groener en minder verhard. Het hele plangebied bezien, verbetert de situatie dan ook vanuit stedenbouwkundig oogpunt.

Verlies van groen

In de nieuwe straat (het verlengde van de Zonzijde) wordt ook een aantal plantsoenen aangelegd. Dit is ter compensatie van het huidige groen in de staat Luwte. Deze plantsoenen zijn niet bestemd als 'Groen', maar als 'Verkeer en verblijfsgebied'. Dit is gedaan om enige flexibiliteit te houden in het ontwerp van de straat en de ondergrondse infrastructuur. In het voorlopig ontwerp is geprobeerd om de grootte van de plantsoenen zo groot mogelijk te maken. Dit ontwerp wordt verder technisch uitgewerkt. In de straat zelf wordt gebruik gemaakt van (deels gerecyclede) betonstraatstenen. Dit is een vergelijkbaar materiaal dat in de rest van de wijk gebruikt wordt en is dus geen asfalt.

Door de ontwikkeling wordt het recreatief groen voor het deel van de wijk dat westelijk ligt van de ontwikkeling beter toegankelijk. Er komen veilige en logische paden die naar het trapveldje toelopen. De hoeveelheid openbaar groen neemt niet toe. Er is een kleine afname van het openbaar groen, maar er is een flinke toename van tuinen.

Verplanten van bomen
Een boomtechnisch expert van de gemeente heeft de verplantbaarheid van de bomen beoordeeld. Deze expert heeft aangegeven dat als de bomen tijdig en op een goede manier worden voorbereid, de bomen verplantbaar zijn.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt de wijzigingen aangebracht die in paragraaf 2.3.1.5 en 2.3.5.8 zijn aangegeven.

3.2 Beschermde soorten

3.2.1 Zienswijzen
Merel en tjiftjaf

De quickscan flora en fauna is niet zorgvuldig uitgevoerd want de merel en de tjiftjaf zijn beschermde Utrechtse soorten, die mogelijk in het plangebied voorkomen. In de quickscan is daarmee ten onrechte geen rekening gehouden.

Vleermuizen
Daarnaast betoogt indiener dat er regelmatig vleermuizen voorkomen. Voor de quickscan heeft er slechts 1 veldonderzoek plaatsgevonden, op 4 september 2019 in de ochtend. Op basis van het vleermuisprotocol 2017 moet onderzoek in ieder geval plaatsvinden in twee perioden (15 mei-15 juli en 15 augustus-30 september) en is de ochtend (daglichtperiode) niet geschikt. De aanwezigheid van vleermuizen kan dan ook op basis van deze quickscan niet worden uitgesloten.

Plangebied
De beschrijving en aanduiding van het plangebied van de quickscan komt niet overeen met het plangebied van het bestemmingsplan. Ten onrechte is in de quickscan niet het oostelijke deel van het plangebied meegenomen. Op pagina 12 van de quickscan is het volgende aangegeven: *'Bij het bepalen van de wettelijke consequenties van de voorgenomen activiteiten, is alleen gekeken naar de mogelijke effecten als gevolg van de bouw van het bijgebouw. Het perceel, waarvan alleen de bestemming wijzigt, is niet onderzocht omdat deze administratieve handeling geen gevolgen heeft voor mogelijk aanwezige beschermde soorten.'* Dit is onnavolgbaar gezien de omvang van het plan dat voorligt.

3.2.2 Reactie op zienswijzen
Merel, tjiftjaf en huismus
In de quickscan is opgenomen dat het voorkomen van de Utrechtse soorten merel en tjiftjaf wordt verwacht. Hierbij beoordelen we of de soorten nadelige gevolgen van de ontwikkeling ondervinden. Dit laatste is ten onrechte niet omschreven.
Bij mogelijke nadelige gevolgen kijken we of de ontwikkeling op een andere manier kan worden uitgevoerd, zodat nadelige gevolgen voorkomen of geminimaliseerd kunnen worden.
Als deze nadelige gevolgen niet te voorkomen zijn, moet het leefgebied gecompenseerd worden zo dicht mogelijk bij het projectgebied, of wanneer dit niet mogelijk is op een alternatieve locatie binnen de gemeente. Als het leefgebied van een Utrechtse soort niet op korte termijn te compenseren valt zal dit expliciet aan het college moeten worden voorgelegd. De verwachting is dat dit alleen het geval is in enkele oude bomenlanen waarin voor Nederland zeldzame paddenstoelen groeien.
Met de stappen 1. Onderzoek, 2. Alternatieven, 3. Mitigeren, 4. Compenseren, 5. Expliciete keuze, wordt voorkomen dat Utrechtse soorten uit onze stad verdwijnen, terwijl gebiedsontwikkelingen mogelijk blijven.

Er is gekeken hoe de ontwikkeling uitgevoerd kan worden zodat nadelige gevolgen voorkomen of geminimaliseerd kunnen worden. Als gevolg van de voorgenomen plannen wordt 374m² beplanting gerooid. Deze beplanting vormt functioneel leefgebied voor de merel en tjiftjaf. Deze twee vogelsoorten hebben in de gemeente Utrecht een afwijkende beschermende status (Utrechtse soort). Ruimtelijke ontwikkelingen mogen voor deze soorten niet tot nadelige effecten leiden.

Het weghalen van 374m² beplanting leidt niet tot een verslechtering van het leefgebied van de tjiftjaf. De tjiftjaf foerageert vooral in opgaande beplanting, zoals bomen en struiken en nestelt in dichte vegetatie. Wanneer we de nieuwe situatie vergelijken met de huidige, dan leent de nieuwe situatie zich ook goed voor één territorium van de tjiftjaf.

De voorgenomen ontwikkeling zal een versterking van het leefgebied van de merel betekenen. De nieuwe woningen hebben (blok)hagen als erfafscheiding in de voor- en zijtuinen, grenzend aan het openbaar gebied. Ook worden in de openbare ruimte struwelen aangelegd. Hierdoor neemt het areaal functioneel leefgebied, zowel broedgelegenheid maar vooral foerageergebied, toe.

De nieuwe woningen hebben blokhagen als erfafscheiding in de voor- en zijtuinen, grenzend aan het openbaar gebied. Deze blokhagen zijn geschikt leefgebied voor de merel en tjiftjaf. In de eigendomsakte is een instandhoudingsverplichting opgenomen voor het behoud van de blokhagen. Hiermee is geborgd dat de blokhagen in stand blijven en niet door bewoners verwijderd kunnen worden. In de blokhagen kunnen ook huismussen schuilen.

In het kader van diervriendelijk bouwen wordt bij elke woning een neststeen aangebracht als nestplaats voor huismussen en gierzwaluwen. De neststeen wordt zo hoog mogelijk onder het overstek in de woninggevel geplaatst. Hierdoor wordt een zo vrij mogelijke aanvliegroute gewaarborgd. Zie hiervoor onderstaande afbeelding.



Afbeelding locatie neststeen

<u>Vleermuizen</u>
In de quickscan is geoordeeld dat het plangebied geen geschikte verblijfplaatsen zijn voor vleermuizen en er geen (essentiele) foerageergebieden of vliegroutes aanwezig zijn. Nader onderzoek, volgens de door de indiener gemelde methodiek van het vleermuisprotocol, is daarom niet nodig.

<u>Plangebied</u>
In de quickscan is een verduidelijking aangebracht over de omvang van het onderzochte gebied in relatie tot het plangebied van het bestemmingsplan, als gevolg van de zienswijzen. Zie hiervoor de luchtfoto op pagina 5 van de quickscan. Het oostelijk deel van het plangebied is in de aanpassing meegenomen.

Over de opmerking over de alinea op pagina 12 over de wettelijke consequenties merken wij op dat dit een verschrijving is. Uit het rapport valt immers niet op te maken dat hieraan uitvoering is gegeven en op onderhavige situatie van toepassing is.

Conclusie
Op grond van deze zienswijzen is een wijziging aangebracht die in paragraaf 2.3.5.3 is aangegeven.

3.3 Schade en hinder door bouwwerkzaamheden

3.3.1 Zienswijzen

Hinder door sloop- en bouwwerkzaamheden

Indieners hebben hun zorgen geuit over mogelijke schade door sloop en de bouw. In dat licht is verzocht om in het bestemmingsplan maatregelen op te nemen om bouwschade door o.a. trillingen, zetting en verzakkingen te voorkomen.

Schade door sloop- en bouwwerkzaamheden

Ook hebben indieners verzocht om duidelijkheid te geven over de kosten en de hersteltermijn van overige schade door sloop en de bouw. Verder bestaat er de angst voor geluidsoverlast tijdens de bouw. Daarnaast is het wenselijk dat inzichtelijk wordt, hoe de rijroutes van het bouwverkeer zullen plaatsvinden en hoe aansprakelijkheidsstelling is geregeld met de ontwikkelaar.

3.3.2 Reactie op zienswijzen

Hinder door sloop- en bouwwerkzaamheden

De ontwikkelaar heeft aangeven dat hij zorg zal dragen voor zo min mogelijk overlast voor omwonenden, bij de bouw van de woningen. Dit wordt bereikt door bijvoorbeeld het werkverkeer via de Zandweg te laten verlopen en in fases te bouwen. De weg De Luwte wordt in de laatste fase verlegd, om zo de buurtbewoners zo veel als mogelijk te ontlasten. In de bijlage is een bouwplaatsinrichting gevoegd. Verder zal de aannemer een contactpersoon aanwijzen, die tijdens de hele bouwfase bereikbaar is voor omwonenden.

Bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning met activiteit bouwen moet een Bouwveiligheidsplan (BLVC-plan) overgelegd worden. Dit plan wordt samengesteld aan de hand van de gemeentelijke 'toolbox bouwhinder'. Het bouwveiligheidsplan is bedoeld om in kaart te brengen en te beschrijven welke maatregelen nodig zijn om een goede balans te creëren tussen veiligheid en efficiënt bouwen en het handhaven van de bereikbaar, leefbaarheid en veiligheid van de omgeving.
Bij toepassing van het format voor een BLVC-plan wordt bijvoorbeeld aangegeven hoe met de omwonenden in de buurt wordt gecommuniceerd. Maar hoe dan ook, overlast en hinder kunnen niet volledig voorkomen worden. Wel kan gekeken worden hoe hiermee om te gaan, zodat er zo min mogelijk hinder en overlast wordt ervaren.

Schade door sloop- en bouwwerkzaamheden

De sloop- en nieuwbouwwerkzaamheden worden in opdracht van de ontwikkelaar door een aannemer uitgevoerd. Als er bij de uitvoering schade aan de eigendommen van omwonenden zal ontstaan en zij willen de schadeverhalen, dan zullen de omwonenden, de aannemer (als uitvoerende partij) en/of de ontwikkelaar (als opdrachtgever) aansprakelijk moeten stellen. De gemeente is in dit geval niet de aan te spreken partij. Het aansprakelijk stellen van de aannemer en/of de ontwikkelaar kan per brief.

Voor schade als gevolg van de bouw, is dus de ontwikkelaar of de aannemer aansprakelijk. Als er schadeclaims binnenkomen, moet de ontwikkelaar of aannemer aantonen dat de schade niet door de bouw komt. De bewijslast ligt dus bij hen. Daarom wordt door de ontwikkelaar voor de aanvang van sloop- en bouwwerkzaamheden een nulmeting uitgevoerd, zodat inzichtelijk is wat op dat moment de status is. Voordat een aannemer begint met zijn werkzaamheden wordt er eerst een bouwkundige meting verricht. Een bouwkundige nulmeting betekent dat de bouwkundige staat van de panden in kaart wordt gebracht. Daarbij wordt vastgelegd op veelal beeldmateriaal of er al reeds bestaande scheuren in de muren zijn.

Conclusie

Deze zienswijzen geven geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3.4 Verkeer

3.4.1 Zienswijzen

Erftoegangswegen in 't Weer

Indieners bestrijden dat de wijk 't Weer het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de ontwikkeling kan verwerken. Dit is niet onderbouwd en dan ook onvoldoende gemotiveerd. In 't Weer ontstaan 's morgens files op de Evenaar.

Gebiedsontsluitingswegen buiten 't Weer

Buiten 't Weer op de uitvalswegen is het 's morgens een hachelijke zaak. Auto's staan lang stil (met draaiende motor) en rijden stapvoets. Er is niet deugdelijk onderzoek uitgevoerd naar de 2 routes om 't Weer te verlaten. De eerste route is vanaf de Morgenstond, via de Evenaar, Meridiaan, Rijksstraatweg en de Meerndijk naar de A12. De tweede route is vanaf de Morgenstond, via de Evenaar naar de Burgemeester Middelweerdbaan, via Vleuterweide of via Strijkviertel naar de A12.

3.4.2 Reactie op zienswijzen

Erftoegangswegen in 't Weer

De verkeersadviseur van de gemeente heeft tweemaal (ochtend- en avondspits) een schouw gedaan in de erftoegangswegen Zonzijde, Wolkendek, Luwte, Schemering en Evenaar. De bedoeling van het schouwen was het verkrijgen van een goed beeld van de huidige situatie. Beide keren was het beeld dat het rustige erftoegangswegen betreft. Verder zijn er bij de gemeente geen meldingen bekend waaruit blijkt dat de erftoegangswegen druk zijn of als druk worden ervaren. Incidenteel kan het voorkomen dat de Evenaar op piekmomenten (schooltijden/spits) drukker is dan de overige erftoegangswegen. Dit komt, omdat de overige erftoegangswegen in het 't Weer op de Evenaar aansluiten.

De schouw en meldingen geven geen aanleiding om een uitgebreider onderzoek uit te voeren naar de erftoegangswegend in 't Weer. De bestaande infrastructuur in de woonstraten kan de extra verkeerstoename door de 12 woningen eenvoudig verwerken. Dit blijkt ook uit de berekeningen.

De tabel hieronder laat zien wat de toekomstige verkeersgeneratie is van de 10 woningen aan de Luwte en de 2 woningen aan de Zandweg op een week- en werkdag . Het aantal verkeersbewegingen van motorvoertuigen bedraagt voor vrijstaande woningen 8,2 per woning en voor twee onder een kap woningen 7,8 verkeersbewegingen per woning. Conform het CROW (publicatie 317) is de omrekenfactor van weekdag naar werkdag 1,11. Ofwel de etmaalintensiteit op een gemiddelde werkdag (maandag t/m vrijdag) is 10% hoger dan op een gemiddelde weekdag (maandag t/m zondag). We gaan hier van een werkdag uit, omdat er dan sprake is van het hoogste aantal verkeersbewegingen. Deze ontwikkeling leidt tot 105 verkeersbewegingen per etmaal. De aanwezige infrastructuur kan deze kleine toename aan. Na de realisatie van de woningen zal het verkeer op de omliggende erftoegangswegen ruim onder de grens van 2.500 mvt/etmaal blijven. We spreken dan nog steeds van een leefbare situatie.

De onderstaande berekening hebben betrekking op de 10 woningen op de Luwte en 2 woningen aan de Zandweg.

Functie	***Programma***	***Kencijfers CROW***	***Verkeersgeneratie Mvt / etmaal Weekdag***	***Verkeersgeneratie Mvt / etmaal Werkdag***
Koop (twee- onder- één- kap)	*10 woningen*	*7,8 per woning*	***78***	***87***
Koop (Vrijstaand)	*2 woningen*	*8,2 per woning*	*16*	*18*
Totaal			*94*	*105*

De toekomstige ontwikkelingen zorgen voor een minimale toename van het verkeer in het gebied (105 voertuigen per etmaal op een werkdag). Na het realiseren van deze woningen zal het verkeer op de omliggende erftoegangswegen ruim onder de grens van 2.500 mvt/ etmaal blijven. We spreken dan nog steeds van een leefbare situatie. De verkeersgeneratie is laag en dit zal eenvoudig opgaan in de dagelijkse fluctuatie van het huidige verkeer. De aanwezige infrastructuur kan deze kleine toename aan.

Gebiedsontsluitingswegen buiten 't Weer
Het klopt dat (voor de coronacrisis) tijdens de ochtendspits de gebiedsontsluitingswegen richting de snelwegen (A12 en A2) erg druk kunnen zijn. Ons beeld is dat dit zich beperkt tot een relatief korte periode tijdens de ochtendspits, gecombineerd met de begintijden van de basisscholen, ongeveer van 8.00 tot 8.45 uur. In Vleuten – De Meern en Leidsche Rijn is duidelijk sprake van spitsen die voor een belangrijk deel samenhangen met het feit dat deze omgeving hoofdzakelijke uit woonbebouwing bestaat en waar ook relatief veel gezinnen met schoolgaande kinderen wonen. Gezien de vele gezinnen is er sprake van drukte tijdens een relatief korte periode vanwege de relatie met de begintijden van de basisscholen. Woongebieden kenmerken zich door een zeer duidelijke spits met vooral vertrekkend autoverkeer in de ochtend en aankomend autoverkeer in de avond. Dit zien we op meerdere plekken in de stad en de regio. Zeker van en naar de aansluitingen met de snelwegen.

Conclusie
Op grond van deze zienswijzen is een wijziging aangebracht die in paragraaf 2.3.5.1 is aangegeven.

3.5 Parkeren

3.5.1 Zienswijzen
Parkeerberekening
De telwijze van het aantal parkeerplaatsen is onjuist, misleidend en onrechtmatig. Het is niet overeenkomstig de parkeernorm. Er worden bij de twee-onder-een-kapwoningen immers 6 parkeerplaatsen gecreëerd en niet 12. Bij de vier levensloopbestendige woningen worden er 2 parkeerplaatsen gecreëerd. In totaal worden dus aan de Zonzijde (6+2=) 8 parkeerplaatsen gerealiseerd, terwijl er minimaal een behoefte is aan 21 parkeerplaatsen en maximaal aan 24 parkeerplaatsen, volgens de parkeernorm.

Actualisatie Ontwikkelingsvisie 2003
De berekening van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein, is gebaseerd op de Actualisatie Ontwikkelingsvisie 2003. Dit stuk is niet digitaal te vinden en daardoor is het onduidelijk of stuk actueel is en of de gehanteerde onderbouwing deugdelijk is.

Waarborgen parkeerplaatsen op eigen terrein
De 8 parkeerplaatsen aan de Zonzijde moeten als 'eigen parkeerplaatsen' op eigen grond van de bewoners worden opgenomen in de eigendomsakte van de woningen. Hiermee wordt voorkomen dat de ruimte die gereserveerd is als parkeerplaats (en als zodanig bij de parkeerbehoefte is meegerekend), niet gebruikt zal worden als parkeerplaats, met het gevolg dat er alsnog op de openbare parkeerplaatsen geparkeerd wordt.

3.5.2 Reactie op zienswijzen
Nota stallen en parkeren
In bijlage 1 van de nota stallen en parkeren (2013) staan de parkeernormen. Het plangebied valt in zone C1. De woningen krijgen een vloeroppervlakte van meer dan 130m² BVO. Voor een woning met deze afmetingen in zone C1 moeten minimaal 1,5 parkeerplaatsen en maximaal 1,75

parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Het bestemmingsplan biedt ruimte aan maximaal 12 woningen. Voor 12 woningen moeten minimaal 18 (1,5 x 12) en maximaal 21 (1,75 x12) parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Actualisatie Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn 2003
De manier waarop parkeerplaatsen in Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern worden geteld staat in de Actualisatie Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn 2003. Een garage met oprit telt als 1 parkeerplek, Een parkeerplek in de tuin telt als 0,5 parkeerplek.

Twee-onder-een-kapwoningen
De 6 twee-onder-een-kapwoningen in het plan (zie hiervoor afbeelding 4.2 van het bestemmingsplan) hebben een garage met oprit voor 2 auto's achter elkaar. Dit wordt gerekend als een garage met parkeerplaats (1) en een tuinparkeerplaats (0.5). De parkeerplaatsen bij de 6 twee-onder-een-kapwoningen worden dus als 9 parkeerplaatsen gerekend.

Levensloopbestendige woningen
Er worden 4 levensloopbestendige woningen gerealiseerd. Deze woningen krijgen één parkeerplaats in de tuin (0,5 parkeerplaats). Dit wordt gerekend als 0,5 parkeerplaats per woning. De parkeerplaatsen bij de levensloopbestendige woningen worden dus als 2 parkeerplaatsen gerekend.

Vrijstaande woningen
De 2 vrijstaande woningen krijgen elk 2 parkeerplaatsen in de tuin. Dit wordt gerekend als 1 parkeerplaats per woning. De parkeerplaatsen bij de 2 vrijstaande woning wordt gerekend als 2 parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen worden echter naast elkaar geplaatst.

Openbare ruimte
Een parkeerplaats in de openbare ruimte wordt als 1 parkeerplaats gerekend. Op basis van de zienswijze is er ruimte gereserveerd voor een extra parkeerplaats in de openbare ruimte. Er is nu dus ruimte voor 5 extra openbare parkeerplaatsen.

Functie	*Type parkeerplaats op eigen terrein*	*Telwijze*	*Saldo*
6x - 2 onder 1 kap	*Garage met oprit + tuinparkeerplaats*	*1,0 + 0,5 = 1,5*	*6 x 1,5 = 9*
4x Levensloop	*Tuinparkeerplaats*	*0,5*	*4 x 0,5 = 2*
2x Vrijstaand	*(2x) Tuinparkeerplaats*	*0,5*	*4 x 0,5 = 2*
Openbare ruimte			*5*
Totaal			***18 parkeerplaatsen***

<u>Conclusie</u>
Ten behoeve van de 12 woningen moeten minimaal 18 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Er worden 13 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd.

Daarnaast worden er 5 parkeerplaatsen in openbaar gebied aangelegd. In totaal worden er dus 18 parkeerplekken gerealiseerd. De 6 gecompenseerde parkeerplaatsen vallen hier niet onder.
Het aantal van 18 parkeerplekken is conform de parkeernorm uit de Nota Stallen en Parkeren.

Waarborgen parkeerplaatsen op eigen terrein
Het waarborgen van parkeerplaatsen op eigen terrein gebeurt in de eigendomsakte van de woningen en via een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan. De ontwikkelaar heeft aangegeven dat in de eigendomsakte een instandhoudingsplicht voor de parkeerplaatsen op eigen terrein wordt opgenomen. Dit betekent dat de bewoners het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein moeten handhaven en de parkeerplaatsen ten allen tijde beschikbaar moeten zijn. Ook wordt in artikel 5.3.3 van dit bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen, zodat er voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. Voor de bestemming Wonen-2 wordt het inrichtingsplan van 't Weer, met daarop de parkeerplaatsen, als bijlage toegevoegd. In de regels van de bestemming Wonen-1 wordt opgenomen dat bij elke woning op eigen terrein 2 parkeerplaatsen naast elkaar gerealiseerd moeten worden.

Actualisatie en Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn 2003
De Nota Stallen en Parkeren schrijft voor hoeveel parkeerplaatsen er minimaal en maximaal gerealiseerd moeten worden ten behoeve van een ontwikkeling. In de Actualisatie en Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn 2003 staat een telwijze voor parkeerplaatsen in Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern. Aan de hand hiervan is berekend hoeveel parkeerplaatsen, zoals volgt uit de Nota Stallen en Parkeren, op eigen terrein en in het openbaar gebied moeten komen. In bijlage 2 van dit vaststellingsrapport is deze visie bijgevoegd.

Conclusie
Op grond van deze zienswijzen is een wijziging aangebracht die in paragraaf 2.3.1.3, 2.3.1.4, 2.3.1.6, 2.3.1.7, 2.3.5.2, 2.3.5.7 en 2.3.5.8 is aangegeven.

3.6 Bodem

3.6.1 Zienswijzen
Bodem is niet geschikt voor woningen
De bodemkwaliteit moet geschikt zijn voor woningen. Er is asbest aangetroffen (boring 26). In het bodemonderzoek is opgemerkt dat 'aanvullend asbestonderzoek, na sloop van de bebouwing en verwijdering van de verhardingslagen, hierover meer inzicht kan geven'. Dit wil je vooraf weten en niet achteraf en dit geldt ook voor het lood dat is aangetroffen (boring 28). Nu is het perceel dus niet geschikt voor woningen. Aanvullend bodemonderzoek lijkt dus noodzakelijk, immers op basis van het huidige verkennende onderzoek is niet aangetoond dat de gronden geschikt zijn voor de gewenste bestemming.

3.6.2 Reactie op zienswijzen
Bodem is niet geschikt voor woningen
Het klopt dat de grond op dit moment niet geschikt is voor woningbouw. Er is meer onderzoek nodig en naar verwachting ook sanering van bijvoorbeeld asbest, lood, puinlaag en hoogovenslakken. Zonder aanvullend onderzoek en/of sanering is het terrein niet geschikt voor woningbouw. Als de bedrijfshallen zijn gesloopt kan aanvullend onderzoek uitgevoerd worden.

De verwachting is dat de grond wel geschikt gemaakt kan worden door sanering. Dit gebeurt na de sloop van de bedrijfshallen. De omgevingsvergunning kan worden verleend met het stellen van voorwaarden (uitgestelde inwerkingtreding). De voorwaarden voor het aspect 'bodem' zullen onder

andere zijn dat, na sloop, aanvullend bodemonderzoek moet worden verricht en dat, vóór de start van de bouw, het bevoegd gezag moet hebben ingestemd met het behaalde saneringsresultaat.

Kortom, dat op dit moment de grond nog niet geschikt is voor woningbouw, staat de vaststelling van het bestemmingsplan, niet in de weg. Bij de start van de bouw moet namelijk (volgens de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen), de grond geschikt zijn voor woningbouw. Als dit niet het geval is, mag er geen uitvoering gegeven worden aan de omgevingsvergunning.

Conclusie
Deze zienswijzen geven geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3.7 Bouwveld 3 naar het zuiden verplaatsen

3.7.1 Zienswijzen

Stedenbouw
Er is verzocht om bouwveld 3 naar het zuiden te verplaatsen. Het zuiden wordt namelijk gevormd door een groot gebied, bestaande uit een trottoir, haag en verkeers-en verblijfgebied. Op het breedste gedeelte is dit openbare gebied circa 15 meter breed. Nergens in de wijk is zo'n brede straat aanwezig. Dit grote openbare gebied kan dan ook beter benut worden door bouwveld 3 naar het zuiden te verplaatsen.

Steeg
Als bouwveld 3 naar het zuiden wordt verplaatst, is het ook mogelijk om de steeg achter de voorgenomen levensloopbestendige woningen, breder te maken. Onduidelijk is hoe breed de steeg precies wordt en hoe het verder vorm wordt gegeven. De wens is dat de ruimte tussen de percelen voldoende bewegingsvrijheid biedt en niet tot onveilige situaties leidt. In dat kader moet de steeg een minimale breedte van 2,2 meter hebben. Dit sluit bovendien aan bij andere doorgangen tussen woningpercelen in de wijk 't Weer. Deze breedte moet vervolgens opgenomen worden in het bestemmingsplan. En verder moet er een afsluitbaar hek in de steeg geplaatst worden. De wens is dat de woningpercelen van de levensloopbestendige woningen niet zo dicht naast de bestaande woning wordt geplaatst. Ook is opgemerkt dat aan de straatkant van de levensbestendige woningen, een zeer grote openbare ruimte is beoogd.

Indiener is van oordeel dat de projectontwikkelaar een toezegging heeft gedaan waarbij indiener een strook grond (de steeg) aansluitend aan zijn woning zou verkrijgen, ter compensatie van het gederfde woongenot. En waarbij de steeg af te sluiten is met een hek en deze enkel toegankelijk is voor bewoners van Wolkendek 1 en de indiener. Deze toezegging is ten onrechte niet opgenomen in het bestemmingsplan. Daarnaast zijn er twijfels voor de bestemming 'verkeer-Verblijfsgebied' voor de gronden van de steeg. Dit impliceert immers een openbaar gebied.

3.7.2 Reactie op zienswijzen

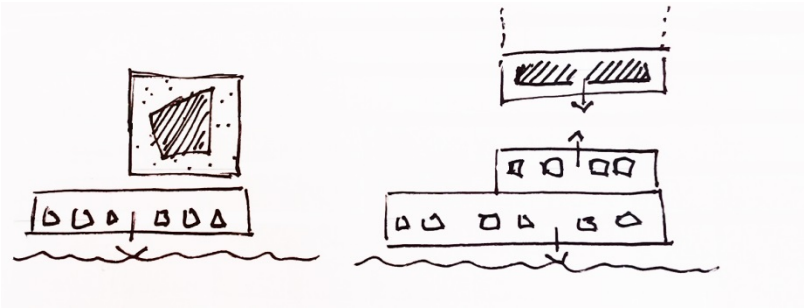
Stedenbouw
Er zijn in het eerste participatietraject (2014) verschillende stedenbouwkundige modellen gemaakt. Een model met een appartementenblok, het model met een hofje en een model waarbij de straat verlegd wordt. Alle modellen zijn beoordeeld op een aantal uitgangspunten:

- *logische stedenbouwkundige structuur;*
- *verbetering toegankelijkheid van groene ruimte (trapveldje);*
- *wenselijke parkeer- en verkeerssituatie.*

Het model met een appartementenblok (waarbij de weg op de huidige locatie blijft) is door de buurt niet ondersteund. Het model met het hofje levert een parkeersituatie op die bij de bewoners op grote bezwaren stuitte. Het model waarbij de straat wordt verlegd (het model wat later is uitgewerkt in de planvorming) sluit aan op de stedenbouwkundige structuur en het bebouwingstype van 't

Weer. De groenstructuur (met hierin het trapveldje) en padenstructuur zijn hierbij doorgetrokken richting Zonzijde.

Kortom, in overleg met de buurt is besloten om voor de variant te gaan, waarbij de straat verlegd wordt. Dit heeft de huidige verkaveling tot gevolg. Als hierin wijzigingen worden aangebracht, heeft dat gevolgen voor 1 of meerdere uitgangspunten met betrekking tot de stedenbouwkundige structuur, groene ruimte en het aspect verkeer en parkeren. Dat is onwenselijk.

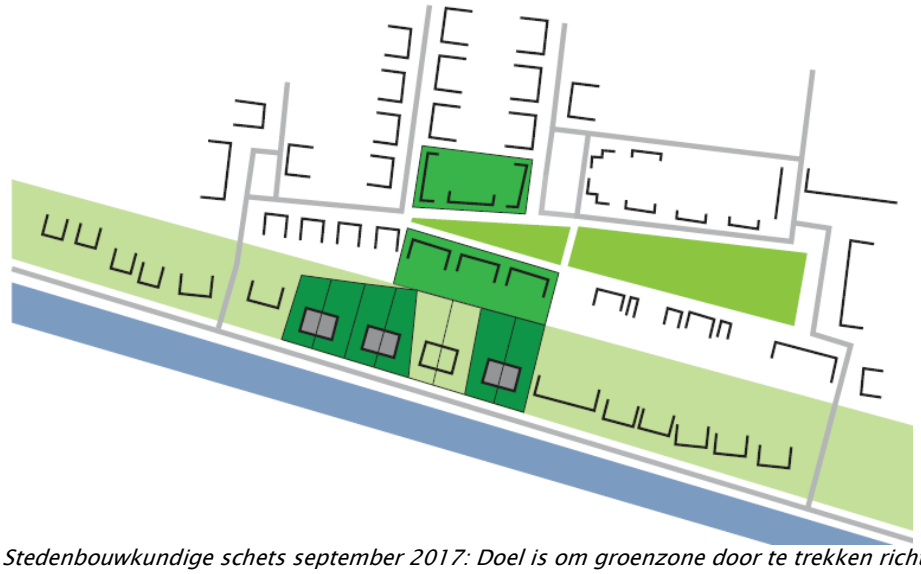


Afbeelding: Verkavelingsprincipes met appartementengebouw (links) en grondgebonden woningen (rechts).

Het verplaatsen van bouwveld 3 naar het zuiden is maar zeer beperkt mogelijk, omdat er ook een aansluiting op de omliggende straten gemaakt moet worden. Op het moment dat bouwveld 3 naar het zuiden verplaatst wordt heeft dit voornamelijk tot gevolg dat de plantsoenen komen te vervallen. De afstand tot de bebouwing ten noorden van bouwveld 3 neemt maar in beperkte mate toe.



Voorbeelduitwerking van het maximaal verplaatsen van de bebouwing van bouwveld 3 naar het zuiden. Gevolg is dat plantsoenen en een groot deel van de bomen in de straat komen te vervallen.



Stedenbouwkundige schets september 2017: Doel is om groenzone door te trekken richting het westen. Hierdoor ontstaat een heldere stedenbouwkundige structuur.

<u>Steeg</u>
De bouwenvelop schrijft een toegang voor vanaf de openbare weg.

De ontwikkelaar is bereid om een strook grond in eigendom over te dragen aan de indiener van de zienswijze en een bewoner op een ander adres, zodat zij via deze strook grond hun achtertuin kunnen bereiken. Aangezien de strook grond wordt gebruikt als toegang naar en/of uitbreiding van de tuin is de bestemming van de gronden met de bestemming 'Verkeer-Verblijfsgebied', gewijzigd in de bestemming 'Wonen - 2'.
Nadat het perceel is overgedragen, zijn de bewoners vrij om een afsluitbaar hek te plaatsen.

Conclusie
De zienswijzen geven aanleiding om de bestemming van de steeg te wijzigen. Deze wijziging is in paragraaf 2.3.3.2 aangegeven.

4 Beoordeling van de zienswijzen

Zienswijze 1

1. Over het algemeen is indiener positief over de voorgenomen wijziging. De ontwikkeling van fase I (Zandweg 189) is mooi ingepast in de omgeving. Nog wel vraagt indiener zich af, welke hoogte-instructie voor de perceel hoogte voor fase 2 wordt aangehouden, omdat de angst bestaat dat zijn woning terecht zal komen in een badkuip.

Reactie
De perceelhoogte is afhankelijk van de riolering en niet van de tuinen van naburige percelen. De gemeente heeft de locatie ingemeten en op basis van de hoogtes van de tuinen van de bestaande woningen een vloerpeil gekozen dat bijna even hoog is. Dit betekent dat het vloerpeil van de nieuwe woningen aan de Zandweg +1.05NAP wordt. Het vloerpeil van de nieuwe woningen in 't Weer bedraagt +0.85 NAP. Dit betekent dat nieuwe woningen lager komen te liggen dan de bestaande woningen aan de Zandweg. Het aanliggende maaiveld loopt dus af richting 't Weer. Voor percelen die naast de vrijstaande woning(en) aan de Zandweg liggen zal gezocht worden naar een dusdanige verkanting dat hemelwater slechts beperkt zijdelings kan afvloeien.

2. Indiener wenst zoveel mogelijk behoud van privacy. Dit wordt gewaarborgd als de ontwikkelaar langs de zijgrens een muur van 2 meter bouwt vanaf 1 meter achter de voorgevelrooilijn. Er moet direct na de sloop een inmeting van de nieuwe perceelsgrens plaatsvinden, zodat voorafgaand aan de bouw er een erfafscheiding geplaatst kan worden. Verder verzoekt indiener dat er bouwhekken worden geplaatst en dat er geen ramen komen op de 1e verdieping en zolder van de toekomstige woningen, waardoor er rechtstreeks inkijk is op de woning van de indiener.

Reactie
Op dit moment is er nog geen bouwplan opgesteld voor de woning(en) aan de Zandweg. Een bouwplan is nodig voor de aanvraag van de omgevingsvergunning. Via www.officielebekendmakingen.nl kan u op de hoogte blijven van de aanvraag van omgevingsvergunningen in uw buurt.

Na de sloop wordt het nieuwe perceel ingemeten zodat de bestaande bewoners een erfafscheiding kunnen plaatsen. De ontwikkelaar werkt met Voorlopig Kadastrale Grenzen (VKG), waarbij de percelen bij oplevering definitief worden ingemeten door het Kadaster.

De ontwikkelaar bevestigt dat er bouwhekken worden geplaatst. We verwijzen hiervoor naar bijlage 4 voor een overzicht van de bouwplaatsinrichting. In dit overzicht zijn de bouwhekken opgenomen.

Conclusie
Deze gronden van de zienswijze geven geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 2

1. Indieners hebben niks tegen de komst van woningen, maar er ontbreekt een goede uiteenzetting van de ruimtelijke ordening, omdat op zeer beperkte wijze inzichtelijk is gemaakt hoe de ruimte naast bouwvlak B3 precies ingericht wordt.

Reactie
Er wordt nog gewerkt aan de verdere uitwerking van het inrichtingsplan (openbare ruimte). Het uitgangspunt is om zo veel mogelijk aan te sluiten bij het bestaande inrichtingsontwerp van de

omliggende straten. Voor de erfafscheidingen zijn doorsnedes gemaakt en opgenomen in de bouwenvelop.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 3

1. Voor wat betreft de bezonning is indiener van mening dat de geplande twee-onder-één-kapwoningen, dichter bij de woning van indiener komen te staan, dan de bestaande bedrijfshallen zijn gebouwd.

Reactie
Het klopt dat de afstand tussen de woning van indiener en de nieuwe woningen met ongeveer 7 meter afneemt, ten opzichte van de huidige bedrijfshallen. Dit leidt echter niet tot onevenredig negatieve gevolgen voor de bezonning van de naastgelegen woningen. Door de oost-west ligging van de nieuwe bebouwing, is er alleen in de vroege ochtend sprake van schaduwwerking op het zij-erf. Dat de ontwikkeling niet leidt tot onevenredig negatieve gevolgen voor naastgelegen woningen, blijkt ook uit de bezonningsstudie. De herontwikkeling heeft geen significant negatieve gevolgen op de bezonning van de bestaande woningen. Deze bezonningsstudie is als bijlage 7 van de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd.

2. Niet is duidelijk wat de maximale bouwhoogte is van de nieuwe twee-onder-één-kapwoningen.

Reactie
Zoals op de verbeelding van het bestemmingsplan is te zien, is de maximale bouwhoogte van de 6 twee-onder-één-kapwoningen, 10 meter. Op grond van artikel 6.2.1, lid 4, van de regels, mag de bouwhoogte ook niet meer bedragen dan de maximale bouwhoogte, zoals dat is aangeven op de verbeelding.

3. Indiener heeft vernomen dat de ontwikkeling alleen financieel haalbaar is, als de vier levensloopbestendige woningen worden gebouwd. Dit is een zaak voor de projectontwikkelaar en kan niet afgewenteld worden op de veiligheid, gezondheid en woongenot van omwonenden. Als de vier levensloopbestendige woningen komen te vervallen, kan er in belangrijke mate worden tegemoetgekomen aan de bezwaren van indiener.

Reactie
De gemeente streeft naar een herontwikkeling van de locatie Koedam. De eerste reden is omdat het bedrijf midden in een woonwijk is gelegen en daardoor niet (meer) passend is in de omgeving. De tweede reden is dat de Zandweg als een fietsstraat is ingericht. De fietsstraat verhoudt zich niet goed met vrachtwagens en andere logistieke verkeersbewegingen die gepaard gaan met een bedrijfsbestemming. Met andere woorden, doordat de bedrijfslocatie wordt opgeheven is dit een kans om deze locatie goed in de omgeving in te passen. Dit is te bereiken door op deze locatie woningen te ontwikkelen. Voor een herontwikkeling is een plan nodig dat zowel stedenbouwkundig gezien goed ingepast is én financieel haalbaar is. Zowel de gemeente als de ontwikkelaar hebben de financiële haalbaarheid onderzocht. Onderhavige ontwikkeling voldoet hieraan. Een plan zonder bouwveld B3 blijkt niet mogelijk.

Conclusie
Deze gronden van de zienswijze geven geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 4

1. Indiener is niet principieel tegen het bouwplan, maar hij heeft wel zorgen. De situering van bouwveld 3 in samenhang met de toegestane bouwhoogte binnen bouwveld 3 is van invloed op het woon- en leefklimaat. Aangezien niet uit de bezonningsstudie blijkt, welke richtlijnen zijn gehanteerd, blijft indiener erbij dat het bouwplan zijn woon- en leefklimaat aantast.

Reactie
Er is geen wet- en regelgeving voor bezonning. De bezonningstudie laat de schaduwwerking zien in de huidige en de nieuwe situatie. Aangezien de nieuwe bebouwing grotendeel binnen de contouren van de huidige bedrijfshal valt, blijkt uit de bezonningsstudie dat de nieuwe woningen, geen significante gevolgen hebben op de bezonning van de bestaande woningen.

2. Indiener betoogt dat het project niet concreet is getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking en lijkt in te druisen tegen de Woonvisie 'Utrecht beter in balans' omdat de gewenste ontwikkeling voor Vleuten-De Meern, gelijk moet worden gehouden voor wat betreft 'betaalbare koop'. Dit is niet te rijmen met de sloop van de bedrijfsbebouwing en komst van nieuwe (naar wordt aangenomen) koopwoningen.

Reactie
De bouwenvelop voor de Zandweg 186A is in juli 2019 door het College vastgesteld. Het betreft een relatief kleine woningbouwontwikkeling met 12 woningen. Dat leent zich minder goed voor een gevarieerd woningbouwprogramma. Tijdens het participatietraject zijn meerdere varianten met de omwonenden besproken, waaronder een variant met een appartementengebouw. Deze variant zou zich lenen voor een betaalbaar woningbouwprogramma. Dat stuitte bij de omwonenden echter op bezwaren. Ook was er een variant dat zou aansluiten op de bestaande stedenbouwkundige structuur en -bebouwing. In deze variant was het mogelijk om levensloopbestendige woningen op te nemen. Tijdens de participatie in het kader van de omgevingsvisie Vleuten-De Meern én de bouwenvelop bleek daar behoefte aan te zijn.

3. Door de ontwikkeling zal het semi vrijstaande karakter van de woning van indiener worden aangetast, omdat aan de momenteel vrije zijkant van de woning straks de tuinen van de nieuw te bouwen woningen zullen grenzen.

Reactie
De woning van de indiener betreft een eindwoning in een rij van geschakelde woningen. Ook in de nieuwe situatie blijft dit het geval. Het enige verschil is dat de woning niet meer op de hoek van de straat ligt. Desondanks treedt er hierdoor geen significante verslechtering van de woonkwaliteit van de aanliggende percelen op.

4. Het rustige karakter van de Luwte verdwijnt, inclusief de brede groenstrook en de parkeergelegenheid als gevolg van de ontwikkeling. Dit leidt tot een aantasting van het woon- en leefklimaat van indiener en mogelijk tot planschade.

Reactie
De straat de Luwte zal voor een deel komen te vervallen als gevolg van de herontwikkeling. De bouwsituatie zal hierdoor veranderen, maar het woon- en leefklimaat van de wijk zal hierdoor niet verslechteren.

Het ontwikkelen van de beoogde woningen zorgt voor een kans om een kwaliteitsimpuls te realiseren voor dit gedeelte in De Meern. Deze ontwikkeling van het plangebied past in de ambities van de gemeente Utrecht om de beschikbare ruimte in de stad efficiënt te gebruiken en kwaliteitsvolle woningbouw binnen de stadsgrenzen te realiseren.

Mocht indiener van mening zijn dat zijn belangen onevenredig zwaar worden aangetast, doordat indiener schade lijdt als gevolg van de ontwikkeling, dan bestaat de mogelijkheid voor het indienen van een verzoek om tegemoetkoming in planschade. Dit kan op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening, nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

5. Indiener is van mening dat de definitie 'Wonen' in het begrip 'Wonen-2' van de regels ontbreekt. Dit houdt in dat divers uiteenlopende vormen van huisvesting onder het begrip 'Wonen' valt, waaronder bijvoorbeeld het verhuren van de woning aan buitenlandse werknemers. Verzoek om in de definitie op te nemen dat alleen wonen is toegestaan ten behoeve van een afzonderlijk huishouden.

Reactie
In artikel 1.47 van de regels is het begrip 'woning' opgenomen. Hierin is bepaald dat een woning is bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden. Ook de begrippen 'woonruimte' in artikel 1.50 en 'zelfstandige woonruimte' in artikel 1.51 van de regels, bepalen dat woonruimte door één huishouden mag worden bewoond. Tenslotte is overeenkomstig de zienswijze in artikel 1.46 een nieuwe bepaling Wonen toegevoegd. Met het opnemen van deze begrippen in de regels is dan ook gewaarborgd dat bewoning in de nieuwe woningen, alleen is bedoeld voor één afzonderlijk huishouden, per woning.

Conclusie
Deze gronden van de zienswijze geven geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 5

1. Indiener geeft aan dat hij als gevolg van de herontwikkeling, tegen een schutting aankijkt. In de rest van de wijk kijkt men uit op de voordeur van de overburen. Dit strookt niet met welstand.

Reactie
In de overeenkomst met de ontwikkelaar is vastgelegd dat er geen schuttingen geplaatst worden die zichtbaar zijn vanaf de openbare weg. Er wordt zo veel mogelijk gewerkt met hagen. De zij-erfgrens van bouwveld B3 heeft naast een haag, ook een met klimop (groenblijvend klimplant) begroeid gaaswerk. In de eigendomsakte van de nieuwe woningen is een instandhoudingsverplichting opgenomen voor het behoud van de groene hagen, die op grens van privaat en openbaar gebied staan. In artikel 6.3.3 is een voorwaardelijke verplichting opgenomen zodat is geborgd dat de blokhaag wordt gerealiseerd en in stand wordt gehouden.

2. Indiener merkt op dat de afmetingen van parkeerplaatsen, niet of niet correct in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Zo zouden langsparkeerplaatsen volgens het Handboek Openbare Ruimte een minimale afmeting moeten hebben van 6 X 2 meter.

Reactie
Het handboek openbare ruimte gaat uit van een standaard parkeervak in een woonstraat. In dit geval is er gekozen voor een woonerfinrichting. Er is dus geen of slechts zeer beperkt hoogteverschil tussen trottoir, parkeervak en rijbaan. Een auto is gemiddeld 4,3 meter lang. Een topklasse auto heeft een lengte van 5,2 meter. De parkeervakken in het verlengde van de Zonzijde zijn alle enkele parkeervakken waardoor er geen extra lengte nodig is om in te parkeren door file parkeren. De vakken aan de Luwte zijn wel twee geschakelde vakken. Hier is het voor het middelste parkeervak wenselijk om de maatvoering van 6,0 meter aan te houden. Er is voldoende ruimte tot de straathoek. De gemeente heeft de ontwikkelaar gevraagd om het inrichtingsontwerp op dit punt aan te passen.

3. Indiener stelt dat de rijbaan, conform het Handboek Openbare Ruimte, minimaal 4,5 meter breed moet zijn. Dit is niet overal het geval (3.7 meter).

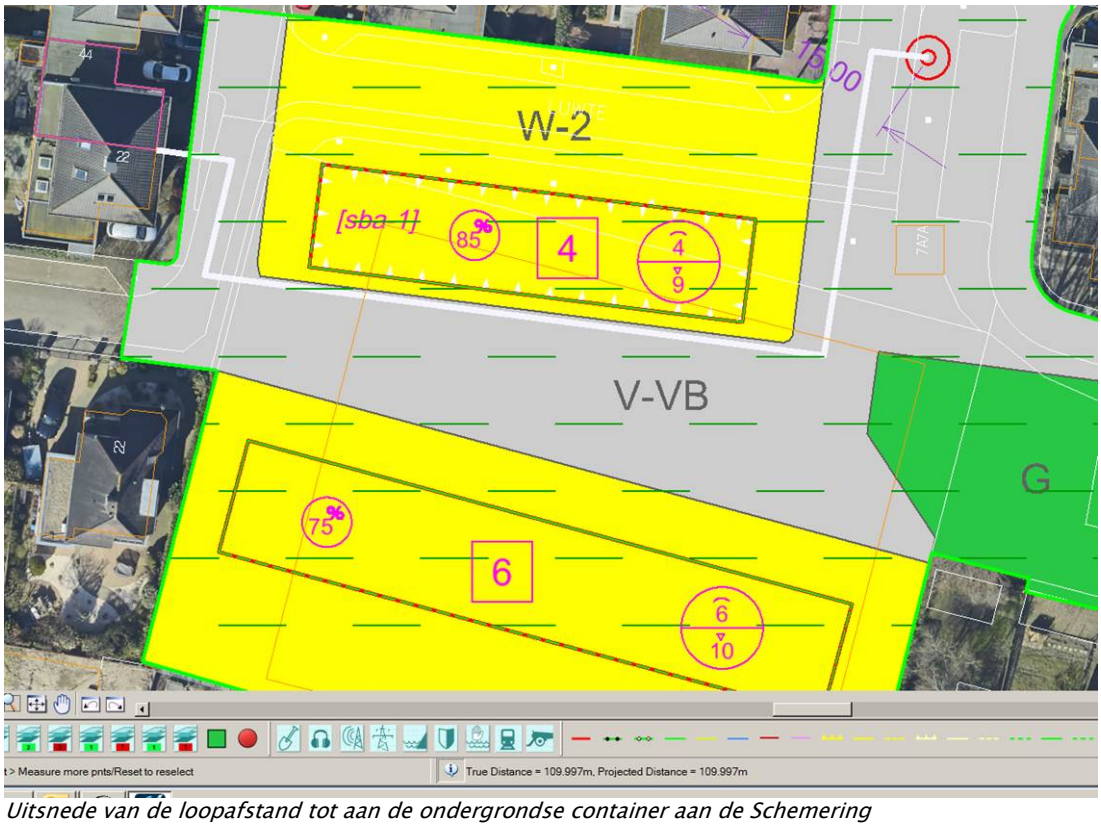
Reactie
Voor het inrichtingsontwerp is het uitgangspunt genomen dat het ontwerp van de omliggende straten leidend is voor het nieuwe ontwerp. Er is daarom op verschillende punten afgeweken van het Handboek inrichting openbare ruimte. De breedte van de rijbaan varieert. Op verschillende punten verbreedt en versmalt de rijbaan, zodat er altijd voldoende inhaal mogelijkheden zijn. In de bocht wordt de breedte wel ruimschoots gehaald. Dit is nodig om ook vuilophaaldiensten en brandweerwagens doorgang te bieden. Het wegontwerp is getoetst en akkoord bevonden door de wegebeheerder in de commissie BInG.

4. Indiener is van mening dat de afstand tussen het trafohuisje en de weg minimaal 0,5 meter moet zijn. Op basis van de huidige tekening is dit niet uitvoerbaar door een gebrek aan ruimte op die specifieke plek, waar nu structureel groen staat.

Reactie
De situatie tussen de weg en het trafohuisje verandert niet. Er komt enkel een voetpad langs te liggen. Dit komt de mogelijkheden voor onderhoud aan het trafohuisje ten goede.

5. Indiener betoogt dat de loopafstand tot de ondergrondse container voor indiener wordt vergroot van 100 meter naar ongeveer 200 meter. Dit is niet overeenkomstig de Utrechtse richtlijn dat de loopafstand niet meer wordt dan 125 meter.

Reactie
De ondergrondse container wordt als gevolg van de ontwikkeling niet verplaatst. Volgens onze berekening is de afstand van de woning van de indiener tot de ondergrondse container aan de Schemering bij de parkeerkoffer in de huidige situatie, ongeveer 86 meter. In de nieuwe situatie wordt deze afstand ongeveer 110 meter. Dit is overeenkomstig de Utrechtse richtlijn.



Uitsnede van de loopafstand tot aan de ondergrondse container aan de Schemering

6. indiener is van mening dat als dit plan wordt uitgevoerd, zij recht heeft op planschade.

Reactie
Het ontwikkelen van de beoogde woningen zorgt voor een kans om een kwaliteitsimpuls te realiseren voor dit gedeelte in De Meern. Deze ontwikkeling van het plangebied past in de ambities van de gemeente Utrecht om de beschikbare ruimte in de stad efficiënt te gebruiken en kwaliteitsvolle woningbouw binnen de stadsgrenzen te realiseren.

Mocht indiener van mening zijn dat haar belangen onevenredig zwaar worden aangetast, doordat indiener schade lijdt als gevolg van de ontwikkeling, dan bestaat de mogelijkheid voor het indienen van een verzoek om tegemoetkoming in planschade. Dit kan op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening, nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze worden wijzigingen aangebracht die in paragraaf 2.3.1.5 en 2.3.3.3 is aangegeven.

Zienswijze 6

1. Vitens merkt op dat de locatie Zandweg 186A is gelegen in de boringsvrije zone De Meern. De boringsvrije zone is een gebied rondom de grondwaterwinning De Meern. Deze grondwaterwinning is de bron van de drinkwatervoorziening voor o.a. de gemeente Utrecht. In paragraaf 5.10 van de toelichting zijn 3 onjuistheden opgenomen:

    1. het plangebied ligt alleen in boringsvrije zone De Meern;
    2. de juiste weergave hiervoor is weergegeven in figuur 5.8;
    3. onderschrift bij figuur 5.8 moet zijn waterwingebied De Meern.

Reactie
Vitens heeft een juiste constatering gedaan. Een reactie puntsgewijs, op bovengenoemde onjuistheden zijn:

1. *Dat is correct. Het plangebied ligt alleen in de boringsvrije zone De Meern.*
2. *Er is inderdaad naar een foutieve figuur verwezen in 5.10. Figuur 5.8 is de juiste figuur.*
3. *Het onderschrift onder figuur 5.8 is inderdaad foutief. Onder figuur 5.8 moet staan "Beschermingszone drinkwateronttrekking waterwingebied De Meern (bron Provincie Utrecht)".*

De onjuistheden zijn zoals hiervoor beschreven aangepast.

2. Ten onrechte is de boringsvrije zone niet opgenomen in de verbeelding en in de planregels. Dit is van belang voor een goede borging van de boringsvrije zone. In dat kader doet de indiener een voorstel voor de verbeelding en de regels.

Reactie
In artikel 11 van de regels is de gebiedsaanduiding 'Milieuzone- boringsvrije zone' opgenomen. Hierin is bepaald dat de gronden binnen deze zone, (behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen), mede bestemd zijn voor het behoud van de beschermde kleilaag in de bodem voor het grondwaterwingebied De Meern. Dat betekent dat voor onder andere het roeren van gronden, zoals het maken van boorputten, grond- en funderingswerken (dieper dan 40 meter onder het maaiveld), niet is toegestaan, tenzij hiervoor vrijstelling is verleend op basis van de Interim Omgevingsverordening Provincie Utrecht .

Conclusie
Op grond van deze zienswijze worden wijzigingen aangebracht die in paragraaf 2.3.1.1, 2.3.3.1 en 2.3.5.6 zijn aangegeven.

Zienswijze 7

1. Indiener kijkt vanuit zijn woning als gevolg van de ontwikkeling op een schutting/tuin van de nieuwbouwkavels. Een erfafscheiding bij de nieuwbouw in de vorm van een haag of andere natuurlijke, groene erfafscheiding is gewenst.

Reactie
Met de ontwikkelaar is afgesproken dat er hagen en groene erfafscheidingen geplaatst worden. In de eigendomsakte van de nieuwe woningen wordt een instandhoudingsverplichting opgenomen voor het behoud van de groene hagen, die op grens van privaat en openbaar gebied staan.

2. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is de situering van deze woningen een opvallende trendbreuk te noemen. De opbouw van de hele wijk is namelijk anders, waar men uitkijkt op de voordeur van de overburen en niet op een schutting of een tuin.

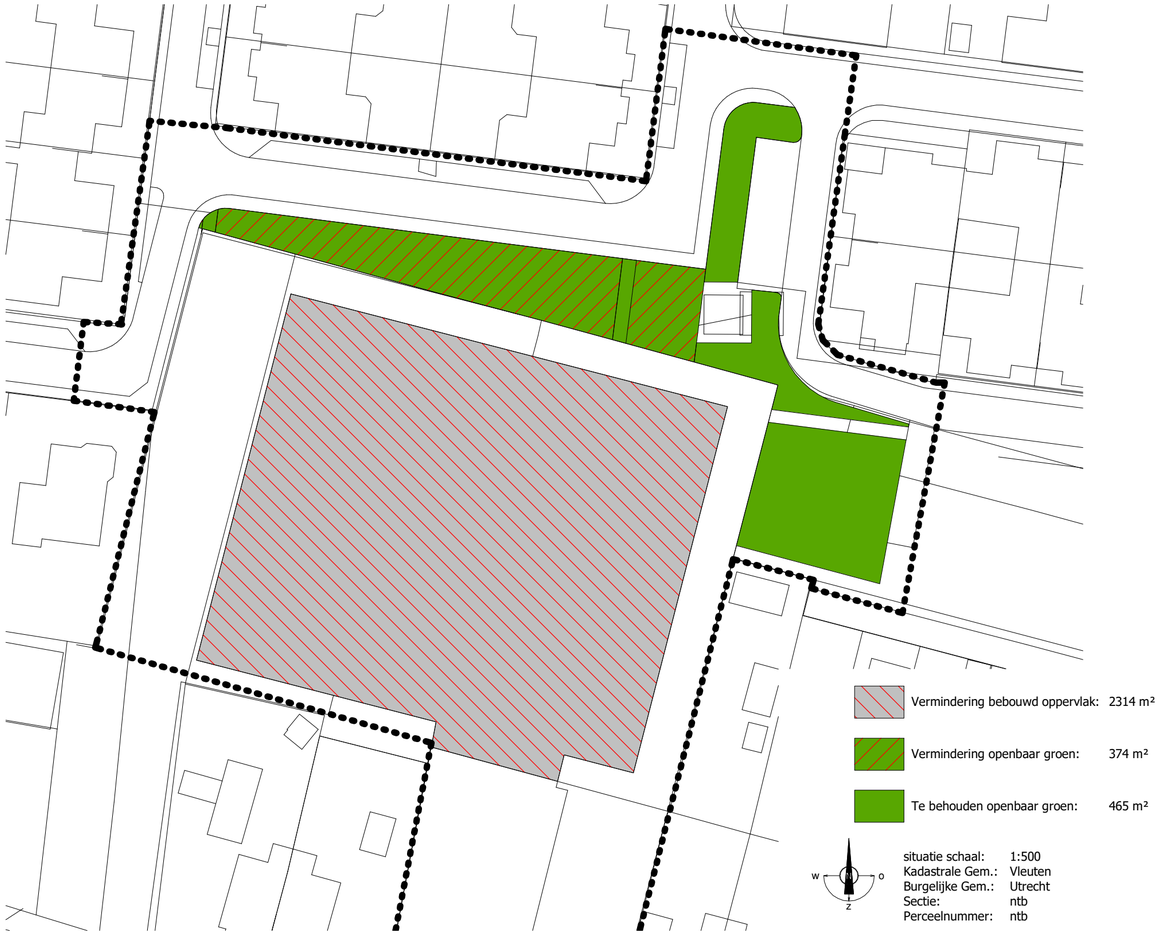
Reactie
Er zijn verschillende modellen gemaakt voor de situering van de bebouwing in bouwveld 3. Hierbij is ook gekeken hoe de bouwsituatie aan het verlengde van de Zonzijde gaat worden. Een oriëntatie van de bebouwing aan zowel Wolkendek/Luwte als aan het verlengde van de Zonzijde is gezien de beperkte ruimte niet mogelijk gebleken.

3. Indiener stelt dat de afmetingen van parkeerplaatsen niet in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Zo zouden langsparkeerplaatsen volgens het Handboek Openbare Ruimte een minimale afmeting moeten hebben van 6 X 2 meter.

Reactie
Het handboek openbare ruimte gaat uit van een standaard parkeervak in een woonstraat. In dit geval is er gekozen voor een woonerfinrichting. Er is dus geen of slechts zeer beperkt hoogteverschil tussen trottoir, parkeervak en rijbaan. Een auto is gemiddeld 4,3 meter lang. Een topklasse auto heeft een lengte van 5,2 meter. De parkeervakken in het verlengde van de Zonzijde zijn alle enkele parkeervakken waardoor er geen extra lengte nodig is om in te parkeren middels file parkeren. De vakken aan de Luwte zijn wel twee geschakelde vakken. Hier is het voor het middelste parkeervak wenselijk om de maatvoering van 6,0 meter aan te houden. Er is voldoende ruimte tot de straathoek. De gemeente heeft de ontwikkelaar gevraagd om het inrichtingsontwerp op dit punt aan te passen.

Conclusie
Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Bijlagen 1 Omvang openbaar groen en bebouwing in huidige en nieuwe situatie



BESTAAND



NIEUW

KOEDAM DE MEERN

Nieuwbouw woningen te De Meern

Building Design Architectuur
Stationsstraat 37
7622 LW Borne
T: 074 - [redacted]
www.buildingdesign.nl

Kroon B.V.
Stationsstraat 37
7622 LW Borne
T: 074 - [redacted]
www.kroon-bv.nl

Klompenburg Bouw B.V.
Pascalweg 11b
8070 AD Nunspeet
T: (0341) [redacted]
www.klompenburgbouw.nl

schaal: 1:500
Formaat: A2
Projectleider: [redacted]
Getekend: [redacted]
Onderdeel: oppervlaktes bestaand / nieuw
Datum: 08-07-2020
Gewijzigd:

Opdrachtgever: [redacted]

Werknr.
15-194

Blad:
2 - S2

© BUILDING DESIGN ARCHITECTUUR BV

Bijlage 2 Actualisatie Ontwikkelingsvisie 2003

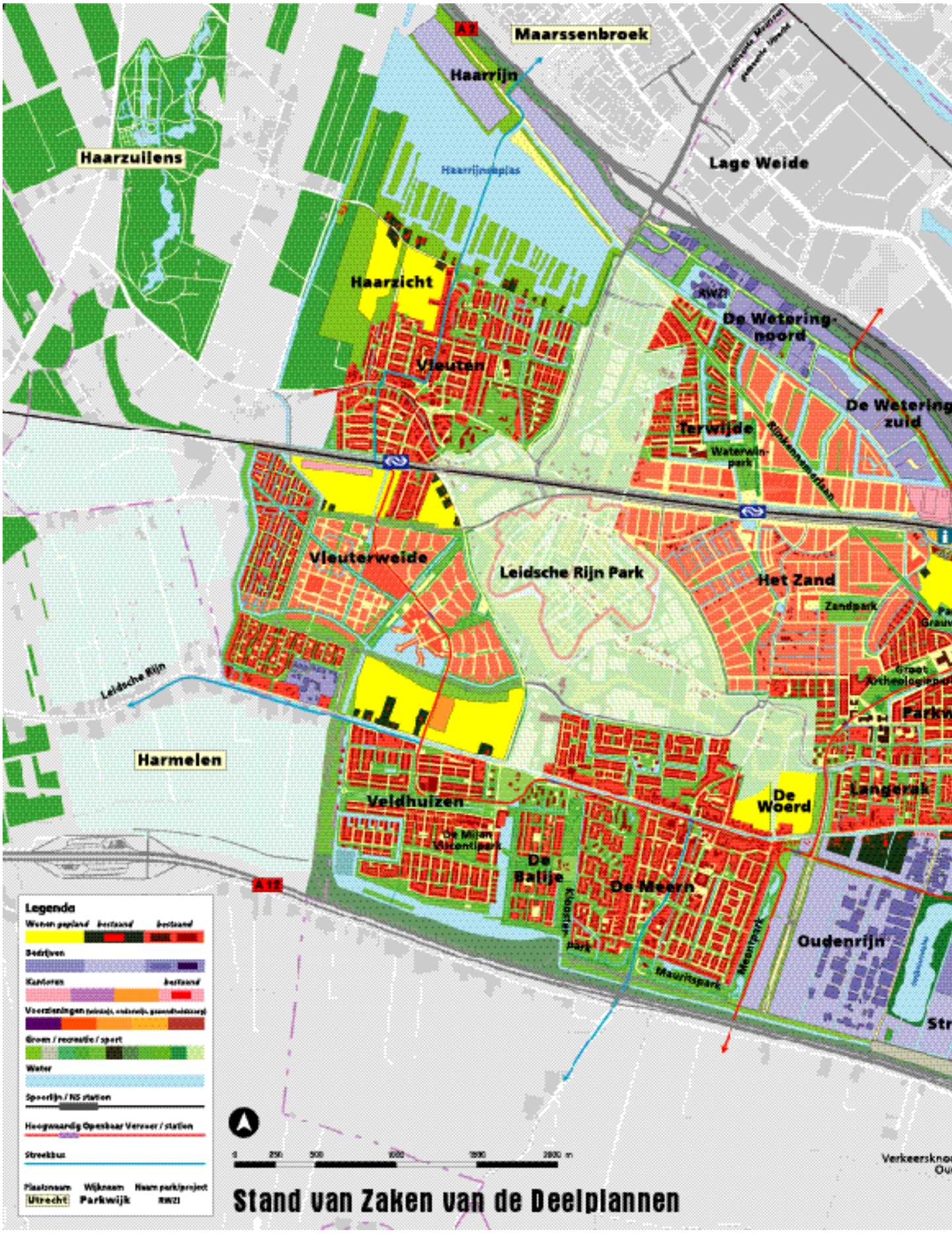
Ambitieus en Realistisch

Actualisatie Ontwikkelingsvisie 2003

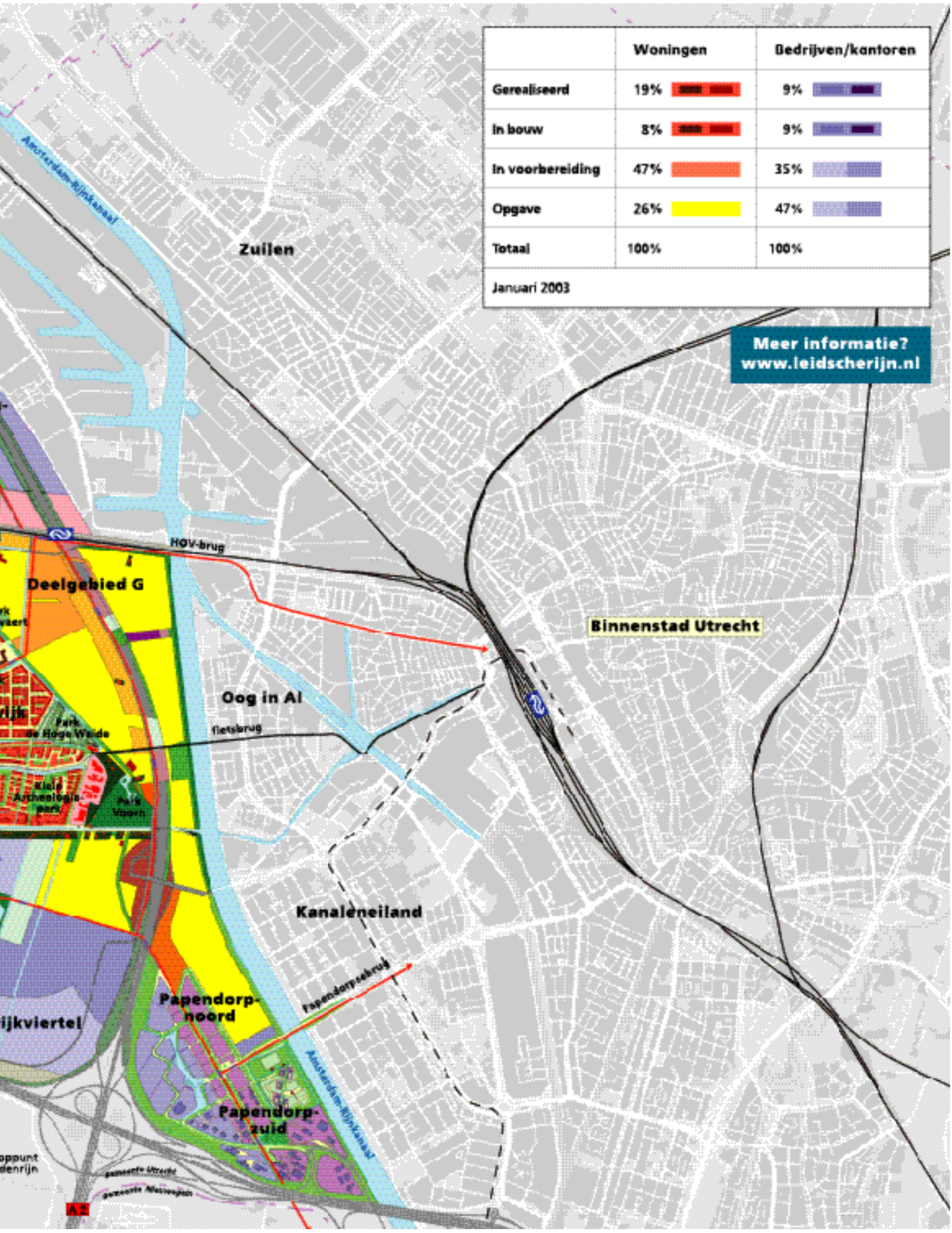
januari 2003

Inhoud

1.	Inleiding	7
2.	Ambitieus en Realistisch	9
3.	Ambitie en randvoorwaarden	11
4.	Toetsing	13
5.	De ruimtelijke opgave	17
6.	Verkeer	22
7.	Herijking woningbouw en tempoversnelling	31
8.	Kantoren en bedrijventerreinen	35
9.	Voorzieningen	38
10.	Leefomgeving	41
11.	Sociale cohesie, veiligheid en participatie	44
12.	Sturing en organisatie	47
13.	Grondexploitatie en financiële kaders	55
14.	Proces	57
15.	Tot slot	58
	Nadere uitwerking van de Ontwikkelingsvisie	60
	Bijlagen	62
	Lijst van afbeeldingen	62
	Lijst van tabellen	63
	Colofon	63



Stand van Zaken van de Deelplannen



	Woningen	Bedrijven/kantoren
Gerealiseerd	19%	9%
In bouw	8%	9%
In voorbereiding	47%	35%
Opgave	26%	47%
Totaal	100%	100%

Januari 2003



1 Inleiding

Leidsche Rijn is een nieuw stadsdeel van Utrecht dat volgens een flexibel concept wordt ontwikkeld. Maatschappelijke ontwikkelingen en voortschrijdend inzicht vereisen een visie die in de tijd wordt aangepast. Voor u ligt de Actualisatie 2002 van de ontwikkelingsvisie voor Leidsche Rijn. Een Actualisatie die sterk voortborduurt op het oorspronkelijke gedachtegoed uit het Masterplan (1996), de Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn Utrecht (1997) en de Structuurschets Vleuten-De Meern (1997). Na een uitvoerige toets bleek het oorspronkelijke raamwerk een uitstekend fundament te zijn om op voort te bouwen. De Actualisatie is in interactie tot stand gekomen.

Het afgelopen jaar zijn de hoofdlijnen besproken met onder meer de bewoners, de raadscommissie, de marktpartijen en de betrokken gemeentelijke diensten. In de voorliggende Actualisatie gaan we als Gemeentebestuur in op de nieuwe ruimtelijke opgaven, de gewijzigde bestuurlijke accenten en natuurlijk op de oplossingsrichtingen voor knelpunten bij de planontwikkeling.

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: Langerak, Parkwijk, Veldhuizen, Terwijde, Het Zand, Vleuterweide, Papendorp en De Wetering. De ontwikkeling van deze gebieden wordt gestuurd door deze SPvE's en SP's. Een aantal in deze Actualisatie benoemde onderwerpen leidt echter ook tot aanpassingen voor deze gebieden.



2

Ambitieus en Realistisch





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. In 1997 is de eerste paal geslagen. Er wonen nu meer dan 10.000 mensen en de eerste bedrijven, winkels, zorgcentra, scholen en andere voorzieningen zijn geopend. De bouw van Leidsche Rijn duurt tot 2017, tegen die tijd wonen er 80.000 mensen en zijn er 40.000 arbeidsplaatsen. Leidsche Rijn is een bouwkundige opgave die zijn weerga in Nederland niet kent.

Leidsche Rijn wordt ontwikkeld op basis van de Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn Utrecht en de Structuurschets Vleuten-De Meern. Bij de vaststelling van de Ontwikkelingsvisie door de gemeenteraad van Utrecht is bepaald dat deze regelmatig wordt geactualiseerd. De laatste actualisatie heeft plaatsgevonden in 1999. De ambitie van Leidsche Rijn vindt zijn oorsprong in het Masterplan uit 1996. Het Gemeentebestuur stelt vast dat zeven jaar later een belangrijk deel van de vastgestelde ambitie ook daadwerkelijk is gerealiseerd.
De bewonerstevredenheid is relatief hoog. Het is mogelijk om in Leidsche Rijn voor hetzelfde geld een ruimere woning te krijgen. Ruimer dan in de bestaande stad, op andere nieuwbouwlocaties in de regio of bijvoorbeeld in IJburg.
De bevolking van Leidsche Rijn bestaat uit de groepen die ons vooraf voor ogen stonden en de doorstroming vanuit de stad komt goed op gang; ook vanuit Kanaleneiland en Overvecht. Er is sprake van een grote stedenbouwkundige verscheidenheid. Zeggenschap van aspirant-bewoners was in 1996 nog geen in het oog springende doelstelling. Toch is op dat punt behoorlijk veel gerealiseerd. Belangrijke randvoorwaarden voor het realiseren van het gebied zijn de laatste tijd of worden binnenkort geborgd.
De aansluiting op de bestaande stad is verzekerd door het akkoord over de overkapping van de A2. Het Gemeentebestuur hoopt de gemeentelijke besluitvorming over deze overeenstemming parallel aan de voorliggende Actualisatie Ontwikkelingsvisie te laten verlopen. Ook de op handen zijnde oplevering van de Papendorpse brug over het Amsterdam-Rijnkanaal draagt bij aan een goede aanhechting. Het goedgekeurde bestemmingsplan biedt een duidelijke basis voor de verdere ontwikkeling van het gebied. De tweede aansluiting op de A12 komt er en de besluitvorming over de spoorverdubbeling kan op korte termijn worden afgerond. Over het zeker stellen van VINEX- en VINAC-bijdragen zijn gesprekken met VROM gaande.

De eerste zes jaren werken aan Leidsche Rijn heeft successen en zorgen opgeleverd. Gebruikers van het gebied zijn tevreden over de kwaliteit van de woningen, de openbare ruimte, de gerealiseerde voorzieningenclusters en de bedrijventerreinen. Er zijn echter ook zorgen over de voorzieningen, de bereikbaarheid, de planning en de financiering waar we als Gemeentebestuur tegemoet aan willen én moeten komen. In de tweede helft van 2001 en de eerste helft van 2002 is ten behoeve van de Actualisatie van de Ontwikkelingsvisie 1997 met veel bewoners, betrokkenen, belanghebbenden, belangengroepen, deskundigen en bestuurders gediscussieerd over de verdere ontwikkeling van Leidsche Rijn.

De belangrijkste conclusie is dat, ondanks de vele kanttekeningen die bij het tot stand komen van Leidsche Rijn zijn te plaatsen en worden geplaatst, tevredenheid over het behaalde resultaat en de ontwikkelingsrichting overheerst.
Het gedachtegoed zoals dat in Masterplan, Ontwikkelingsvisie en Structuurschets is vastgelegd, blijft overeind. De toets door experts zoals BVR (Bureau van Riek Bakker) maar ook de bewoners zelf onderstrepen dit. Het Gemeentebestuur deelt die conclusie en is van mening dat een integrale herziening van de Ontwikkelingsvisie niet noodzakelijk is. De geventileerde kritische noten leiden wel tot een aantal (bestuurlijke) interventies op deelterreinen. Tegelijk met het vaststellen van de voorliggende Actualisatie brengt het Gemeentebestuur enkele van die bestuurlijke interventies reeds ter besluitvorming: een pakket aan verkeersmaatregelen inclusief nieuw beleid ten aanzien van parkeren en een gedeeltelijke herziening van het woningbouwprogramma.



In het komende jaar ontwikkelt het Gemeentebestuur een duidelijke zienswijze op de nieuwe gebieden rond de A2 (de complexe integratie van de A2 van Haarrijn tot verkeersplein Oudenrijn, inclusief onder meer Leidsche Rijn Centrum) en wordt het Referentiekader Voorzieningen aangepast.



Het raamwerk van de Ontwikkelingsvisie uit 1997 blijft dus overeind, maar er zijn gegronde redenen om de plannen op onderdelen bij te sturen. De huidige Actualisatie van de Ontwikkelingsvisie is om een aantal redenen nu aan de orde.
De mobiliteit is in de afgelopen jaren verder toegenomen.
De vraag naar grotere woningen is verder gestegen. Het rijksbeleid op het gebied van mobiliteit, woningbouw en milieunormering is aan verandering onderhevig.
Zoals uit deze nota blijkt zijn er binnen de gemeente Utrecht nieuwe inzichten over de ontwikkeling van Leidsche Rijn. De samenvoeging van Utrecht met Vleuten en De Meern leidt tot een nieuw plangebied. Het achterblijven van goede bereikbaarheid en de voorzieningen noopt tot interventies. Maar vooral ook omdat de financiering en de daadwerkelijke oplevering van woningen onder grote druk staat. De complexiteit van Leidsche Rijn, veroorzaakt door de omvang en specifieke locatiekenmerken (met name de inpassing van de A2 en het spoor) brengt voor de stad Utrecht grote financiële risico's met zich mee. Een minimaal neutraal resultaat van de grondexploitatie in 2015 blijft één van de randvoorwaarden bij de ontwikkeling van Leidsche Rijn, maar dat vergt een forse inspanning. Elke nieuwe en vaak terechte wens om het gebied verder te verbeteren vraagt om een extra investering die ten koste gaat van de exploitatie.
Voorbeelden zijn aanvullend openbaar vervoer, ruimere parkeernormen, extra verkeersverbindingen, een toename van de niet-commerciële voorzieningen maar ook het reserveren van grond voor toekomstige woon-, recreatie- en werkbehoeften (flexibiliteit). Dergelijke wensen leiden tot vermindering van de hoeveelheid uitgeefbare grond. En dat heeft een negatief effect op de grondopbrengsten.
In deze en andere gevallen zal een afweging tussen geld, tijd en kwaliteit moeten worden gemaakt. Een bestuurlijke opgave die nu en in de toekomst de nodige denk- en daadkracht vergt.





In de voorliggende Actualisatie van de Ontwikkelingsvisie staan de (bestuurlijke) opgaven en oplossingsrichtingen centraal.

3 Ambitie en randvoorwaarden

Het Gemeentebestuur houdt onverkort vast aan de hoge ambitie voor de verdere ontwikkeling van Leidsche Rijn. De kern van deze ambitie wordt gevormd door de volgende elementen:

- De bouw van Leidsche Rijn moet een verrijking zijn voor Utrecht als geheel. Zo moet Leidsche Rijn het evenwicht terugbrengen in de Utrechtse markt voor woningen, kantoor- en bedrijfsruimten.
- De bewoners van Leidsche Rijn moeten trots zijn op het gebied waar zij wonen. Een belangrijke maat voor die trots is het cijfer dat de bewoners Leidsche Rijn geven. De bewonerstevredenheid moet minimaal een zeven zijn (vergelijk de Wijkenmonitor).
- Leidsche Rijn is een deel van Utrecht. Het stadsdeel moet ook aantrekkelijk en bereikbaar zijn voor de Utrechters die er niet wonen.
- Leidsche Rijn moet toekomstvast worden gebouwd: het stadsdeel moet in staat zijn zich aan te passen aan de ontwikkelingen in de samenleving.
- Het gebied waar Leidsche Rijn wordt gebouwd heeft een grote cultuurhistorische kwaliteit. In de ontwikkeling van het stadsdeel moet de ´biografie´ tot uitdrukking komen.

Zijn die ambities reëel? Ja, mits de gemeente alert is op de randvoorwaarden waaronder Leidsche Rijn een succes kan worden en steun vindt van de rijksoverheid en marktpartijen. De volgende randvoorwaarden staan centraal:

- De woningbouw in Leidsche Rijn moet de druk op de Utrechtse woningmarkt verlichten en bijdragen aan een evenwichtige bevolkingssamenstelling. Dat vraagt om een goede balans tussen de verschillende woningcategorieën die worden gebouwd. Daarbij is een belangrijke rol weggelegd voor de sociale sector. 20% (Veldhuizen en Vleuterweide) tot 30% (overige plandelen) van de woningen in Leidsche Rijn wordt in de sociale sector gebouwd.
- Een zorgvuldige inpassing (integratie) van de A2 is noodzakelijk.
- De ontwikkeling van de (dorps-)kernen Vleuten en De Meern en die van Leidsche Rijn moeten goed worden afgestemd. Nu de ontwikkelingsvisie weer het gehele plangebied bestrijkt, is er aanleiding om nog eens goed naar de inpassing van de kernen te kijken.
- De bereikbaarheid van Leidsche Rijn moet worden ondersteund door goed openbaar vervoer. Dat wil zeggen dat een goed openbaar vervoernetwerk (het HOV en aanvullende buslijnen) wordt gerealiseerd en dat er in Leidsche Rijn drie spoorwegstations komen.
- De aantrekkingskracht van Leidsche Rijn wordt voor een belangrijk deel bepaald door een grote verscheidenheid aan woningtypen en voorzieningen. Daar horen ook voorzieningen bij die gebiedsoverstijgend zijn.
- De realisatie van het Leidsche Rijn Park is een belangrijke voorwaarde voor de kwaliteit van Leidsche Rijn.
- De eindafrekening van Leidsche Rijn moet op nul uitkomen. Daarbij gaat de gemeente er van uit dat de rijksoverheid haar financiële toezeggingen nakomt.
- Met de marktpartijen en de rijksoverheid zullen harde productieafspraken over de woningbouw gemaakt moeten worden.

- Belangrijk voor sociale samenhang is dat mensen zich thuis voelen, dat een wijk veilig is maar ook dat ze andere bewoners kennen en respecteren. Nu de samenleving van Leidsche Rijn langzaam vorm krijgt, is het ontstaan van een hoge mate van sociale samenhang essentieel. Waar ruimtelijke aspecten van invloed zijn op het ontstaan van sociale cohesie worden randvoorwaarden gesteld.
- De slag van grootschalig naar kleinschalig. Leidsche Rijn is het plangebied maar de verschillende deelplannen, wijken en buurten van Leidsche Rijn krijgen hun eigen karakter. Er is een aantal discussies gevoerd met ontwikkelaars, makelaars en eigen medewerkers over de positionering van Leidsche Rijn. De conclusie is dat door de bereikte positieve resultaten zoals het akkoord over de overkapping van de A2, de uitspraak van de RaadGemeenteraad van State en de verhoging van het productie-tempo het merk Leidsche Rijn weer in de lift zit en gekoesterd mag worden. Leidsche Rijn is en blijft de paraplu waaronder de nieuwe deelgebieden geïntroduceerd worden. Wel is er in toenemende mate ruimte voor het sterker profileren van de deelgebieden. Dit zal allereerst naar voren komen bij Terwijde, Vleuterweide en straks De Balije en Het Zand.



4

Toetsing

In 2002 is een groot aantal bijeenkomsten gehouden met marktpartijen, deskundigen, bewoners, ambtenaren en vertegenwoordigers van alle fracties om te inventariseren op welke punten de Ontwikkelingsvisie actualisatie behoeft. De beoogde aanpassing van de ontwikkelingsvisie (tussenbericht) is getoetst in separate bijeenkomsten en tijdens de Week van de visie. Deze week is gehouden van 3 tot en met 7 juni 2002.

EXPERTS

Ongeveer honderdvijfentwintig externe en interne relaties - die vanuit hun specifieke deskundigheid aan Leidsche Rijn werken- hebben in workshops de volgende thema's besproken: flexibiliteit, Leidsche Rijn Centrum, de samenhang van Leidsche Rijn met Vleuten De Meern, participatie en samenlevingsopbouw. Zij gaven de volgende aanbevelingen aan het gemeentebestuur mee:

- Er moet een goed evenwicht zijn tussen sturen en vrijlaten. Wees alert op te veel flexibiliteit in de plannen, het zou tot chaos en wanorde kunnen leiden.
- Leidsche Rijn Centrum is een stukje Randstad en onderdeel van de Deltametropool. Het centrum isgezien de veelheid aan nabije infrastructuur een geschikte locatie voor onderwijs- en woonzorgvoorzieningen alsmede een mooie plek voor jongeren vanwege de grote hoeveelheid activiteiten. Het zou verstandig zijn als het centrum en het ziekenhuis Mesos dicht bij elkaar worden gebouwd, zodat die kunnen profiteren van elkaars nabijheid.
- Er moet nadrukkelijk aandacht besteed worden aan versterking van de identiteit van de bestaande kernen Vleuten en De Meern. Beide voegen hun eigen karakter toe aan Leidsche Rijn. Het groene karakter van Vleuten kan bijvoorbeeld worden uitgebouwd met behulp van de nabijgelegen Haarrijnseplas, Haarzuilens en het Leidsche Rijn Park.
- Laat bewoners al in een vroeger stadium participeren bij de inrichting van de openbare ruimte, zoals speelplekken, parken en groenplekken.
  Hiermee kunnen de na-inrichtingskosten gereduceerd worden. Het tot nul reduceren van deze kosten is een illusie. Er dient dus altijd budget gereserveerd te worden voor verzoeken van bewoners voor aanpassing van de openbare ruimte tijdens de beheerfase.
- Maak bij de ontwikkeling van de volgende wijken gebruik van de ervaringen van de huidige bewoners. Ontwikkelingen in de wijk moeten door de jaren heen goed 'gemonitord' worden, zodat tijdig maatregelen kunnen worden getroffen.





In het verlengde van de expertbijeenkomsten is bureau BVR van Riek Bakker opgedragen de Ontwikkelingsvisie en de beoogde actualisatie te analyseren. Haar bevindingen zijn verwerkt in de Actualisatie. BVR concludeert dat het Masterplan en Ontwikkelingsvisie een solide basis vormen voor de verdere ontwikkeling van Leidsche Rijn. Riek Bakker adviseert bij de Actualisatie onder meer aandacht te besteden aan:

- De Kitvoeg. Aansluiten van onderdelen van het plan op elkaar, aansluiting van de plandelen op de kernen Vleuten en De Meern en aansluiting van Leidsche Rijn op de bestaande stad.

- De Stofkam. Ga op zoek naar functies die als aanjager voor imago en beeldvorming van Leidsche Rijn kunnen dienen. Denk daarbij aan evenementen of bedrijven in de bestaande stad én organisaties die in de regio Utrecht op zoek zijn naar een goed vestigingsmilieu.
- De Stedelijke Carrousel. Onderzoek (met name in de Structuurvisie Utrecht!) hoe Leidsche Rijn zich verhoudt tot de stedelijke herstructurering.
- Geef meer aandacht aan de sociale infrastructuur met name leefbaarheid en veiligheid.
- Denk vroegtijdig na over concepten voor Leidsche Rijn Centrum.
- Reserveer strategische locaties voor toekomstige ontwikkelingen.

Reactie van het gemeentebestuur op experts

De genoemde aanbevelingen krijgen in de voorliggende Actualisatie volop de aandacht. In de Ontwikkelingsvisie is een duidelijke keuze gemaakt. Het stedenbouwkundig plan kent streng ogende uitgangspunten ten aanzien van menging, spreiding, stapeling, dichtheden, programma en karakteristiek van het openbaar gebied. Deze uitgangspunten zijn gehandhaafd maar hebben per deelgebied een eigen inkleuring gekregen. Kaartbeeld en inhoudelijke uitgangspunten zijn herkenbaar in de gerealiseerde en geplande deelgebieden, terwijl per deelgebied binnen de randvoorwaardelijke hoofdstructuur (infrastructuur, groene hoofdstructuur en bestaande waarden) voldoende ruimte is geboden aan eigen opvattingen van betrokkenen.

BEWONERS

De bewonersavond werd bezocht door circa honderddertig mensen uit Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern. Na de presentatie van de hoofdlijnen gaven de bewoners aan waarover zij tevreden zijn en wat hen zorgen baart.

Tabel 1. Reactie bewoners

BEWONERS ZIJN ZEER TEVREDEN OVER	DE BEWONERS ZIJN ZEER ONTEVREDEN OVER	BEWONERS ZIJN TROTS OP HUN WOONGEBIED ALS
DE DIVERSITEIT VAN DE ARCHITECTUUR	DE PARKEERVOORZIENINGEN	ZIJ WONEN IN EEN HERKENBARE EIGEN BUURT
DE MOGELIJKHEID EEN HUIS MET EEN TUIN TE KOPEN	DE INPASSING VAN HET BESTAANDE IN HET NIEUWE	ZIJ INVLOED KUNNEN HEBBEN OP DE ONTWIKKELING VAN DE BUURT
DE BEREIKBAARHEID (VLAK BIJ DE SNELWEG, MIDDEN IN HET LAND)	DE AANDACHT VAN DE POLITIE VOOR DE WIJK	DE WOONOMGEVING EEN DORPS KARAKTER BEHOUDT
DE RUIME OPZET VAN DE WIJKEN	DE AANSLUITING VAN VELDHUIZEN BIJ DE REST VAN LEIDSCHE RIJN	ER BALANS IS TUSSEN GROEN EN STEEN
	HET VOORZIENINGENAANBOD	DE WOONOMGEVING VEILIG IS
		ER EEN LEIDSCHE PLEIN KOMT (CENTRAAL GELEGEN MET VEEL ACTIVITEIT)
		ER RUIMTE EN OPENHEID BLIJFT
		ZIJ DE VOGELS HOREN FLUITEN
		DE BEREIKBAARHEID EN DE VOORZIENINGEN IN LEIDSCHE RIJN GOED ZIJN GEREGELD
		DE HOGE AMBITIES OM IETS GOEDS VAN LEIDSCHE RIJN TE MAKEN, BLIJVEN GEHANDHAAFD







Uit deze nominaties kozen de bewoners samen de Trots Top 3. Daarbij bleek dat men op Leidsche Rijn zeer trots zal zijn als de bereikbaarheid en voorzieningen goed zijn geregeld, de mensen zich veilig voelen en als Leidsche Rijn een enigszins dorps karakter behoudt.

Reactie gemeentebestuur op bewoners

Het Gemeentebestuur hecht belang aan een duidelijk onderscheid tussen de wijken, zodat het gevoel van wonen in een 'eigen' wijk wordt versterkt. Het gebied rond het centrum van Vleuterweide zal bijvoorbeeld een meer 'dorpse' inrichting krijgen en de omgeving van Leidsche Rijn Centrum krijgt een meer stedelijk karakter. De natuur zal altijd dichtbij zijn. Ook in de meer 'stedelijke wijken'. Daar zorgt de zogenoemde 'ecologische structuur' voor. Belangrijkste elementen hierin vormen het Leidsche Rijn Park en de Haarrijnseplas. De aanleg van infrastructuur en voorzieningen heeft in de Ontwikkelingsvisie prioriteit. De gemeente realiseert zo mogelijk tijdelijke voorzieningen.

Zij kijkt daarnaast of bepaalde (zorg)voorzieningen in de wijk geplaatst kunnen worden om zo bij te dragen aan de levendigheid. Ondanks de vele inspanningen zullen bereikbaarheid en het voorzieningenniveau echter voorlopig nog achterblijven bij de behoeften van de bewoners. Veiligheid is een belangrijke voorwaarde voor prettig wonen. Gemeente en bewoners zien dit als een gezamenlijke verantwoordelijkheid, zij mogen elkaar daar op aanspreken. Voor verdere verbetering van de veiligheid in de wijken Leidsche Rijn en Vleuten - De Meern wordt er een afzonderlijke politiepost gevormd, met op termijn een eigen districtskantoor.

Daarnaast gaat de gemeente door met de bestaande initiatieven zoals het oprichten van een politiepost in de buurt van de Zuidelijke Stadsas/Europaweg en het doorvoeren van het politiekeurmerk voor nieuwe woningen.
Het Gemeentebestuur onderschrijft de noodzaak bewoners eerder in de planvorming te betrekken en de ervaringen van huidige bewoners beter te monitoren om ervaringen in te zetten voor toekomstige verbeteringen.

MARKTPARTIJEN

Met de projectontwikkelaars is in het kader van de Actualisatie van de Ontwikkelingsvisie uitgebreid gesproken over de herijking van het woningbouwprogramma en - mede in het kader van het gezond maken van de grondexploitatie Leidsche Rijn - van de lopende contracten. De resultaten daarvan zijn verwerkt in hoofdstuk 7 van deze Actualisatie. Daarnaast werd met name over de toekomst van het merk Leidsche Rijn gesproken.
Het imago van Leidsche Rijn heeft het laatste jaar een flinke deuk opgelopen. Er is echter alle kans het imago van Leidsche Rijn bij te stellen nu de afspraken over de overkapping en de herprogrammering gemaakt zijn en de Raad van State een voor Leidsche Rijn gunstige uitspraak heeft gedaan over het bestemmingsplan. De gedeelde conclusie is dat Leidsche Rijn in potentie een sterk paraplumerk is. Afgesproken is om de deelgebieden onder die paraplu te positioneren met ruimte voor een eigen, onderscheidend gezicht voor elk deelplan.

Reactie gemeentebestuur op marktpartijen

Het Gemeentebestuur onderschrijft de analyse van de marktpartijen. Leidsche Rijn is en blijft de paraplu waaronder de nieuwe deelgebieden geïntroduceerd worden. Er is in toenemende mate ruimte voor het sterker profileren van de deelgebieden. Dit zal allereerst naar voren komen bij Terwijde, Vleuterweide en straks De Balije en Het Zand.

ANDERE BELANGHEBBENDEN

De beoogde hoofdlijnen zijn tevens gepresenteerd aan de bestuurders van Rijkswaterstaat, het Hoogheemraadschap, BRU, VROM, Provincie en Kamer van Koophandel. Bij deze partijen zijn zorgen over de bereikbaarheid, het imago, de veiligheid en leefbaarheid in Leidsche Rijn. Bij de positionering van Leidsche Rijn centrum moeten 'runshopping' én 'funshopping' een plaats krijgen. Belang wordt gehecht aan realistische communicatie over Leidsche Rijn. Het ministerie van VROM twijfelt aan de noodzaak van 30% sociale woningbouw.



Reactie Gemeentebestuur op deze belanghebbenden

Het Gemeentebestuur deelt de zorg over de bereikbaarheid. Inmiddels is een pakket tijdelijke maatregelen in voorbereiding en is overeenstemming over de A2 en de tweede aansluiting op de A12 bereikt. Zulke daadwerkelijke successen dragen bij aan verbetering van het imago van Leidsche Rijn. Het Gemeentebestuur ziet daarin inmiddels een duidelijke kentering optreden. Daadwerkelijke verbeteringen en ook de meer realistische wijze van communiceren over bijvoorbeeld de bereikbaarheidsproblematiek heeft daaraan bijgedragen. Het aandeel sociale woningbouw wordt gerelateerd aan de herstructureringsopgave voor de bestaande stad. Daarnaast is - gelet op de schaal van de locatie - een aandeel sociale woningbouw nodig om in Leidsche Rijn ook in dat opzicht voor voldoende differentiatie te zorgen.



Het Gemeentebestuur concludeert dat ondanks de kanttekeningen die bij het tot stand komen van Leidsche Rijn te plaatsen zijn, het raamwerk uit het Masterplan en de Ontwikkelingsvisie overeind blijft. De toets door experts, bewoners en andere belanghebbenden sterkt het Gemeentebestuur in de mening dat kan worden volstaan met bijsturing op onderdelen. Een integrale herziening van de Ontwikkelingsvisie kan achterwege blijven.

5

De ruimtelijke opgave





In de Ontwikkelingsvisie 1997 is een duidelijke keuze gemaakt. 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. Per deelgebied is binnen de randvoorwaardelijke hoofdstructuur (infrastructuur, groene hoofdstructuur en bestaande waarden) voldoende ruimte geboden aan eigen opvattingen van betrokkenen.
Een differentiatie van het gebied is het gevolg. De noodzaak ontbreekt voor een integrale herziening van de Ontwikkelings-visie. Voor een deel van het plangebied is vernieuwing van de ruimtelijke opgave echter van heel groot belang.
Er zijn drie belangrijke ruimtelijke opgaven. Ten eerste de omgeving van de te integreren A2, de centrale zone van Haarrijn tot Oudenrijn inclusief Leidsche Rijn Centrum. Ten tweede het Leidsche Rijn Park. 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 CENTRALE ZONE: VAN HAARRIJN TOT OUDENRIJN

De Centrale Zone langs de te integreren A2 - of deelgebied G zoals dat in de Ontwikkelingsvisie 1997 is genoemd - vormt het sluitstuk van Leidsche Rijn. In de Centrale Zone is niet het makkelijkste deel van het programma gepland: relatief veel stapeling en sociale woningbouw, veel bijzondere functies rond het centrum met navenant veel autoverkeer en bijzondere infrastructuur zoals de A2, het spoor, de noordelijke en zuidelijke stadsas, de stadsweg en drie HOV-tracés.

Voor de ontwikkeling van dit gebied is het absoluut noodzakelijk de uitgangspunten integraal te actualiseren. Het laatste deel van Leidsche Rijn waarvoor planontwikkeling plaats vindt is ook het meest ingewikkeld:

- Leidsche Rijn Centrum krijgt er een plek;
- De A2 wordt in het gebied geïntegreerd;
- Hooggelegen moet worden gereconstrueerd;
- Een bedrijf aan het Amsterdam-Rijnkanaal wordt ingepast, een ander wordt in ieder geval voor 2015 niet verplaatst;
- De aansluiting op de bestaande stad moet hier worden geregeld;
- Het vormt het meest stedelijke deel van Leidsche Rijn;
- Het woongebied in Strijkviertel moet een logisch vervolg krijgen in westelijke richting én oostelijke richting.

Leidsche Rijn Centrum in de Deltametropool

De uitwerking van de plannen voor het centrum wordt mede bepaald door de kansen van dit gebied in relatie tot de optimale verbindingen met andere delen van de Randstad. De rijksoverheid heeft er voor gekozen de Randstad te ontwikkelen tot Deltametropool. Utrecht ondersteunt deze keuze en zal zich oriënteren op ontwikkelingen op de belangrijke onderdelen van de Deltametropool.
Leidsche Rijn en het Stationsgebied zijn hierbij twee troeven voor Utrecht.
Het Centrum Leidsche Rijn wordt ontwikkeld op het kruispunt van A2 en spoor, relatief dicht bij de bestaande stad en op een logische en voor alle verkeersmodaliteiten goed bereikbare plek. Naast een verzorgingsfunctie voor Leidsche Rijn zal

het nieuwe centrum ook voor de stad Utrecht en de regio van grote betekenis zijn, als aanvulling op het stadscentrum van Utrecht. Het Gemeentebestuur wil Leidsche Rijn Centrum een bovenregionale functie geven en in samenhang ontwikkelen met het stadscentrum van Utrecht. Het Utrechtse stationsgebied en Leidsche Rijn spelen beiden een prominente rol in de Deltametropool.
Utrecht als poort van de Deltametropool is optimaal vorm te geven in het Stationsgebied. Vooral daar is Utrecht een (inter-)nationaal knooppunt. Voor het leggen van interne relaties binnen de Deltametropool heeft het Centrum Leidsche Rijn door de ligging betere potenties. Ten opzichte van andere grote steden met een meerpolige voorzieningenstructuur heeft Utrecht het grote voordeel dat beide polen zich op zéér korte afstand van elkaar bevinden en met verschillende vormen van openbaar vervoer kort op elkaar ontgesloten zullen worden.
Het Gemeentebestuur beziet de mogelijkheid de spoorverbindingen Amsterdam - Utrecht en Den Haag - Utrecht direct te verbinden.
Door een lus ('Carthesiusdriehoek') tussen beide spoortrajecten te maken zou het drukke vervoersknooppunt Utrecht CS in de toekomst verder ontlast kunnen worden. Het hoofdcentrum Binnenstad/ Stationsgebied en het nevencentrum Leidsche Rijn zullen complementair worden ontwikkeld, waarbij in fasering het Stationsgebied prioriteit krijgt. Programmatische afstemming tussen beide centra is in de toekomst essentieel. De diensten DSO, POS en PbLR zullen daarbij gezamenlijk de `stofkam´ door de stad moeten halen om nieuwe functies vanuit bovengenoemd perspectief een plek te geven, waarbij niet geschroomd moet worden functies te verplaatsen als dat voor de stad als geheel een meerwaarde oplevert. Leidsche Rijn Centrum zal levendig worden. Een centrum dat het "tweede oog" van Utrecht moet vormen kent levendigheid op straat gedurende grote delen van de dag, zit niet vast aan één tijdsgebonden, modieus concept maar biedt ruimte om in te spelen op wijzigende marktomstandigheden. Leidsche Rijn Centrum is een ontmoetingsplaats voor Leidsche Rijners, andere inwoners van de regio Utrecht en bezoekers uit de Deltametropool. De bijzondere omgeving bij de geïntegreerde A2 en de hoogteverschillen die door de bundel van infrastructuur worden veroorzaakt, wordt daarbij benut voor intensief ruimtegebruik en bijzondere vormgeving.







Voor de Centrale Zone van Leidsche Rijn wordt een partiële actualisatie van de Ontwikkelingsvisie voorbereid, inclusief herijking van het woningbouwprogramma. Daarbij onderzoekt het Gemeentebestuur tevens of er nabij het A2-tracé ruimte kan worden gereserveerd zodat discussie over een railverbinding ter ontlasting van het Centraal Station niet bij voorbaat onmogelijk is. Ruimtereservering zal in Leidsche Rijn Centrum als middel worden ingezet om er voor te zorgen dat het centrum zich ook na realisatie kan blijven ontwikkelen. In ieder geval is er - evenals in Papendorp - voldoende ruimte om extra kantoorprogramma te realiseren. Dat dit programma er komt staat voor ons niet ter discussie. De potentiële A-locatie rond station Leidsche Rijn Centrum dient optimaal en efficiënt te worden benut. Gelet op de marktontwikkelingen is het echter nog niet duidelijk wanneer dat extra programma kan worden gerealiseerd. Een uitgewerkte positionering van het Centrum Leidsche Rijn zal ook deel uitmaken van de partiële actualisatie.

Hooggelegen

Het is om financiële redenen voorlopig niet mogelijk twee bedrijven in de buurt van Hooggelegen te verplaatsen. Deze ontwikkelingen hebben tot gevolg dat enkele honderden woningen niet gebouwd kunnen worden. Daarnaast blijkt uit studies van Rijkswaterstaat dat de reconstructie van verkeersplein Hooggelegen aanzienlijk meer ruimte in beslag zal nemen dan gedacht. In de partiële actualisatie zullen voor het gebied rond Hooggelegen de volgende zaken aan de orde komen:

- Een nieuwe verbindingsroute tussen Leidsche Rijn en Utrecht Zuidwest.
- Het behoud van de woningbouwmogelijkheden in Papendorp.

- Het behoud van de woningbouw in Strijkviertel.
- Het zoveel mogelijk beperken van de aantasting van Park Voorn en de bestaande bebouwing aan de Rijksstraatweg.
- Toevoegen niet-woonfuncties rond Hooggelegen met een afschermende werking. Nadat het ontwerp voor verkeersplein Hooggelegen vast ligt, kan de aanpak en de planning voor Strijkviertel worden bepaald. Op basis van aangescherpte ruimtelijke, programmatische en financiële uitgangspunten wordt een startnotitie voor de ontwikkeling van dit deelplan afgerond. Voor het woongebied Leeuwesteyn in Papendorp Zuid en de direct aan Hooggelegen grenzende gebieden zullen gevolgen en fasering in beeld worden gebracht.

Haarrijn

In het noordelijk deel van het A2-gebied is bedrijventerrein Haarrijn gepland. De bedrijfsfunctie en de recreatieve functie in en om de Haarrijnseplas zijn moeilijk te verenigen. Het Gemeentebestuur wil dat in de partiële actualisatie van Haarrijn naar voren komt of en hoe woningbouw kan worden geïnitieerd op (een deel van) het bedrijventerrein. Wonen en recreëren zijn gemakkelijker te combineren functies.

LEIDSCHE RIJN PARK

Het Leidsche Rijn Park is, naast Leidsche Rijn Centrum, de centrale ontmoetingsplaats in Leidsche Rijn. Een Programma van Eisen (PvE) voor dit gebied is in een vergevorderd stadium. De keuze die destijds is gemaakt voor één groot park verhoogt de kwaliteit en gebruiksmogelijkheden van het groen in Leidsche Rijn. Via de Haarrijnse plas sluit dit gebied aan op het gebied rond het kasteel Haarzuilens. Het park heeft niet alleen een functie voor de aangrenzende bestaande en toekomstige woonwijken, maar heeft ook een bovenlokale betekenis. Voor de noordelijke rijksgrens van het Romeinse imperium die door het gebied loopt, geldt zelfs een Europese dimensie. De groene verbindingen met de omgeving lopen via de Haarrijnseplas naar de westrand van Utrecht, via het Kloosterpark naar het gebied ten zuiden van de A12 en via De Woerd naar de Leidsche Rijn.

De ambities voor de inrichting van het park zijn:



- Een geconcentreerd park in de vorm van het begrensde middengebied: het Binnenhof.
- Het J.P. Thijsselint dat het park omringt.
- Behoud en versterking van historische referenties: archeologische vindplaatsen en boomgaarden.
- Onderscheidende elementen: de muur en Vikingrijn.
- Specifieke publiektrekkers: bezoekerscentrum, museum.
- Sportvoorzieningen op een bijzondere wijze ingepast: de sportbossen.

Door de beperkte middelen en onzekerheid over de subsidiemogelijkheden zal het Gemeentebestuur voor de aanleg van het park prioriteiten moeten stellen.



- De aanleg van sportvoorzieningen voor verenigingen die elders in Leidsche Rijn uitgeplaatst moeten worden.
- Het Gemeentebestuur wil het J.P. Thijsselint waar mogelijk ontwikkelen in samenhang met de aanleg van sportvoorzieningen, de aangrenzende deelplannen en de infrastructuur. De tweede oostelijke doorgang onder het spoor vervalt. Er valt niet aan versobering te ontkomen.
- Zoveel mogelijk bomen worden geplant op de percelen die de gemeente heeft verworven of zal verwerven ten behoeve van het lint en het centrale parkgebied. Het park krijgt daarmee in aanvulling op de al aanwezige groenkwaliteiten in het gebied zo vroeg mogelijk een parkkarakter en een eigen gezicht.

- De heraanleg van een deel van de oorspronkelijke loop van de Rijn en de aanleg van de muur om het centrale middengebied is afhankelijk van subsidiemogelijkheden en andere inkomstenbronnen.
- Om verschillende redenen, waaronder optimalisatie van opbrengsten is een aantal studiegebieden geselecteerd, waarvan nog niet kan worden vastgesteld welke inrichting zij krijgen. Daar hoort De Hoge Woerd met de archeologische vindplaats van het Castellum bij.



RAAKVLAKKEN MET DE OMGEVING.

De grenzen van Leidsche Rijn en daarmee die van Utrecht veranderen. Zowel binnen het plangebied door de toevoeging van de kernen van Vleuten en De Meern als aan de nieuwe randen van Utrecht. Op termijn zal ook de aanhechting met Rijnenburg en de Kanaalzone aandacht verdienen. De Leidsche Rijn-zijde van de Kanaalzone zal benoemd worden in de partiële actualisatie voor de Centrale Zone. Beide gebieden krijgen een prominente plaats in de Structuurvisie Utrecht. Een visie op de positie van bedrijventerrein Lage Weide is daarbij eveneens van betekenis.

Inpassing kernen Vleuten en De Meern

De eigen identiteit van de kernen van Vleuten en De Meern zijn van grote waarde voor de diversiteit binnen Leidsche Rijn. Bijzondere aandacht zal worden gegeven aan de relatie tussen de kernen Vleuten en De Meern en de plandelen die aan beide kernen grenzen. De ontwikkeling van de voorzieningen in Leidsche Rijn, in de kernen Vleuten en De Meern en in het bestaand stedelijk gebied van Utrecht worden onderling afgestemd. Het programma voor de vernieuwing van centrum Vleuten en centrum De Meern zal complementair zijn aan de voorzieningen in Leidsche Rijn. Daarnaast zullen in de structuur ingrepen worden gedaan om het dorpse karakter te versterken en sluipverkeer te weren.
In Veldhuizen en Vleuterweide wordt waar mogelijk gebruik gemaakt van de sociale infrastructuur van de kernen.

Oudenrijn

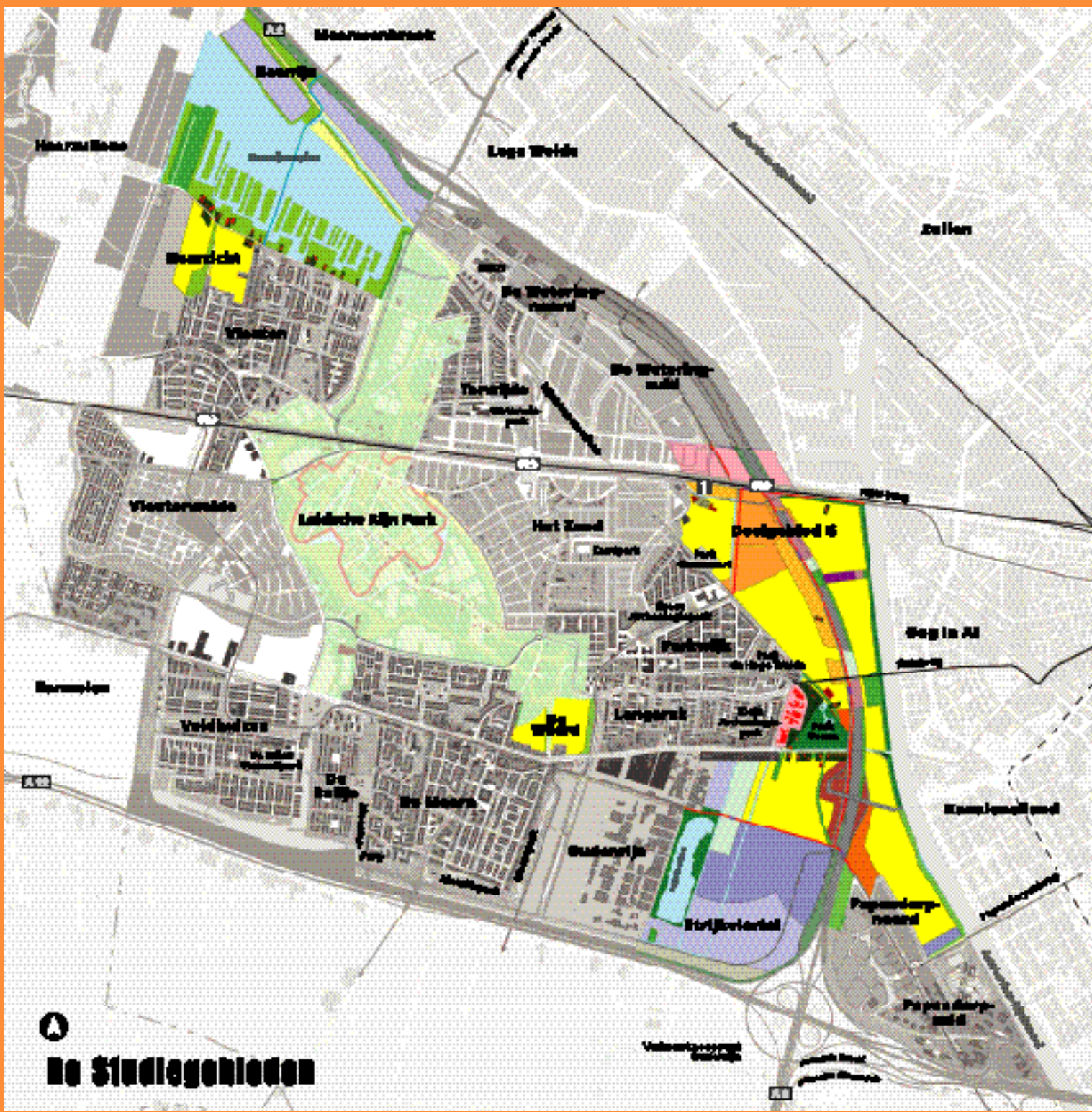
Het Gemeentebestuur wil onderzoeken welke mogelijkheden kunnen ontstaan door het woongebied in Strijkviertel in de loop der jaren een natuurlijke aansluiting op Leidsche Rijn te geven door het deel van het bedrijventerrein Oudenrijn tussen de Rijksstraatweg en de toekomstige HOV-baan te herstructureren.

Westrand

Door de realisatie van Leidsche Rijn krijgt Utrecht een geheel nieuwe westelijke stadsrand. Voor die westrand loopt in opdracht van het Wijkbureau Vleuten-De Meern een onderzoek, waar uit moet blijken op welke wijze de overgang van het stedelijk gebied naar het groene hart vorm kan krijgen. Opties zijn om stedelijke functies waaronder sport, een manege en een begraafplaats in deze zone een plaats te geven.

Haarzicht

Voor de woningbouw in het gebied Haarzicht kan starten moet het streekplan van de provincie Utrecht aangepast worden. Pas daarna kunnen afspraken gemaakt worden met de grondeigenaren.


Leidsche Rijn Park
Het Zand
Leidsche Rijn
Vleuterweide
Vleuten
Zuilen
Lage Weide
Langerak
Strijkviertel
Papendorp-noord
Papendorp-zuid
Oudenrijn
Vaartsche Rijn
De Meerpaal
De Molen
De Schil
Veldhuizen
Terwijde
Meerwijkse Beek
Meerwijk
Meerwijkse Plas
Dwarsligging
Weg in Al
Kanaaloever-zuid
Valeriusplein
De Studiegebieden

Verkeer

6

Uitgangspunt voor de verkeersafwikkeling is een realistische benadering van het toegenomen autobezit en de toegenomen automobiliteit. Dit resulteert in voorstellen voor een afgewogen uitbreiding van de hoofdinfrastructuur en een hogere parkeernorm in de woongebieden. Ook stelt het Gemeentebestuur voor het openbaar vervoerssysteem aanmerkelijk te verbeteren door in aanvulling op het HOV ruimte te bieden aan een aantal (stads-)buslijnen. De uitbreiding van de hoofdinfrastructuur is hiervoor een belangrijke voorwaarde daar deze een effectieve lijnvoering mogelijk maakt. Met dit samenhangende pakket aan verkeersmaatregelen heeft het Gemeentebestuur een forse maar noodzakelijke beleidswijziging weten door te voeren zonder het stedenbouwkundig concept aan te tasten. Ook maken de voorgestelde maatregelen het mogelijk de verblijfsgebieden nog verder verkeersluw te maken. In combinatie met een fijnmazig fietsnetwerk kan daarmee maximaal worden ingespeeld op het terugdringen van de niet noodzakelijke autokilometers. Naast deze verbeteringen in het eindbeeld wil het Gemeentebestuur tijdelijke maatregelen doorvoeren om acute problemen in de verkeersafwikkeling te voorkomen.

Het onderstaande is gebaseerd op en wordt nader toegelicht in een aantal door het Gemeentebestuur vastgestelde en bij deze nota gevoegde bijlagen.

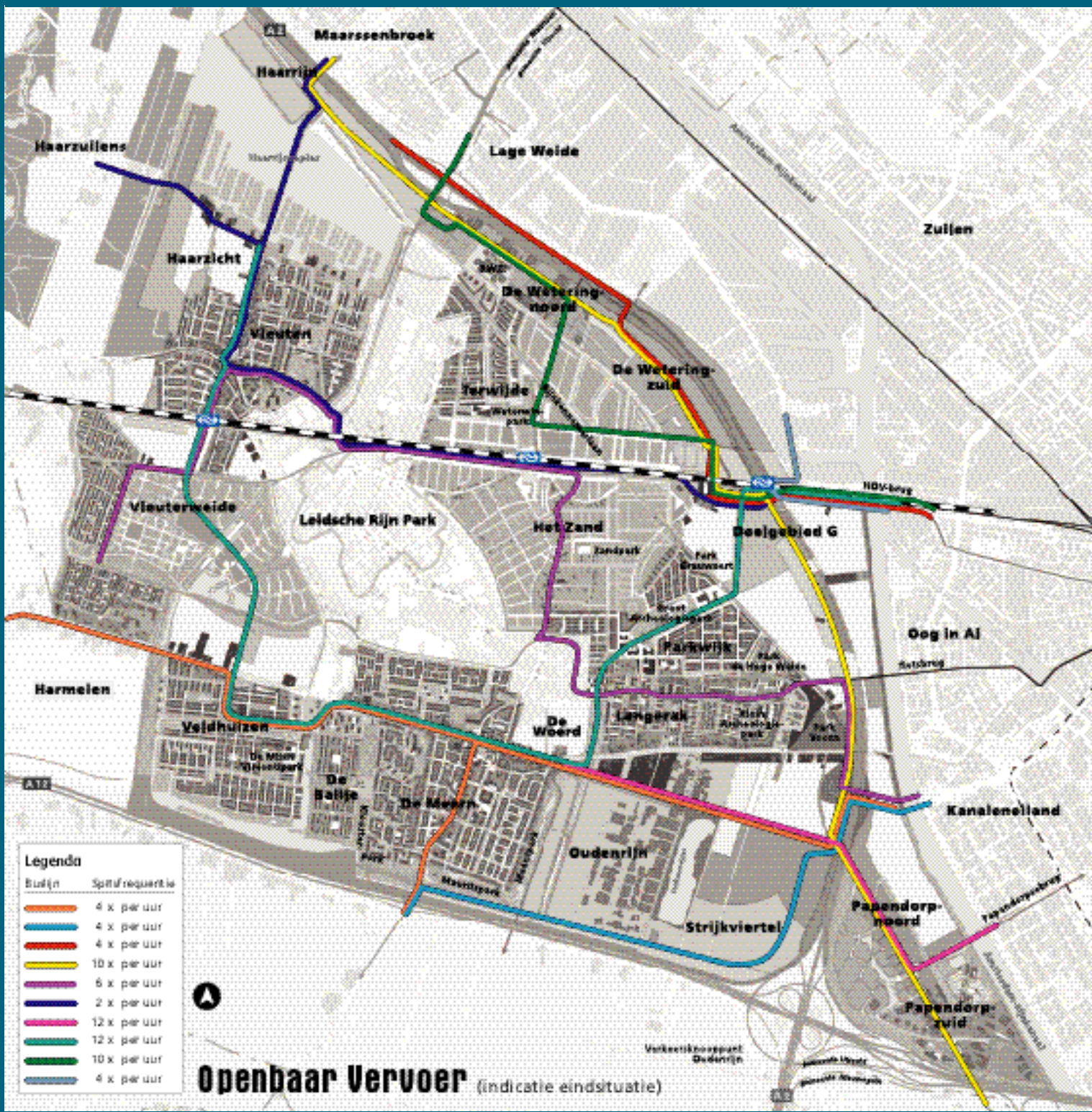
OPENBAAR VERVOER

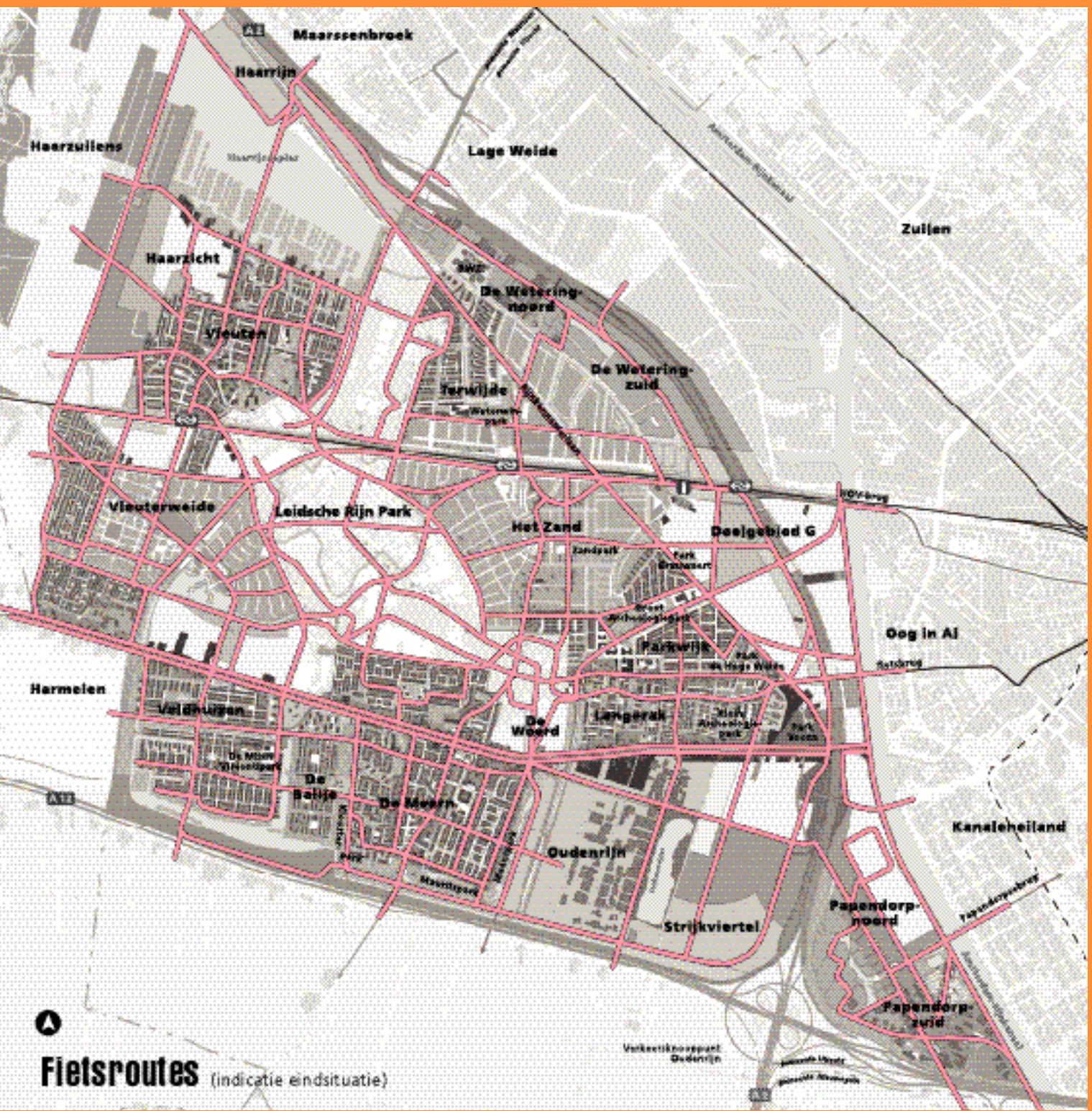
In tegenstelling tot hetgeen in het Masterplan werd aangenomen, blijken potentiële reizigers niet bereid te zijn voor een HOV-halte de gehanteerde maximale loopafstand te overbruggen. In het nieuwe openbaar vervoerplan (bijlage 2) zijn de loopafstanden tot de haltes van openbaar vervoer met 200 meter verlaagd. Oorspronkelijk was de gehanteerde loopafstand tot de haltes van een Randstadrailstation 800 meter. Dit wordt nu maximaal 600 meter. Voor een HOV-halte was het 600 meter, dit wordt nu maximaal 400 meter hemelsbreed. De reductie van de maximale loopafstand maakt het noodzakelijk twee nieuwe buslijnen toe te voegen: één waarmee Terwijde beter wordt ontsloten, de ander vooral om Het Zand beter bereikbaar te maken. De loopafstand voor deze beide lijnen is gelijk gesteld aan de 400 meter zoals die voor het HOV geldt. Deze beide aanvullende lijnen zorgen voor een betere dekking van de gebieden. Een 100% dekking is uiteraard onmogelijk.

Er is geen noodzaak het deel van de HOV-tangent ten noorden van het spoor te handhaven. De vervoerwaarde van dit lijndeel blijkt relatief gering. In overleg met het Bestuur Regio Utrecht is overeen gekomen dit trajectdeel te schrappen. Per saldo zal de totale openbaar vervoerprestatie verder verbeteren ten opzichte van het al positieve resultaat van de oorspronkelijke Ontwikkelingsvisie.
In de nota 'Actualisatie Openbaar Vervoerplan Leidsche Rijn' (bijlage 2) worden de volgende maatregelen genoemd:

- De openbaar vervoerontsluiting van Leidsche Rijn en de kernen Vleuten en De Meern baseren op HOV, Randstadspoor en ‘aanvullende (stads)buslijnen’;
- Bij de verdere planuitwerking van Leidsche Rijn en De Meern de lijnvoering van de aangescherpte variant Bundelen/Spreiden (concept wordt nader toegelicht in




Maarssenbroek
Haarrijn
Haarzuilens
Lage Weide
Zuilen
Haarzicht
De Wetering-noord
Vleuten
De Wetering-zuid
Terwijde
Vleuterweide
Leidsche Rijn Park
Het Zand
Zandpark
Deelgebied G
HOV-brug
Oog in Al
Parkwijk
Harmelen
Langerak
Veldhuizen
De Woerd
De Meern
De Ballje
Kanaleneiland
Oudenrijn
Strijkviertel
Papendorp-noord
Papendorp-zuid
Legenda
Buslijn
Spitsfrequentie
4 x per uur
4 x per uur
4 x per uur
10 x per uur
6 x per uur
2 x per uur
12 x per uur
12 x per uur
10 x per uur
4 x per uur
Openbaar Vervoer
(indicatie eindsituatie)


Maarssenbroek
Haarrijn
Haarzuilens
Lage Weide
Zuilen
Haarzicht
De Wetering-noord
Vleuten
De Wetering-zuid
Terwijde
Vleuterweide
Leidsche Rijn Park
Het Zand
Doelgebied G
Oog in Al
Parkwijk
Harmelen
Veldhuizen
Langerak
De Woerd
De Meern
De Balije
Oudenrijn
Kanaleneiland
Strijkviertel
Papendorp-noord
Papendorp-zuid
Fietsroutes (indicatie eindsituatie)





bijlage 2) als referentiekader hanteren. Deze variant wordt gekenmerkt door een bundeling van het busverkeer over de HOV-banen. Daar waar nodig voor de ontsluiting van de wijk verlaten de bussen de HOV-banen en maken gebruik van de infrastructuur voor de hoofdwegen. Alleen wanneer dit niet op een andere wijze mogelijk of wenselijk is wordt uitgeweken naar de wegen in een 30 km/uur gebied;
- In het kader van het centrumplan Vleuten een definitief besluit nemen over de lijnvoering in deze kern;
- Een nadere studie uitvoeren met als doel de openbaar vervoerontsluiting van Strijkviertel en Oudenrijn verder te optimaliseren, waarbij als randvoorwaarde geldt dat de uiteindelijke voorstellen geen gevolgen mogen hebben voor de hoofdinfrastructuur van de gemeente;
- Conform de variant Bundelen/Spreiden de busverbinding Westtangent tussen Nieuwegein en Maarssen opnemen in het lijnvoeringsmodel, maar afzien van de aanleg van een busbaan in De Wetering en Lageweide;
- De implementatie van de lijnvoering van de aangescherpte variant Bundelen/Spreiden in handen leggen van de werkgroep Fasering Openbaar Vervoer Leidsche Rijn, welke rapporteert aan de stuurgroep Openbaar Vervoer Leidsche Rijn;
- Een subsidie aanvraag indienen bij het Bestuur Regio Utrecht voor een deel van de financiering van de noodzakelijke infrastructurele maatregelen.

FIETS

Voor de fiets hebben wij enige tijd geleden een stedelijk netwerk vastgesteld, inclusief een netwerk voor Leidsche Rijn. Voor de fiets worden rechtstreekse verbindingen naar de Randstadrailstations en HOV-haltes (en dus de belangrijkste voorzieningencentra) gerealiseerd. Tussen de Vleutensebrug en de Martin Luther Kingbrug wordt (in het verlengde van de Groenedijk) een nieuwe langzaamverkeersbrug gerealiseerd. Gelet op de bouwput die de A2 de komende jaren zal veroorzaken is vroegtijdige realisatie van die verbinding niet zinvol.
De fietspaden naar de haltes en naar de bestaande stad toe worden vrij liggend gerealiseerd, zowel in de woongebieden als langs de hoofdwegen in kantoor- en bedrijvengebieden. De Groenedijk wordt zodanig ingericht dat het fietsverkeer voorrang heeft op het autoverkeer. Hetzelfde geldt voor de fietsboulevard. Hierdoor ontstaan, naast de twee stadsassen en de Zuidradiaal, nog eens twee belangrijke oost-west routes door het plangebied.

In aanvulling op deze hoofdroutes, die noodzakelijk zijn voor het functioneren van het plangebied in het stedelijke weefsel, wordt de ontsluiting voor de fiets uitgewerkt in de diverse deelplannen. Ontwerpeisen voor het hoofdfietsnetwerk en voor het ontsluitende fietsnetwerk zijn gebaseerd op de Duurzaam Veilig principes. Nagenoeg alle verplaatsingen binnen Leidsche Rijn en naar de bestaande stad kunnen veilig en rechtstreeks plaats vinden. Fietsers kunnen in het algemeen kiezen uit meerdere routes. Hierdoor is het mogelijk te kiezen tussen bijvoorbeeld een snelle rechtstreekse route door het Leidsche Rijn Park (veilig ingericht) dan wel door of langs het woongebied (een langere maar meer beschutte route).

Concreet hebben wij besloten onder andere de onderstaande fietsverbindingen aan te leggen. Deze zijn noodzakelijk voor de realisatie van een fietsnetwerk met de gewenste kwaliteit:
- De verbindingen over het Amsterdam-Rijnkanaal (Spoorlaan, Vleutenseweg, brug Oog in Al, Ds. M.L. Kinglaan en Papendorpsebrug);
- Fietssnelweg en doorgetrokken fietssnelweg door het Leidsche Rijn Park aansluitend op verbinding in Vleuterweide;
- Rijnkennemerlaan;

- De oost - west route via de Zuidelijke Stadsas en de Groenedijk;
- De route langs de Noordelijke Stadsas;
- De route parallel aan de HOV-noordradiaal;
- De fietsboulevard door Veldhuizen.

Het bovenstaande is conform de nota 'Verder met de fiets'. Dit is een stedelijke nota. Het fietsnetwerk voor Leidsche Rijn wordt als onderdeel hiervan beschreven. De nota 'Verder met de Fiets' is door ons Gemeentebestuur vrijgegeven voor inspraak. Na afronding van het inspraaktraject zal de Dienst Stadsontwikkeling definitieve besluitvorming voorbereiden.

AUTO

Met de verbetering van de OV-structuur en het fietsnetwerk neemt de concurrentiekracht ten opzichte van de auto verder toe. Het Gemeentebestuur wil het aantal hoofdwegen en parkeerplaatsen in woongebieden niet beperken maar afstemmen op de behoefte van (nieuwe) bewoners. Gebleken is dat te stringente beperking in de woongebieden leidt tot ontevredenheid van de bewoners en wild parkeren. Het Gemeentebestuur handhaaft het voorstel tot uitbreiding van het stelsel van hoofdwegen met twee 50 km/uur wegen en een reservering voor een derde weg. Om het autoverkeer verder te kanaliseren en sluipverkeer door de woonwijken tegen te gaan worden fysieke maatregelen getroffen om routes door woongebied onaantrekkelijker te maken (´waterscheiding´). Deze waterscheiding geeft bewoners van de wijken de vrijheid te kiezen voor één van beide stadsassen.

Voor de verblijfsgebieden is het streven de intensiteit niet boven de 2.500 voertuigen per etmaal te laten komen (als richtlijn geldt 5.000 - 6.000 per etmaal). Ter plaatse van de aansluitingen op de hoofdstructuur, zoals de beide stadsassen, geldt echter een maximum van circa 4.000 voertuigen per etmaal voor de verblijfsgebieden. Mocht desondanks de autointensiteit op wegen in de woonwijken oplopen tot boven de 2.500 voertuigen per etmaal dan zal de waterscheiding worden omgezet in een harde scheiding. Daardoor zou niet alleen alle sluipverkeer onmogelijk gemaakt worden, maar wordt ook de bereikbaarheid van de betreffende buurt belemmerd.

Ten aanzien van het autoverkeer in Leidsche Rijn hebben wij besloten tot het nemen van de volgende concrete maatregelen. Deze zijn conform de nota 'Actualisatie Verkeersstructuur Leidsche Rijn' (bijlage 1):

- bij de oplevering van Het Zand en deelgebied G een waterscheiding aanbrengen tussen de Noordelijke en Zuidelijke Stadsas;
- het snelheidsregime op de weg 't Zand terug brengen van 80 naar 50 km/uur en bij de ontwikkeling van het deelgebied Het Zand de weg ook als zodanig inrichten;
- de Noordelijke Stadsas, vanaf Stroomweg De Tol richting het oosten, uitvoeren als 2x2 rijstroken;
- in de plannen van het stadsdeelcentrum een verbindingsweg (50 km/uur) opnemen tussen de stadsweg en de Noordelijke Stadsas, waarbij het alleen mogelijk is om vanaf de stadsweg naar de Stadsas in westelijke richting te rijden en vice versa;
- Parkrandweg in Het Zand (tussen de Stadsassen), uitvoeren als een 50 km/uur weg, waarbij het profiel van de zuidelijke stadsas wordt gehanteerd;
- een ruimtelijke reservering toe te passen voor de Stadsweg tussen Noordelijke en Zuidelijke Stadsas, zodat een uitbreiding van 2x1 rijstroken naar 2x2 mogelijk is.






Maarssenbroek
Haarrijn
Haarzuilens
Lage Weide
Zuilen
Haarzicht
Vleuten
De Wetering-noord
De Wetering-zuid
Terwijde
Vleuterweide
Leidsche Rijn Park
Het Zand
Deelgebied G
Oog in Al
Parkwijk
Harmelen
Langerak
Vleuterse Plas
Veldhuizen
De Woerd
De Meern
De Ronde Hoep
Oudenrijn
Kanaleneiland
Strijkviertel
Papendorp-noord
Papendorp-zuid
Legenda
Snelweg met afslag
Hoofdweg 70 km/u
Hoofdweg 50 km/u
Hoofdontsluiting Auto (indicatie eindsituatie)

PARKEREN

Elders in de stad Utrecht wordt uitgegaan van een parkeernorm van 1 parkeerplaats per woning. In de Ontwikkelingsvisie 1997 geldt voor Leidsche Rijn een gemiddelde parkeernorm van 1,25 per woning (exclusief 0,2 te reserveren ruimte voor groei van het autobezit). Ook deze hogere norm blijkt echter ontoereikend. Eén van de oorzaken is dat garages vaak niet voor parkeren worden gebruikt, hetgeen een extra druk op de openbare ruimte veroorzaakt. Door parkeergelegenheid op eigen terrein maar ten dele mee te tellen als volwaardige parkeergelegenheid wordt ook aan de hand van de tot nu toe gehanteerde normen het aantal te realiseren parkeerplaatsen opgehoogd.

Daarnaast verhoogt ons Gemeentebestuur de parkeernormen door het vaststellen van een bandbreedte waarbinnen in de deelplannen de parkeerproblematiek kan worden beheerst. De nieuwe bandbreedte loopt van 1,45 tot 1,75 parkeerplaats per woning (inclusief reserveruimte). Een groot deel van deze parkeerplaatsen zal op eigen terrein dan wel in gebouwde voorzieningen dienen te worden gerealiseerd, zodat de openbare ruimte kan worden ontzien. Per deelplan vindt een afweging plaats tussen manifeste parkeerbehoefte, ruimtegebruik en kosten. De hoeveelheid te realiseren parkeerplaatsen wordt sterk beïnvloed door het voor een deelgebied vastgestelde woningbouwprogramma.
In de deelgebieden Langerak en Veldhuizen zijn inmiddels extra parkeerplaatsen aangelegd. In Parkwijk is meer parkeerruimte opgenomen, aan de randen van het deelplan is extra reserveruimte gepland. Vooruitlopend op herziening van parkeernormen in Leidsche Rijn zijn voor Terwijde en het Zand meer parkeerplaatsen in de plannen opgenomen. In Vleuterweide is - conform de eerdere afspraken in de samenwerkingsovereenkomst Vleuterweide (SOK) - een parkeernorm gehanteerd van gemiddeld 1,55 inclusief reserveruimte. Om de ruimere parkeernormen te kunnen realiseren wordt als onderdeel van de afspraken over de herijking van het woningbouwprogramma samen met de marktpartijen een parkeerfonds ingesteld.

De interpretatie van de parkeernormen naar type woning blijft maatwerk. Niet voor alle villa's geldt gelijk dat een norm van 1,75 of meer moet worden toegepast en niet voor alle bejaardenwoningen geldt dat met een norm van 0,6 kan worden volstaan. Bij de interpretatie van normen moet worden nagegaan hoe naar verwachting de toekomstige bewoner er uitziet en zich naar verwachting zal gedragen. Op deze wijze wordt met mogelijk gemaakt aan te sluiten bij de parkeerbehoefte per gebied, rekening houdend met woningbezoek en de ontwikkeling van het autobezit in de komende 15 jaar (tot 2015).



De aanbeveling voor de parkeernormen betreft derhalve het handhaven van de huidige norm als minimum norm (inclusief de reserve van 0,2) en een maximum norm toe te passen volgens onderstaande tabel.

Tabel 2. Parkeernorm per type woning

TYPE WONING	MIN. PARKEERKENCIJFER	MAX. PARKEERKENCIJFER (INCL RESERVE 0,2)
SOCIALE WONING	1,00 (1,25)[1]	1,35
DURE HUUR / GOEDKOPE KOOP	1,25 (1,45)	1,55
DURE KOOP	1,45 (1,65)	1,75
BEJAARDENWONING	-	0,6
SENIORENWONING / KLEIN APPARTEMENT	-	1,1

[1] ( ) = INCLUSIEF DE RESERVE VAN 0,2 PPL/WO







Bij de uitwerking van de diverse deelplannen zal op basis van specifieke kenmerken van het deelgebied een voorstel voor de toe te passen parkeernorm tussen het minimum en maximum worden gegeven.
Deze norm is mede afhankelijk van aspecten als:

- typologie van de woningen;
- het verwachte autobezit;
- de structuuropzet van het deelgebied;
- de aanwezigheid en kwaliteit van het openbaar vervoer;
- de aan- of afwezigheid van bijzondere functies en voorzieningen;
- de (on)mogelijkheid van dubbelgebruik van parkeerplaatsen;
- het ruimtegebruik;
- boeteregeling voor gebruik parkeerplaatsen op eigen terrein, anders dan de bedoeling wordt vastgelegd in uitgiftecontracten;
- de wijze van parkeren (verhouding eigen terrein/openbaar);
- de mate van toepassing van de in de bijlage genoemde oplossingsrichtingen inzake sturend parkeerbeleid, de parkeeroplossingen, en (eventuele) parkeerregulerende maatregelen;
- de kosten voor realisatie van met name openbare parkeerplaatsen.

Het specifieke deelgebied komt in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen met een voorstel voor de toe te passen parkeernormen.
Voor het wonen wordt op deze wijze uitgegaan van een gebiedsgerichte aanpak ‘parkeren op maat’. Het autobezit en het faciliteren van dit autobezit is hierbij maatgevend in de planvorming.

Bij de bepaling van het aantal parkeerplaatsen na realisatie dient de volgende telwijze gehanteerd worden:

Tabel 3. Telwijze parkeerplaatsen

WIJZE VAN PARKEREN	TELWIJZE VAN DE PARKEERPLAATS
GARAGE MET OPRIT (VAN VOLDOENDE LENGTE)	1,0 PARKEERPLAATS
GARAGE ZONDEN OPRIT	0,5 PARKEERPLAATS
CARPORT	0,85 PARKEERPLAATS
TUINPARKEERPLAATS	0,5 PARKEERPLAATS

De volledige onderbouwing van het parkeerbeleid voor Leidsche Rijn is opgenomen in bijlage 3.

BEREIKBAARHEID

Een optimale bereikbaarheid van Leidsche Rijn vergt de inspanning en afstemming van alle betrokken partijen. Dat is geen sinecure als we ons realiseren dat in het gebied tegelijkertijd rijkswegen zullen worden verbouwd, spoorlijnen worden verdubbeld en de westelijke ontsluitingen van Utrecht zullen worden verbeterd. De mate waarin het bouwtempo en de bereikbaarheid afhankelijk zijn van de voortgang van de grote infrastructuurprojecten is onderschat. De vertraging van deze infrastructuurprojecten bedraagt circa vijf jaar. Onder meer door onvoldoende zekerheden over de financiering en de planning in de Vinexafspraken.

Gelukkig is inmiddels veel bereikt. Met het Rijk en de regio is overeenstemming bereikt over de integratie van de A2 in de vorm van overkapte parallelbanen en dicht/open/dicht/open (DODO) hoofdrijbanen. Over de spoorverdubbeling met inbegrip van de geluidsschermen en versoberde onderdoorgangen is overeenstemming bereikt met Railinfrabeheer. Het Rijk heeft de beschikkingen afgegeven voor de

HOV Leidsche Rijn. De Papendorpse brug is begin 2003 de eerste schakel in de zuidelijke HOV. Door het Bereikbaarheidsoffensief Randstad - dat nog door de Tweede Kamer moet worden goedgekeurd - komen extra middelen beschikbaar voor Leidsche Rijn. Het gaat in het bijzonder om de verbetering van de A12 met inbegrip van een tweede aansluiting bij Veldhuizen en Vleuterweide.
Voor de eerste fase van de verbetering van de westelijke ontsluiting van Utrecht komen er middelen waarmee de Combibrug over het Amsterdam - Rijnkanaal wordt aangelegd en de knooppunten Majella en 24 Oktoberplein kunnen worden verbeterd.

TIJDELIJKE MAATREGELEN

De realisatie van de hoofdinfrastructuur in Leidsche Rijn heeft flinke vertraging opgelopen. Hierbij gaat het zowel om de samenwerkingsprojecten met de Rijksoverheid, als om projecten die volledig onder de verantwoordelijkheid van de gemeente vallen. Het gevolg is dat de bereikbaarheid van de gerealiseerde plandelen momenteel niet optimaal is. Het is niet waarschijnlijk dat de opgelopen achterstand op korte termijn kan worden ingelopen, met name vanwege de relatie met de realisatie van de Rijksprojecten (de integratie van de A2 en de spoorverdubbeling). Om de belangrijkste knelpunten weg te nemen, is een aantal tijdelijke maatregelen genomen, zoals de tijdelijke buslijn 27 naar Langerak en het tijdelijk viaduct over de A2 bij de Vleutenseweg (vanaf 2003).
Omdat door de reeds opgelopen vertraging de verkeerssituatie nog lange tijd niet aan het wensbeeld voldoet wordt het reeds ingezette beleid ten aanzien van de tijdelijke verkeerssituatie voortgezet. Centraal daarbij staat een verbeterde communicatie over de actuele verkeerssituatie in Leidsche Rijn. Voor de eerste generatie bewoners is het immers vooral belangrijk te weten welke maatregelen op korte termijn worden genomen. Binnen de financiële mogelijkheden zullen wij de grootste knelpunten aanpakken met tijdelijke maatregelen.



7

Herijking woningbouw en tempoversnelling



Veranderingen in de woningmarkt en de relatief ongunstige contractvoorwaarden voor de gemeente hebben geleid tot een aangepast, duurder woningbouwprogramma. Het akkoord tussen de gemeente en de (contract)partners draagt sterk bij aan het in balans brengen van de grondexploitatie.
Het achterblijven van het bouwtempo is onderkend. Het Gemeentebestuur maakt zich er hard voor eind 2004 10.000 woningen in Leidsche Rijn opgeleverd of in aanbouw te hebben. Het Gemeentebestuur realiseert zich dat dit een tour de force zal zijn.

DE STAND VAN ZAKEN BIJ DE WONINGBOUW: KWALITEIT, INVLOED, VARIATIE EN PRODUCTIETEMPO.

Kwaliteit

De kwaliteit van de woningen is goed. De woningen zijn groter dan gepland en worden tegen een voor deze regio (en zelfs andere regio's!), gunstige prijs aangeboden. Wel moet het aanbod beter aansluiten op de vraag, met name de vraag naar duurdere woningen. In het vervolg zal de gemeente afspraken maken met de marktpartijen over de kwaliteit van de woningen en de toetsing van de kwaliteitsafspraken. Dit gebeurt op basis van de DOP-methode zoals die is ontwikkeld voor Veldhuizen en door de GEM Vleuterweide.

Invloed

Het initiatievenbeleid is een succes. De initiatiefnemers zijn tevreden over de grote zeggenschap bij de (af)bouw van de eigen woningen. De gemeente is bovendien content met de marktconforme condities; de initiatieven gaan zeker niet ten koste van de grondexploitatie. Het initiatievenbeleid heeft geleid tot de realisatie van afbouwwoningen en plandelen die volledig door de gebruikers zijn ontwikkeld. Een voorbeeld van een project dat door de gebruikers zelf is ontwikkeld, is het 'duurzaam wonen' project De Kersentuin. Veelal gaat het om collectieve vormen van particulier opdrachtgeverschap. In de bouwopgave vanaf 2008 zijn er meer plandelen die vrij zijn van bouwclaims. Dat maakt het mogelijk het aandeel particulier opdrachtgeverschap en vrije kavels tegen die tijd te vergroten. De invloed van bewoners op het bouwproces neemt daarnaast verder toe door consumentgericht bouwen door ontwikkelaars en door het aanbieden van uitbreidingsopties.

Variatie

De gerealiseerde wijken Langerak, Parkwijk en Veldhuizen laten een grote mate aan verscheidenheid zien. Mede door bij de planontwikkeling aan te haken op de bestaande karakteristieken van het plangebied lukt het om een gevarieerd stadsdeel te ontwikkelen. Ook zijn we erin geslaagd verschillende bevolkingsgroepen naar Leidsche Rijn te halen. Deze bewoners zijn voor een belangrijk deel doorstromers uit het bestaand stedelijk gebied van Utrecht. Dit onderwerp is op 21 mei uitgebreid behandeld in de Commissie ROW/GO (DSO 02.100624).

Productietempo

Volgens de oorspronkelijke planning moeten er in 2005 20.000 woningen zijn opgeleverd. Dit wordt niet gehaald. Naar verwachting zullen er bij de jaarwisseling 2004-2005 10.000 woningen zijn opgeleverd of in aanbouw. Deze vertraging is vooral veroorzaakt door de vertraging bij de reconstructie van het spoor en de A2, de complexe eigendomsverhoudingen in het gebied, de herijking van het woningbouwprogramma, de veranderingen in de rijksregelgeving en de problemen die zich voordoen bij het doorvoeren van formele procedures zoals bestemmingsplannen en de Milieu Effect rapportage (MER). De gemeente overlegt met het ministerie van VROM over de productieafspraken in de komende jaren.
Met de bij de woningbouw betrokken marktpartijen in Leidsche Rijn zijn zulke afspraken inmiddels gemaakt. Met de corporaties is in het kader van DUO (De Utrechtse Opgave) een eerste aanzet gegeven voor gelijkluidende tempoafspraken. Het resultaat van deze afspraken zal in 2002 nog niet zichtbaar zijn. Naar verwachting worden er in 2002 ongeveer 800 woningen opgeleverd. In de vijf daarop volgende jaren zullen dat gemiddeld 2.000 à 2.500 woningen per jaar zijn.
Het overleg met marktpartijen over zowel herijking van het woningbouwprogramma als over concrete planontwikkeling laat zien dat het bouwtempo zelf omhoog kan. Overige versnelling is moeilijker te realiseren. Mobiliteit neemt nog steeds toe en daar zullen we adequate maatregelen tegen moeten nemen.
De problemen bij het tot stand komen van de hoofdinfrastructuur zijn voor de gemeente slechts in beperkte mate te beïnvloeden. Met de marktpartijen is besloten tot de aanstelling van een gezamenlijke productiemanager.
Ook het door het Ministerie van VROM in te stellen 'Aanjaagteam Leidsche Rijn' zal een positieve invloed kunnen hebben, waarbij verwachtingsvol wordt uitgekeken naar positieve effecten op de door het Rijk gestuurde processen. Overigens is het Gemeentebestuur ook in deze reëel: er zal nog een flinke inspanning van alle partijen nodig zijn om bij de jaarwisseling 2004-2005 in Leidsche Rijn 10.000 woningen gerealiseerd - c.q. in aanbouw te hebben.





WONINGBOUWPROGRAMMA

Er is een aantal redenen om het woningbouwprogramma kritisch te blijven benaderen:

- De regionale woningmarkt verandert. Er is een toenemende behoefte aan een kwaliteit woningen in de duurdere categorieën. Het marktaandeel van Leidsche Rijn in deze categorie blijft achter bij dat van andere nieuwbouwlocaties in de regio. De vraag naar woningen waarbij de koper inspraak heeft op de uitvoering neemt toe: het zogenaamde 'consumentgericht bouwen'. Het gaat hierbij om een breed scala aan woningtypen: van afbouwwoningen tot vrije kavels. Dit sluit aan op het huidige rijksbeleid om de vrijheid van woonconsumenten te stimuleren. In Leidsche Rijn zullen de mogelijkheden voor consumentgericht bouwen verder toe moeten nemen.
- Voor een groot deel zijn de nieuwe bewoners van Leidsche Rijn afkomstig uit de stad Utrecht. Daaruit blijkt dat de doorstroming uit de stad - een van de belangrijke doelstellingen - op gang is gekomen. Kanttekening hierbij is dat de prijzen van woningen in de marktsector in de afgelopen jaren sterker zijn gestegen dan verwacht. Doordat de prijzen van de sociale sector worden beheerst, dreigt een gat te ontstaan tussen de prijs van de sociale woningbouw in Leidsche Rijn en de goedkoopste koopwoning. Dit gat vormt een bedreiging voor de doorstroming uit met name huurwoningen. Los van de differentiatie in het aanbod staat overigens de hoeveelheid te realiseren sociale woningbouw van Rijkswege ter discussie.
- De gemeente Utrecht heeft de afgelopen jaren relatief weinig voordeel gehad van de sterk gestegen woningprijzen. Op verzoek van de Gemeenteraad is overleg gestart met ABB-contractpartner BOFOR en met BPF (beleggershuurwoningen),

met de marktpartijen betrokken bij de ontwikkeling van Vleuterweide en met de contractpartners van De Balije om tot gunstiger contractvoorwaarden te komen. Daar staat voor de partijen een meer op de huidige markt toegesneden woningbouwprogramma tegenover.

- Onder het vorige kabinet is Rijksbeleid neergelegd in de nota "Mensen, Wensen, Wonen". Het huidige kabinet continueert dit beleid. De nadruk ligt daarbij op vergroting van het aandeel particulier opdrachtgeverschap, de invloed van bewoners op het bouwproces en een duurder woningprogramma.
- De inmiddels opgelopen vertraging leidt tot een gewijzigd productietempo en aanbod van woningen.

Bij de herprogrammering staan de volgende punten centraal:

- Aan het bestaande programma is een contingent dure woningen toegevoegd om aan de toenemende vraag te kunnen voldoen. De verschuiving ten gunste van het dure woningbouwprogramma bedraagt 3,5% in de vier deelplannen Terwijde, Het Zand, De Balije en Vleuterweide.
- De stijging in de stichtingskosten van nieuwbouwwoningen zorgt niet alleen voor een sterke toename in de onrendabele top van sociale huurwoningen, maar bemoeilijkt ook de overstap naar koopwoningen. Om het gat tussen de sociale huurwoningen en de goedkoopste koopcategorie te kunnen beperken wordt thans gewerkt aan een voorstel voor een zogenaamde Utrechtse Middensegment Hypotheek. Dit houdt in dat mensen met lagere inkomens, die willen doorstromen van een huurwoning naar een koopwoning, tegen relatief gunstige voorwaarden een hypotheek kunnen krijgen.
- De herprogrammering betreft de marktsector. Het aandeel sociale woningbouw wordt voor deze deelgebieden uitgevoerd conform de vastgestelde Stedenbouwkundige plannen en SPvE's. Voor de nog te ontwikkelen deelgebieden is het woningbouwprogramma gebaseerd op 20% tot 30% sociale sector woningen (huur en koop). De 20% geldt voor Vleuterweide en Veldhuizen door het ingezette beleid van de voormalige gemeente Vleuten-De Meern. Met corporaties zullen specifieke afspraken worden gemaakt ter uitwerking van DUO.
- Afspraken over het te realiseren woningbouwprogramma in de Centrale Zone Leidsche Rijn worden gemaakt als de actualisatie voor die gebieden aan de orde is.



- In delen van de Centrale Zone (met name Leeuwesteyn in Papendorp) kan gedurende een flink aantal jaren nog geen woningbouw tot stand komen. Het Gemeentebestuur beziet of ergens anders in Leidsche Rijn ruimte gevonden kan worden om dit verlies aan woningen te compenseren.
- Door inpassing van meer infrastructuur en door het duurdere woningbouwprogramma worden er minder woningen gebouwd. Zolang het niet gaat om substantiële hoeveelheden woningen stelt het Gemeentebestuur vooralsnog geen specifieke eisen aan eventuele optimalisatie van onderdelen van niet-woongebieden (bijvoorbeeld bij het Rijnsche Park of ten noorden van de Haarrijnseplas). Voor die optimalisaties hebben kwaliteit en opbrengsten prioriteit.



- Het Gemeentebestuur stimuleert het particulier opdrachtgeverschap en andere vormen van consumentgericht bouwen. De mogelijkheden in de heel stedelijke omgeving van het toekomstige Centrum Leidsche Rijn zijn relatief beperkt, maar zullen optimaal worden benut. De eerder genoemde optimalisaties bieden in dat opzicht betere kansen.
- De Integrale Woningkwaliteit voor de woningbouw in de marktsector is het leidend uitgangspunt. Wel behoudt het Gemeentebestuur zich het recht voor daar van af te wijken indien dit handvest - in combinatie met het nieuwe bouwbesluit - een te grote mate van beperking zou opleveren ten aanzien van de gewenste differentiatie van woningtypen.

- Vanwege de lagere bouwbudgetten wordt voor de sociale woningbouw uitgegaan van de convenanten Duurzaam Bouwen en Toegankelijkheid Woningen.
- Het bouwbesluit draagt er aan bij dat woningen aanpasbaar worden gebouwd, zodat bewoners bij nieuwe woonwensen minder snel zullen verhuizen. Het voornemen is tevens om op in Stedenbouwkundige plannen aan te geven plekken de verdiepingshoogte zodanig te vergroten dat het in de toekomst mogelijk is woningen om te zetten in woonvriendelijke niet-woonfuncties.

Het Gemeentebestuur heeft, op basis van de bovenstaande uitgangpunten, een nieuw woningbouwprogramma uitgewerkt en vastgesteld. Dit programma staat verwoord in de notitie 'Herprogrammering Woningbouw Leidsche Rijn' oktober 2002.

Aan de hand van deze herprogrammering is instemming bereikt over herijking van de lopende contracten tussen de gemeente en de marktpartijen. Het akkoord heeft betrekking op het programma voor de deelgebieden Vleuterweide, Terwijde, De Balije en Het Zand. De gewijzigde bouwopgave voor de contractpartners is ingepast in een nieuw programma voor de genoemde deelgebieden.
Met de corporaties zijn in het kader van DUO voor de komende vier jaar afspraken gemaakt over productie-aantallen. Het Gemeentebestuur zal deze overeenkomst voor Leidsche Rijn omzetten in harde afspraken over aantallen te bouwen woningen. Over de herprogrammering, de productieafspraken, monitoring en de versnellingsmaatregelen worden nadere afspraken gemaakt met het Bestuur Regio Utrecht en het Ministerie van VROM middels de in voorbereiding zijnde nota “Doorbouwen in Leidsche Rijn”. Dit laatste document zal worden ingepast in de op stedelijk- en regionaal niveau met het Ministerie overeen te komen verstedelijkingsafspraken.

Tabel 4. Woningbouwprogramma deelgebieden Terwijde, Het Zand, De Balije en Vleuterwijde

	STICHTINGSKOSTEN	DEELGEBIEDEN				
SECTOR	(PRIJSPEIL 1-1-2002)	TERWIJDE	HET ZAND	DE BALIJE	VLEUTERWEIDE	TOTAAL
SOCIALE SECTOR		1025	950	167	1396	3538
HUURWONINGEN MARKTSECTOR		357	200	0	349	906
EENGEZINS KOOPWONINGEN	127.228 - 143.421	24	255	40	183	502
	143.421 - 152.674	0	256	19	185	460
	152.674 - 185.059	193	333	25	742	1293
	185.059 - 231.324	675	241	107	1043	2066
	231.324 - 277.589	293	471	54	580	1398
	277.589 - 323.854	292	74	60	607	1033
	323.854 - 346.986	67	145	107	387	706
	346.986 - N.V.T.	218	462	66	360	1106
SUBTOTAAL		1762	2237	478	4087	8564
MEERGEZINS KOOPWONINGEN	136.134 - 154.285	0	0	0	0	0
	154.285 - 163.361	288	0	0	0	288
	163.361 - 199.663	260	146	0	0	406
	199.663 - 235.966	254	175	0	0	429
	235.966 - N.V.T.	0	365	0	0	365
SUBTOTAAL		802	686	0	0	1488
TOTAAL		**3946**	**4073**	**645**	**5832**	**14496**

8

Kantoren en bedrijventerreinen

De kwaliteit van de kantoorlocaties en de bedrijventerreinen die worden ontwikkeld is hoog. In overleg met het Bestuur Regio Utrecht (BRU) wordt bepaald wanneer extra kantorenprogramma in Leidsche Rijn kan worden gerealiseerd. In de partiële actualisatie van de Centrale Zone zal de programmering van B- en C-bedrijvigheid worden aangescherpt. De Wetering en Papendorp zijn anno 2002 uitgegroeid tot innovatieve bedrijventerreinen met parkmanagement voor handhaving van de kwaliteit. In Papendorp vestigen zich met name bedrijven in de ICT-sector en de zakelijke dienstverlening. De Wetering trekt vooral bedrijven in de groothandel en distributiesector. Gebleken is dat met name in Papendorp en in Leidsche Rijn Centrum meer ruimte is voor kantoorontwikkeling dan oorspronkelijk voorzien. Bovendien is er in stedenbouwkundige zin alle aanleiding om hier extra kantoren te bouwen. Deze gebieden lenen zich immers uitermate goed voor intensivering en realisatie van hogere bebouwing.
Meer algemeen worden bedrijventerreinen zo efficiënt mogelijk opgezet. Met name in de Centrale Zone rond de A2 zijn volop kansen voor allerlei vormen van intensief ruimtegebruik.

Papendorp is een B-locatie van hoge kwaliteit. De bereikbaarheid met openbaar vervoer van de omgeving van station Leidsche Rijn Centrum en de beoogde omgevingskwaliteit is in potentie zelfs van dien aard dat daaraan een A-status kan worden toegekend. De baten van het extra kantoorprogramma zullen in eerste instantie worden ingezet als onderdeel van de regionale dekking van de kosten van integratie van de A2. Een tweede prioriteit vormt het garanderen van de bereikbaarheid van het Centrum Leidsche Rijn.



Het Gemeentebestuur heeft de intentie om - na afstemming met Rijkswaterstaat - in de Wetering Zuid langs de A2 gebouwen te plannen met een geluidwerende functie. Deze unieke geluidsmuur van circa 1 kilometer lengte zal gevuld worden met een combinatie van grootschalige detailhandel, bouwmarkt, solitaire leisure en kennisintensieve traditionele bedrijfsruimte. De invulling van de onderdelen detailhandel en leisure zullen nauwkeurig worden afgestemd op de voor Leidsche Rijn Centrum beoogde invulling. Functies die levendigheid in de openbare ruimte bevorderen, krijgen bij voorkeur een plek in Leidsche Rijn Centrum.



PARKMANAGEMENT

Op bedrijventerrein De Wetering is parkmanagement van start gegaan. Bij parkmanagement ligt de verantwoordelijkheid voor onderhoud, beheer en beveiliging van openbare en privé-terreinen in handen van één organisatie. Deze organisatie verricht haar werk in gezamenlijke opdracht van de betrokken bedrijven en de gemeente, aan de hand van vooraf gestelde kwaliteitseisen. Parkmanagement moet zorgdragen voor behoud van kwaliteit van bedrijventerreinen en kantoorlocaties als geheel. Parkmanagement zal ook op de locatie Papendorp en andere bedrijfslocaties in Leidsche Rijn worden ingevoerd.

OPENBAAR VERVOER



In het zuidelijk deel van de locatie Papendorp wordt een busbaan vervroegd aangelegd zodat deze gelijktijdig met de kantoren kan worden opgeleverd. Deze maatregel heeft tot doel het autogebruik te beperken. In de nieuwe plannen voor de openbaar vervoerontsluiting van Leidsche Rijn is de busverbinding Westtangent tussen Nieuwegein en Maarssen opgenomen. Deze busverbinding ontsluit ook De Wetering en Mesos Medisch Centrum. Mesos wordt eveneens ontsloten door een busverbinding die Terwijde met Utrecht-CS verbindt. Gelet op de relatief lage frequentie van de Westtangent stelt het Gemeentebestuur voor de HOV-baan in De Wetering te laten vervallen. De bussen rijden in De Wetering over de weg, waar desgewenst bij de kruispunten doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer zullen worden getroffen.

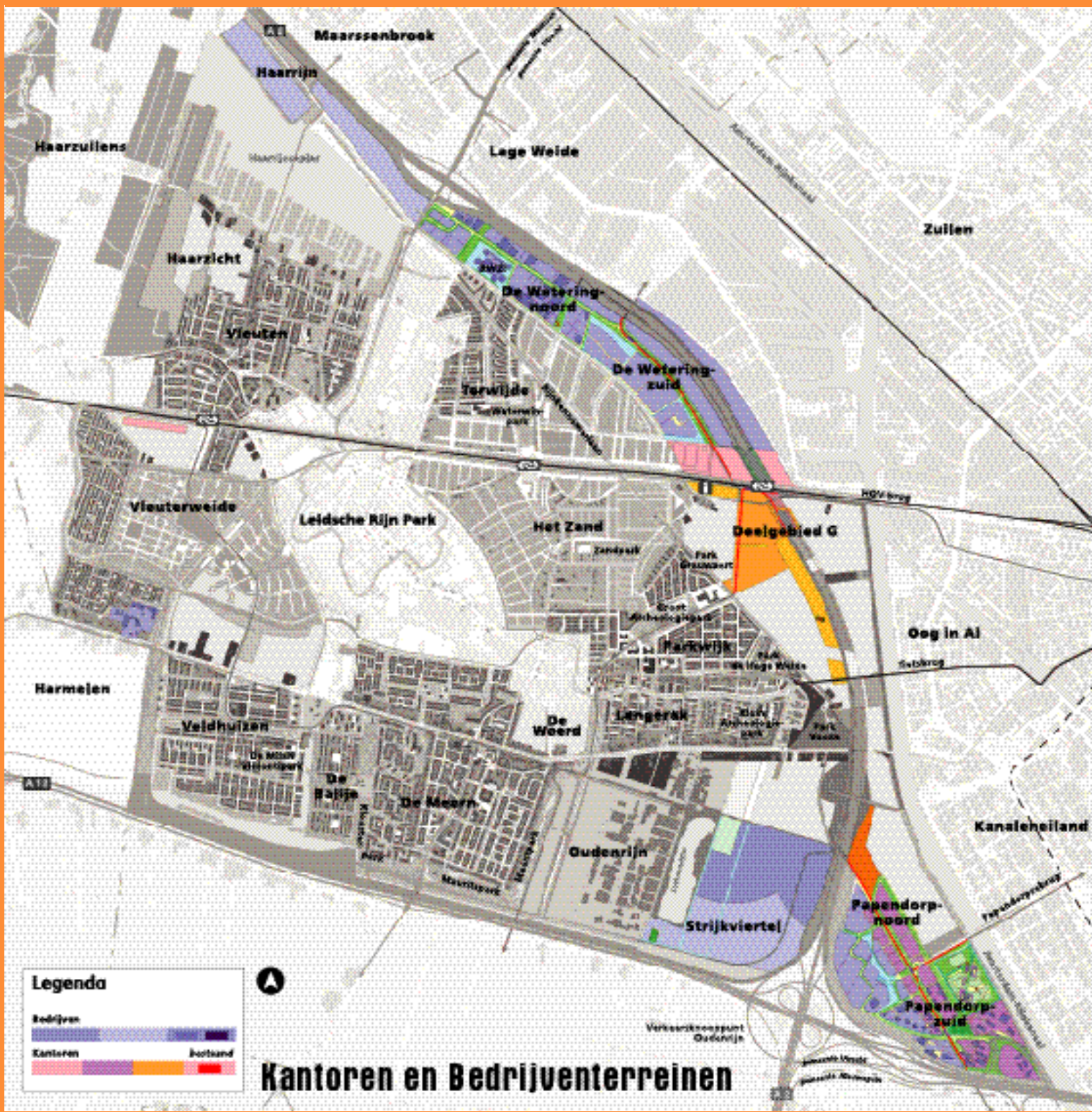
B- EN C-BEDRIJVEN



In de partiële actualisatie zal voor de omgeving van de A2 het programma voor B- en C-bedrijven moeten worden geactualiseerd.
In het concept-Stedenbouwkundig plan voor De Wetering Zuid wordt aangegeven dat B-bedrijven hier in mindere mate mogelijk zijn dan vereist in de Ontwikkelingsvisie in 1997. De ophoging van het programma aan C-bedrijven kan een compensatie vormen van het verlies aan dit type bedrijvigheid als gevolg van de kwaliteitsslag Haarrijn. Op basis van de ervaring met de ontwikkeling van B-bedrijven in Papendorp moet worden bezien of het programma dient te worden verlaagd. Tegelijkertijd wordt onderzocht of optimalisatie van Strijkviertel een bijdrage kan leveren aan een mogelijk tekort aan B-bedrijven. Tenslotte wordt naar mogelijkheden tot intensivering van bedrijventerreinen gezocht, waaronder de bouw van bedrijfsverzamelgebouwen. In de 5e nota is een beleidsverandering aangekondigd waarbij de huidige strikte rijksregulering van bedrijfslocaties wordt losgelaten en het parkeerregime versoepeld kan worden. Dit laatste is van groot belang voor de bevordering van de afzet van kantoren en bedrijfslocaties.

Tabel 5. Programma kantoren en bedrijven

	KANTOREN (M2 B.V.O)	BEDRIJVEN (HA. NETTO UITGEEFBAAR)	
		B-LOCATIE	C-LOCATIE
DE WETERING NOORD			29,8
DE WETERING ZUID	15.000	3,2	20,2
PAPENDORP ZUID	230.000	7,3	
PAPENDORP NOORD	110.000	17,9	
STRIJKVIERTEL		28,0	24,0
HAARRIJN			29,0
LEIDSCHE RIJN CENTRUM	305.000		
PARKWIJK	10.000		
TERWIJDE	10.000		
STATION VLEUTEN / DE MEERN	35.000		
VLEUTERWIJDE CENTRUM	5.000		
VLEUTERWIJDE RWZI			3,4
TOTAAL	**720.000**	**56,4**	**106,4**


Maarssenbroek
Haarrijn
Haarzuilens
Lage Weide
Zuilen
Haarzicht
Vleuten
De Wetering-noord
De Wetering-zuid
Terwijde
Vleuterweide
Leidsche Rijn Park
Het Zand
Deelgebied G
Oog in Al
Parkwijk
Harmelen
Veldhuizen
De Weerd
Langerak
De Meern
De Ronde Venen
Oudenrijn
Kanaleneiland
Strijkviertel
Papendorp-noord
Papendorp-zuid
Legenda
Bedrijven
Kantoren
Kantoren en Bedrijventerreinen

Voorzieningen

9





In de afgelopen jaren is gebleken dat het streven naar clustering van voorzieningen soms leidt tot onnodige vertraging. Daarom zal clustering in de toekomst flexibeler worden toegepast. Dat betekent bijvoorbeeld dat voorzieningen als dat mogelijk is naast elkaar zullen worden gebouwd in plaats van in één gebouw. Het Gemeentebestuur stimuleert het werken met tijdelijke voorzieningen. Daarnaast zullen de diensten DMO en OGU eerder bij de planvorming voor voorzieningen betrokken worden. Op het terrein van de gezondheidszorg wordt het principe van ketenzorg zo veel mogelijk nagestreefd. De clustering van zorgvoorzieningen in zogenaamde zorgcentra is daarbij een belangrijk middel.

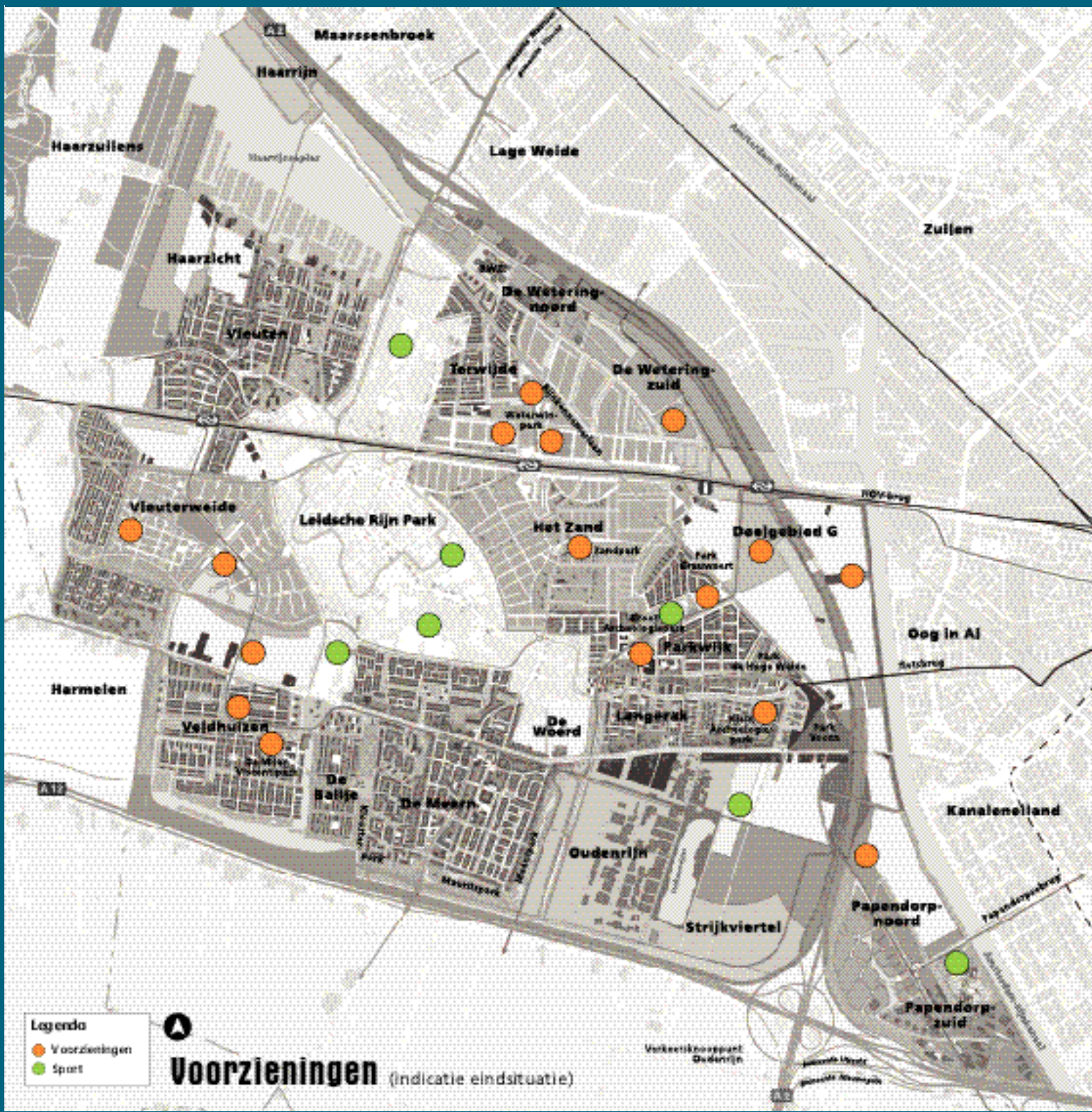
CONCENTRATIE EN CLUSTERING

De vertraging bij de realisatie van voorzieningen in Leidsche Rijn is in belangrijke mate het gevolg van de wens voorzieningen bij elkaar in één gebouw te realiseren. Daarbij moet de planning van veel verschillende organisaties op elkaar worden afgestemd, met alle problemen van dien. De voorzieningencentra Parkwijk en De Veldhof, worden nog volgens deze aanpak gerealiseerd. Om deze problemen te ondervangen wil het Gemeentebestuur de clustering in één gebouw als dwingend principe loslaten. Clustering 'vlak bij elkaar' vormt vaak een goed alternatief. Als de aard van een voorziening het toelaat, kan het ook aantrekkelijk zijn deze buiten een cluster in de woonwijk te realiseren. Dit kan bijdragen aan de variatie in woongebieden. Bij detailhandel en de bij het 'Forumconcept' betrokken voorzieningen (met scholen en wijkcentrum als kern) zal wel onverkort aan clustering worden vastgehouden omdat juist bij deze voorzieningen clustering een grote meerwaarde oplevert.

TIJDELIJKE HUISVESTING VAN VOORZIENINGEN

In de Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn en de Structuurschets Vleuten - De Meern wordt ervan uitgegaan dat de meeste voorzieningen hun deuren openen op het moment dat de eerste woningen worden opgeleverd. Inmiddels is duidelijk dat dit niet haalbaar is. Vandaar dat er een aantal tijdelijke oplossingen is gerealiseerd, zoals scholen, marktstandplaatsen, gezondheidscentra en een supermarkt.

De realisatie van tijdelijke voorzieningen wordt in de komende periode een vast onderdeel van de planontwikkeling. Daartoe heeft de gemeente Utrecht een kader voor tijdelijke huisvesting van voorzieningen vastgesteld waarin ook afspraken over de financiering zijn opgenomen. Er wordt op dit moment gewerkt aan een aantal locaties waar deze voorzieningen een plek kunnen krijgen. Op deze manier wordt het uitgangspunt dat de voorzieningen gelijk met de woningen worden opgeleverd toch wat dichterbij gebracht, al is het dan in een tijdelijke vorm. Waar mogelijk zullen de tijdelijke voorzieningen worden gehuisvest in gebouwen die later voor een ander doel gebruikt kunnen worden. Het budget voor gemeentelijke voorzieningen, zoals opgenomen in het financiële kader voor gemeentelijke voorzieningen (het Referentiekader Voorzieningen Leidsche Rijn), blijkt ontoereikend. Met name de bouwkosten vallen hoger uit dan begroot. Om die reden zal de komende periode het Referentiekader Voorzieningen worden aangepast.


Maarssenbroek
Haarrijn
Haarzuilens
Lage Weide
Zuilen
Haarzicht
Vleuten
De Wetering-noord
Terwijde
De Wetering-zuid
Vleuterweide
Leidsche Rijn Park
Het Zand
Doelgebied G
Oog in Al
Parkwijk
Harmelen
Langerak
Veldhuizen
De Woerd
De Meern
De Ballje
Oudenrijn
Kanaleneiland
Strijkviertel
Papendorp-noord
Papendorp-zuid
Legenda
Voorzieningen
Sport
Voorzieningen (indicatie eindsituatie)

Ruimteclaims in de sfeer van bijzondere woonvormen, zorg en sport worden beoordeeld in relatie tot dekking vanuit de algemene middelen en in relatie tot het extra ruimtebeslag voor de grondexploitatie Leidsche Rijn. Daarbij zal ook gekeken worden naar voorzieningen met een stedelijke functie. Met name in Leidsche Rijn Centrum en de omgeving van de A2 liggen daarvoor nog mogelijkheden. Aan het programma voor Leidsche Rijn is inmiddels vervangende ruimte voor het Mesos Medisch Centrum toegevoegd (De Wetering Zuid).



RUIMTERESERVERINGEN

Het is veelal onmogelijk voor een aantal gebouwde voorzieningen vroegtijdig in het bouwproces een opdrachtgever te vinden. Met name in de zorgsector belemmert dit het (tijdig) tot stand komen van gewenste voorzieningen.
Vooral in de Centrale Zone van Leidsche Rijn is nog ruimte voor grootschalige niet-commerciële en commerciële voorzieningen. Als eerste is er nu een plek voor het nieuwe ziekenhuis gereserveerd. Daarnaast wil het Gemeentebestuur ruimteclaims toekennen aan kleinschalige voorzieningen in de voorzieningenclusters en bij de winkelcentra. Waar mogelijk komen er reserveringen verspreid in de wijken, zoals voor kleinschalige bedrijfshuisvesting, horeca, snackbars en sauna's.
Door ruimtereserveringen ontstaat de gelegenheid in een later stadium de exacte functie te bepalen. In de spoorzones van Terwijde en Het Zand is deze methodiek reeds toegepast. Voor het alsnog inpassen van voorzieningen in Het Zand kijken we met nadruk ook naar vrijkomende (oude) panden in de verschillende linten. Een goede mogelijkheid voor het tijdelijk gebruik van gereserveerde gronden zijn bijvoorbeeld kunstprojecten van "Beyond".



Bij de herziening van het Referentiekader zullen naast de dekking van kosten van niet-commerciële voorzieningen waaraan de gemeente een bijdrage levert tevens de ruimteclaims in beeld worden gebracht en afgewogen voor het totale voorzieningenpakket.

Bij herziening van het Referentiekader Voorzieningen zal worden geïnventariseerd welke stedelijke, regionale en bovenregionale voorzieningen (bijvoorbeeld in de sfeer van cultuur en/of leisure) na afweging ten opzichte van locaties elders in de stad in Leidsche Rijn een plek zouden moeten krijgen. Inmiddels worden in overleg met de sector cultuur al diverse mogelijkheden onderzocht.

10

Leefomgeving

In Leidsche Rijn wordt gestreefd naar continuïteit: ruimte bieden voor toekomstige ontwikkelingen en tegelijkertijd het zichtbaar maken en bewaren van het rijke verleden. De milieuambities in Leidsche Rijn worden op gelijk niveau gehandhaafd, maar in hun uitwerking getoetst op effectiviteit. Bij de planontwikkeling moet een duidelijke koppeling worden gelegd met het toekomstig beheer.

RUIMTE VOOR VERLEDEN EN TOEKOMST

Leidsche Rijn bouwt voort op het verleden. Archeologische ontdekkingen, cultuurhistorische elementen, cultureel erfgoed en de bestaande landschapsstructuur spelen een belangrijke rol bij de vormgeving van Leidsche Rijn. Deze elementen dragen bij aan het realiseren van een gevarieerd gebied met een eigen identiteit. Het Gemeentebestuur wil door middel van communicatie en educatie meer nadruk op deze elementen te leggen. Daarnaast moet in de planning van Leidsche Rijn uitdrukkelijk ruimte worden geboden aan toekomstige ontwikkelingen. Leidsche Rijn zal zich ook na de planperiode blijven ontwikkelen. Onderzoek loopt naar de mogelijkheden om daar nu al de voorwaarden voor te scheppen ('ruimte voor de toekomst').

MILIEUCOMMUNICATIE

Met name milieucommunicatie wordt ingezet als effectief middel om een optimaal resultaat te halen uit het gevoerde milieubeleid. De komende jaren ligt het accent op gebruiksvoorlichting en het vergroten van betrokkenheid bij de milieumaatregelen. De energieprestatienormen blijven op het huidige niveau gehandhaafd. Meer nadruk wordt gelegd op allergeenarm bouwen.



WADI'S

Een belangrijk onderdeel van het watersysteem van Leidsche Rijn vormen de wadi's: de plekken waar het regenwater in de bodem wordt opgenomen.
Door de wadi's kan Leidsche Rijn volstaan met dunnere rioolbuizen en is de kans op overstromingen geringer. De aanleg van wadi's is kostenneutraal, de opbrengsten van het gebruik van dunnere rioolbuizen vallen weg tegen de aanlegkosten. In de praktijk blijkt de inpassing van wadi's in de openbare ruimte succesvol in plandelen met een lagere bebouwingsdichtheid en veel openbare ruimte. In deze delen, zoals Langerak, zijn de wadi's goed herkenbaar. In andere delen laat de herkenbaarheid soms te wensen over, met als gevolg dat de wadi's soms voor oneigenlijke doeleinden worden gebruikt. Er wordt gezocht naar mogelijkheden om wadi's te combineren met andere functies zoals speelplekken en parkeerplaatsen.



GELUID

In de praktijk blijkt, dat met name door de toename van de mobiliteit, per knelpunt meer ontheffingen nodig zijn dan geraamd in de Ontwikkelingsvisie 1997. Dit is onder andere merkbaar in de omgeving van de A2 en bij de spoorverdubbeling. Er zal een nieuwe verdeling van de beschikbare ontheffingen worden gemaakt. Daarbij wordt nader onderzocht wat het effect is van geluidsbeperkende maatregelen zoals andere wegdektypen, geluidsschermen en geluidsafschermende bebouwing.

Daarnaast wordt bezien of die nieuwe Wet Geluidhinder, die na het verstrijken van het huidige bestemmingsplan voor Leidsche Rijn (in 2009) van kracht is, een oplossing biedt voor de knelpunten op het gebied van geluidshinder.



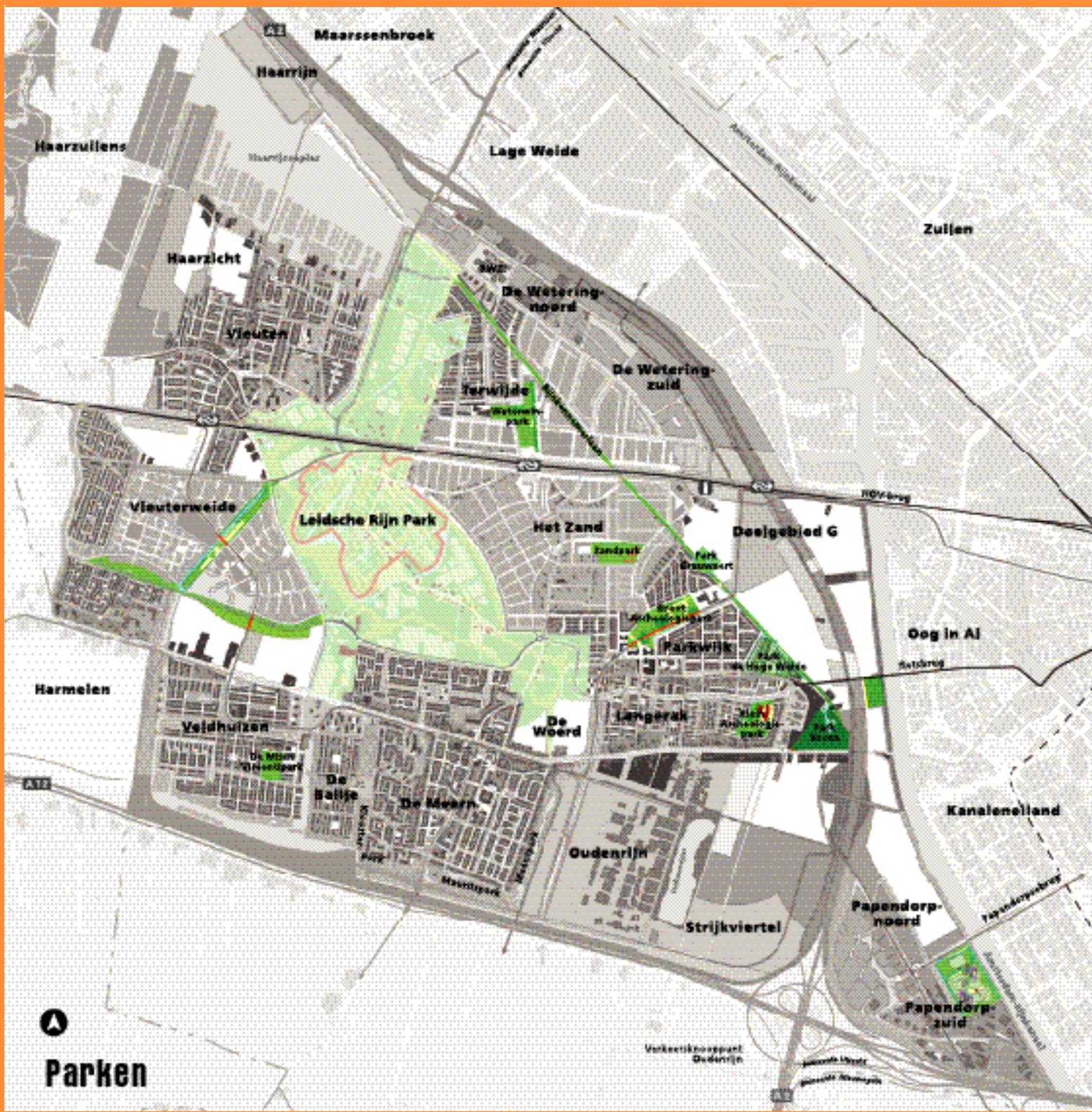
MATERIAALGEBRUIK

Zowel bij het realiseren van diversiteit als van samenhang speelt de inrichting van de openbare ruimte een belangrijke rol. Elk deelgebied heeft een eigen unieke combinatie van openbaar groen, privé-groen en verharding. Ten behoeve van de noodzakelijke samenhang worden aan de andere kant verschillende deel-planoverstijgende elementen als eenheid ontworpen. Bij de selectie van deze elementen wordt aangehaakt op de geschiedenis van het gebied, de bestaande landschappelijke kwaliteiten en bestaande en nieuwe infrastructurele lijnen in het gebied. Ook is er voor gekozen de samenhang tussen de deelgebieden te versterken door de eenheid in materiaalgebruik en wegprofielen. Om de openbare ruimte in Leidsche Rijn net even boven het standaardniveau ('sober en doelmatig') vorm te kunnen geven heeft de gemeente bij de actualisatie in 1999 een speciaal fonds ingesteld.



De zorgvuldige inrichting van de openbare ruimte en het materiaalgebruik in Leidsche Rijn heeft van verschillende zijden lof geoogst. Zo is de openbare ruimte van Langerak in 2000 genomineerd voor de Omgevingsarchitectuurprijs.
De financiële problematiek in Leidsche Rijn zet echter ook het investeringsniveau in de openbare ruimte zwaar onder druk. Op zoek naar een nieuw financieel evenwicht in de plannen voor Leidsche Rijn wordt gekeken of het mogelijk is de openbare ruimte aan te leggen tegen minder kosten, zonder dat het gekozen kwaliteitsniveau en de toekomst-waarde in het gedrang komen, en zo dat het gebied ook in de toekomst onderhouden kan worden (niet aanleggen wat niet onderhouden kan worden).




Maarssenbroek
Haarrijn
Haarzuilens
Lage Weide
Zuilen
Haarzicht
Vleuten
De Wetering-noord
De Wetering-zuid
Terwijde
Vleuterweide
Leidsche Rijn Park
Het Zand
Deelgebied G
Parkwijk
Oog in Al
Harmelen
Veldhuizen
De Woerd
Langerak
De Meern
De Ballje
Oudenrijn
Strijkviertel
Kanaleneiland
Papendorp-noord
Papendorp-zuid
Parken

Sociale cohesie, veiligheid en participatie

11



De Utrechtse samenleving is zeer divers en die diversiteit willen we terugzien in Leidsche Rijn. Wensen en eisen in de samenleving worden individueler en gevarieerder. Leidsche Rijn speelt daarop in met een grote keuzevrijheid, zichtbaar in bijvoorbeeld het brede scala aan voorzieningen.
De keerzijde van de individualisering is dat met de afname van de sociale verbanden ook de sociale controle en de zorg voor elkaar afneemt. Het Gemeentebestuur onderschrijft het belang van sociale cohesie voor een veilige en prettige leefomgeving en werkt actief aan het bevorderen ervan. In Leidsche Rijn moeten bewoners zich thuis voelen, elkaars normen en waarden herkennen en respecteren, gestimuleerd worden sociale verbanden aan te gaan. In de huidige fase van het ontwikkelingsproces speelt de betrokkenheid van de bewoners bij dat proces een centrale rol. Het Gemeentebestuur wil bewoners nog eerder bij de planvorming van deelgebieden en het inrichten van de openbare ruimte betrekken.

SOCIALE COHESIE

Thuis voelen. Mensen voelen zich vaak thuis bij leden van hun eigen sociale groep. Andere groepen roepen soms onzekerheid of zelfs angst op, maar worden net zo vaak spannend of interessant gevonden. Beïnvloeding van de bevolkingssamenstelling van Leidsche Rijn, met als doel sociale samenhang te bevorderen, is mogelijk door woningtypen te mengen of juist te clusteren. In hoeverre mensen zich thuis voelen, hangt af van verschillende factoren, zoals de kwaliteit van de woning, de veiligheidsbeleving, de woonomgeving en de voorzieningen.
Om tegemoet te komen aan de zeer diverse wensen wil het Gemeentebestuur in Leidsche Rijn een breed woning- en voorzieningenaanbod realiseren.
In 2001 waren de bewoners van Leidsche Rijn redelijk tevreden over hun woning en woonomgeving maar minder over het moment waarop voorzieningen kunnen worden aangeboden. Daarnaast is specifiek zorg over de beperkte beschikbare ruimte voor kinderen en jongeren in Parkwijk-zuid. Het is de vraag of deze voldoende aansluit op de bevolkingssamenstelling in deze buurt. Voor de nog te realiseren plandelen zullen deze aspecten nog zorgvuldiger worden afgestemd.

Herkennen en respecteren

Voorwaarde voor het herkennen en respecteren van anderen is dat mensen elkaar ontmoeten. Het organiseren van ontmoetingen is dan ook één van de doelen bij de bouw van Leidsche Rijn. In de opzet van Leidsche Rijn hebben daarbij twee aspecten de aandacht: de verdeling van de verschillende woningtypen over het plangebied (evenwichtig spreiden van bevolkingsgroepen over de deelgebieden) en creëren van ontmoetingsplekken door het zo veel mogelijk clustering van voorzieningen.
Naast deze twee specifieke middelen, speelt met name het ontwerp van de openbare ruimte een belangrijke rol bij de ontmoetingsfunctie. Tot nu toe heeft nog geen evaluatie plaatsgevonden van de mate waarin de bovenstaande middelen bijdragen aan de ontmoetingsfunctie van Leidsche Rijn. Bij de wens dat verschillende sociale groepen elkaar leren kennen, moeten we ons wel realiseren dat er een discrepantie kan bestaan tussen ‘elkaar kennen’ en ‘zich thuis voelen’. Contact met leden van andere sociale groepen wordt niet altijd uitsluitend als positief ervaren. In sommige gevallen kan het contact zoals gezegd leiden tot gevoelens van onzekerheid of zelfs angst.

Aangaan van verbanden

De organisatiegraad in Leidsche Rijn is relatief hoog, ongetwijfeld als gevolg van de huidige 'pionierssituatie'. Bovendien bevinden veel van de huidige bewoners zich in een vergelijkbare levensfase. Samen vormen deze factoren een goede basis voor sociale cohesie. Op den duur zal de rol van deze factoren echter afnemen. Juist dán wordt het belangrijk dat de reguliere voorwaarden voor het aangaan van verbanden, zoals voorzieningen en activiteiten, een goede bereikbaarheid en een adequate inrichting van de openbare ruimte goed zijn verzorgd. Bij de sturing op sociale cohesie, vormt de problematiek van de culturele minderheden een specifiek aandachtspunt. Het proces van interculturalisatie zorgt ervoor dat de maatschappij op zoek is naar een nieuw evenwicht. Uiteraard gelden de genoemde uitgangspunten ten aanzien van het ontstaan van sociale cohesie voor iedereen.

Voor alle individuen en alle bevolkingsgroepen, ongeacht afkomst, met gelijke rechten en plichten, met behoud van eigen gewoonten en met respect voor de gebruiken van anderen. Tot op dit moment zijn in Leidsche Rijn weinig specifieke voorzieningen en bijhorende activiteiten voor culturele minderheden gepland.

Onderzocht wordt of de sturing op sociale cohesie kan worden versterkt door:

- Meer inzicht te verwerven in de - voor het ontstaan van sociale cohesie - meest wenselijke menging dan wel clustering van woningtypen. Daarbij streven we nadrukkelijk naar een differentiatie van verschillende woonmilieus.
- Meer inzicht verwerven in de rol die het ontwerp van de openbare ruimte speelt bij het ontstaan van sociale cohesie.



Bij het beantwoorden van deze vragen verdienen de culturele minderheden in Leidsche Rijn bijzondere aandacht. Bij herijking van het Referentiekader Voorzieningen wordt gekeken of dat programma ook in 'intercultureel' opzicht voldoende breed is.

VEILIGHEID



Uit de gegevens van Bestuursinformatie blijkt dat de gevoelens van onveiligheid in heel Utrecht toenemen: de bekendheid met de wijkagent neemt af, de toezichthouder wordt minder gezien en het functioneren van de politie beoordelen Utrechters minder dan voorheen. We constateren dat de criminaliteitscijfers de laatste jaren negatieve trends laten zien. De objectieve en subjectieve trends gaan dus hand in hand. De gegevens van Bestuursinformatie wijzen uit dat de inwoners van Leidsche Rijn zich relatief veilig voelen. In elk geval veel veiliger dan het gemiddelde van de stad. Toch geven de bewoners van Leidsche Rijn aan dat zij veiligheid als een van de te verbeteren issues zien.
Voor de gemeente is dit aanleiding geweest een veiligheidscoördinator bij het wijkbureau aan te stellen die verantwoordelijk is voor het ontwikkelen en realiseren van een veiligheidsplan. De uitvoering zal in nauwe samenspraak met politie en bewoners plaats vinden. Voor verdere verbetering van de veiligheid in de wijken Leidsche Rijn en Vleuten/De Meern wordt er een afzonderlijke politiepost gevormd, met op termijn een eigen districtskantoor. Daarnaast gaat de gemeente door met de bestaande initiatieven zoals het oprichten van een politiepost in de buurt van de Zuidelijke Stadsas/Europaweg en het doorvoeren van het politiekeurmerk voor nieuwe woningen.



PARTICIPATIE

De invloed van de bewoner op Leidsche Rijn is groot. Met de invoering van de wijkraad zal dit nader ingevuld worden. Met name de keuze voor maatwerk in plaats van een vast stramien voor participatie leidt tot een grote mate van

betrokkenheid van de bewoners: regelmatig kritisch, maar voornamelijk constructief. De gerealiseerde openbare ruimte wordt gewaardeerd. Dat is mede het gevolg van de wijkschouw die voorafgaande aan de oplevering van de openbare ruimte wordt gehouden. Tijdens een wijkschouw hebben de bewoners de kans onvolkomenheden recht te trekken en invloed uit te oefenen op de afwerking van bijvoorbeeld speelplaatsen. Het initiatievenbeleid heeft geleid tot de realisatie van afbouwwoningen en plandelen die volledig door de gebruikers zijn ontwikkeld. Een voorbeeld van een project dat door de gebruikers zelf is ontwikkeld, is het 'duurzaam wonen' project De Kersentuin. De participatie van, en toetsing bij bewoners heeft steeds een prominente rol gespeeld bij tot stand komen van het gebied. De Week van de Ontwikkelingsvisie is een geslaagd voorbeeld. Het Gemeentebestuur wil de participatie en de communicatie met de bewoners verder versterken. Het gaat specifiek om het eerder toetsen van voorgenomen plannen bij bewoners en een intensievere betrokkenheid bij het inrichten van de openbare ruimten. Van belang is bewoners absolute helderheid te geven waarover wel en niet meegepraat en meebeslist kan worden, in de verschillende stadia van het planproces.

Informeren

Afgelopen jaar zijn er een paar keer speciale edities van Bouwnieuws verschenen over ontwikkelingen die iedereen in Leidsche Rijn aangaan, zoals de overkapping van de A2, de bestemmingsplanproblematiek en de financiële situatie. Aangezien het Bouwnieuws specifiek bedoeld is om over actuele werkzaamheden, omleidingen en dergelijke te berichten, wordt gedacht over de ontwikkeling van een nieuw medium (periodiek), voor zowel algemene als wijkspecifieke informatie. Op de site www.leidscherijn.nl zal meer bewonersinformatie beschikbaar komen, tevens wordt gewerkt aan een intensievere interactie tussen bestuurders en bewoners.

Toetsen

De laatste tijd neemt de druk op het Wijkbureau toe. In de eerste plaats is dat het gevolg van de toename van het aantal bewoners van Leidsche Rijn. Het heeft zeker ook te maken met de problemen die zich bijvoorbeeld voordoen op het gebied van de realisatie van voorzieningen en de bereikbaarheid. Aangezien het grootste deel van de bouwopgave nog voor ons ligt, zal het nog geruime tijd duren voordat de ontstane kloof tussen het aantal gerealiseerde woningen en de beschikbaarheid van voorzieningen en verkeersinfrastructuur is gedicht. De tijdige toetsing van de plannen door bewoners is essentieel. Er worden mogelijkheden uitgewerkt om bij plannen voor deelgebieden beter gebruik te maken van ervaringsgegevens van huidige bewoners. Daarnaast kopers / toekomstige bewoners in een vroegtijdig stadium in te schakelen. Bijvoorbeeld voor een inrichtingsplan voor de openbare ruimte ligt weliswaar al veel vast maar er zijn regelmatig onvolkomenheden die bewoners tijdig signaleren. Op die manier moet het mogelijk zijn de 'match' tussen de wensen van bewoners en het gerealiseerde te verbeteren. Hiermee hoopt het Gemeentebestuur de nazorgkosten te verminderen.

Meedoen/zelf doen

Bij de evaluatie van het initiatievenbeleid is afgesproken dit beleid te verbreden. In kwantitatieve zin, door meer aandacht te besteden aan collectief particulier opdrachtgeverschap. Maar ook kwalitatief, door initiatieven in de reeds gerealiseerde deelgebieden te volgen en te ondersteunen. Het gaat dan bij voorkeur om initiatieven die zich richten op de sociale samenhang in de wijk. Besloten is tevens het initiatievenbeleid te gaan toepassen in de bestaande stad. Naast de projecten in het kader van het initiatievenbeleid, moet ook de toenemende belangstelling voor het zogenaamde 'consumentgericht bouwen' en de toename van het aantal vrije kavels in Leidsche Rijn bijdragen aan de betrokkenheid van bewoners.



12

Sturing en organisatie

In het rapport 'Sturen of gestuurd worden' van het OTB (adviesbureau in opdracht van de gemeentelijke Rekenkamer-commissie) is destijds onderzoek gedaan naar de sturingsreikwijdte voor Leidsche Rijn in het algemeen en specifiek ook naar de gemeentelijke projectorganisatie ten aanzien van Leidsche Rijn. Hieronder zullen beide aspecten achtereenvolgens aan de orde komen.
Het onderstaande wordt op enkele punten nader toegelicht in bijlagen die in deze tekst worden genoemd.

STURING

De gemeente Utrecht heeft tot dusver gekozen voor een sterk regisserende rol bij de ontwikkeling van Leidsche Rijn. Het OTB adviseert de Gemeenteraad zich te herbezinnen op de gemeentelijke bemoeienis. Waar is de gemeente sturend en waar niet? In deze nota wordt de Gemeentebestuurlijn uitgezet: slechts daar te sturen waar sturen reëel en effectief is. De ontwikkeling van Leidsche Rijn is een complex project door de schaal, de ligging tussen snelwegen, de ingewikkelde regelgeving en de vele partijen, die betrokken zijn en eigen belangen hebben. Deze complexiteit is een gegeven dat als uitgangspunt geldt voor de invulling van de regierol van de gemeente. De gemeente heeft gekozen voor de regie over de totale ontwikkeling van Leidsche Rijn en dat is noodzakelijk om de samenhang in de ontwikkeling tot stand te brengen. Deze samenhang is vorm gegeven in het Masterplan Leidsche Rijn uit 1996.

De samenhang kent verschillende aspecten die voor het gehele gebied gelden. Dan gaat het over de verkeersstructuur, het watersysteem, park en plas, voldoende onderscheidende woonmilieus, aandeel van de sociale woningbouw en herstructurering van de stad. Daarnaast gaat het om de samenhang van het gebied met de omgeving. De bekende voorbeelden zijn: de integratie van de A2, de aansluitingen op de stad over het kanaal, op spoor en het snelwegennet, Leidsche Rijn als onderdeel van Utrecht, de bestaande kernen, groengebied Utrecht-West, positionering van kantorenlocaties en stadsdeelcentrum.
Ter verduidelijking: de marktpartijen stellen zich op het standpunt dat infrastructuur, ontsluiting en bereikbaarheid bij uitstek verantwoordelijkheden zijn van de overheden.

De gemeente heeft publiekrechtelijke zeggenschap over:

- De ruimtelijke ordening en de grondexploitatie binnen de kaders van Rijk, Provincie en Bestuur Regio Utrecht.
- De infrastructuur in Leidsche Rijn, Leidsche Rijn Park en andere openbare ruimtes en de gemeentelijke niet-commerciële voorzieningen.
- De aanleg van HOV mits aan de rijkssubsidievoorwaarden is voldaan en het past binnen de rijksbegroting. De gemeente gaat niet over de rijksprojecten met betrekking tot de bereikbaarheid van Leidsche Rijn.

De programma's betreffen het private domein:
- de sociale woningbouw
- de marktsector woningbouw
- kantoren en bedrijven
- nutsvoorzieningen
- grond



In tegenstelling tot wat vaak gedacht wordt, behoort grond niet tot het publieke domein, ook al is tijdelijk gemeentelijk eigendom van de grond uitgangspunt van de hele aanpak in Leidsche Rijn. Op gelijkwaardige basis zijn afspraken gemaakt met meerdere partijen in de vorm van bouwclaims, maar daar slaagt de gemeente nu niet altijd in. Dat lukt alleen met doeltreffend publiekrechtelijk instrumentarium. Het blijft nodig dat het rijk de gemeente in staat stelt of te onteigenen of samenwerking af te dwingen met behulp van nieuw grondbeleid.



De gemeente heeft onvoldoende publiekrechtelijke middelen om deze samenhang af te dwingen. Bij de start van het project is dit wel de gedachte geweest, maar inmiddels weten wij beter. In overeenstemming met de aanbeveling van het OTB rapport moet de gemeente zich ervan bewust zijn wanneer zij handelt in het publieke domein en wanneer de gemeente in het private domein handelt waar zij aan contractuele afspraken is gebonden. Afspraken kunnen alleen worden herzien met wederzijds goedvinden. De besturing van Leidsche Rijn vindt in verschillende arena's van plaats, waar Leidsche Rijn ook op de agenda staat.
De gemeente heeft geen zicht op al die arena's en heeft ook niet overal wat te zeggen. Er zijn ook autonome ontwikkelingen die de vraag naar woningen, naar vastgoed en de mobiliteit beïnvloeden en die zich moeilijk laten sturen.
De nadruk voor de gemeente komt te liggen bij vraaggericht ontwikkelen in plaats van aanbod gestuurd bepalen.

De gemeente kan alleen met medewerking en instemming van betrokken partijen, rijk en andere over-heden, marktpartijen, bewoners en corporaties de doelen en ambities van Leidsche Rijn waar maken.

De gemeente is de enige autoriteit die de samenhang van deze gebiedsontwikkeling kan sturen. De gemeente handhaaft het principe van de regie, maar houdt rekening met haar beperkte sturingsmogelijkheden. De gekozen vorm van een projectwethouder en een afzonderlijk projectbureau Leidsche Rijn is de beste vorm om deze samenhang gestalte te geven. Daarbij geldt als kritische succesfactor het tot stand brengen van samenwerking met de bij de ontwikkeling betrokken partijen om draagvlak en medewerking te organiseren.

SAMENWERKING

Formeel is de samenwerking bij de woningbouw vanaf het begin vastgelegd in overeenkomsten, met de andere overheden in de VINEX-overeenkomst, met de marktpartijen in het ABB-contract, de Nijevelt-overeenkomst en de samenwerkingsovereenkomst Vleuterweide en met de corporaties in het kader van de STUW.
Voor het tot stand brengen van de zorgvoorzieningen in Leidsche Rijn is Regiozorg ingesteld. Deze overeenkomsten zijn gaandeweg meer als een keurslijf ervaren dan als een middel om de samenwerking tot stand te brengen. Ieder bleef zich gedragen zoals men gewend was. Door de analyse in het OTB-rapport is het voor Utrecht helder geworden dat er een onderscheid is tussen publiek domein en privaat domein en dat de bij Leidsche Rijn betrokken partijen een zelfstandige rol vervullen. De overleggen over integratie A2 en herijking woningbouwprogramma's waren vastgelopen, evenals het ook voor Leidsche Rijn belangrijke Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR).

Door de stagnerende woningbouw dreigden de tekorten van Leidsche Rijn verder op te lopen. Tenslotte liep het tot stand brengen van voorzieningen, vooral in de gezondheidszorg, vertraging op.
Een nieuwe aanpak was noodzakelijk. Deze aanpak wordt gekenmerkt door:

- vergroting van bestuurlijke betrokkenheid,
- een meer zakelijke en bedrijfsmatige opstelling van het bestuur
- netwerken,
- op de grote knelpunten gericht overleg van alle betrokken partijen naast de formeel afgesproken overlegstructuren,
- waar nodig inschakeling van een onafhankelijke deskundige/voorzitter van het overleg.
- herijken van de afspraken

Deze fase is bijna afgerond en zal gevolgd moeten worden door nieuwe afspraken over samenwerking en betrokkenheid en over verantwoordelijkheid en wanneer resultaatverplichtingen en wanneer inspanningsverplichtingen.

De overheden

In de VINEX uitvoeringscontracten zijn de afspraken tussen rijk en regio Utrecht vastgelegd. Tegenover harde afspraken over woningaantallen (20.000) die in Leidsche Rijn in de VINEX periode gebouwd moeten worden, staan minder harde toezeggingen van het rijk over de bereikbaarheid voor HOV, spoor en auto. Inmiddels is met het BOR-accoord in 2001 een aantal lacunes en onzekerheden omgezet in behoorlijke zekerheden.
De opgelopen vertragingen ten opzichte van de oorspronkelijke bedoelingen van partijen zijn echter niet meer in te lopen. De nadelige effecten zijn onvoorzien verder toegenomen door de sterk gestegen mobiliteit en de aanscherping van milieuregels waardoor sommige projecten moeten worden aangepast.
De sturingsvraag richt zich de komende jaren op het voorkomen van verdere vertragingen van de grote infrastructuurprojecten.

De gemeente kan slechts sturen op die aspecten waar de gemeente haar gerechtvaardigde belangen behartigt en waar de gemeente een inbreng moet leveren. Dan gaat het om procedures, stedelijke randvoorwaarden, tijdige beschikbaarstelling van bouwrijpe gronden, verbeteringen aan het onderliggende wegennet en de financiering van gemeentelijke wensen.

De samenwerking met de andere overheden, in het bijzonder het rijk, zal op maat worden vormgegeven gericht op grotere betrokkenheid bij Leidsche Rijn.

Dat is inmiddels met Rijkswaterstaat vormgegeven door middel van een gezamenlijke projectorganisatie A2, met betrokkenheid van Railinfrabeheer (RIB) voor de spoorverdubbeling en een bestuurlijke stuurgroep voor de A12 waarin ook provincie en regio deelnemen.

In de relatie met het Ministerie van VROM zal de bouwproductie veel aandacht krijgen. Daar is inmiddels een aanjaagteam voor Leidsche Rijn gevormd. Er zal dus een extra rijksbetrokkenheid zijn bij Leidsche Rijn. Binnen de regio met in begrip van de stad speelt de financiering van de aanleg van HOV, van het regionale aandeel in de A2 integratie en van de verbetering van het onderliggende wegennet. Dit wordt gedeeltelijk gefinancierd uit rijksmiddelen. Dit vergt veel van de regionale samenwerking en de utrechtse gemeentelijke samenwerking.

De markt



In het OTB-rapport zijn aanbevelingen gedaan voor de verbetering van de samenwerking met de marktpartijen. In het rapport wordt de voorkeur uitgesproken voor samenwerking in de vorm van een gemeenschappelijke grondexploitatie-maatschappij (GEM). Als alternatief is een aantal voorstellen voor de verbetering van de samenwerking bij het huidige bouwclaimmodel gedaan. De wijze waarop de samenwerking met marktpartijen is geregeld, maakt minder verschil voor de regierol van de gemeente dan het lijkt; in alle gevallen ligt er namelijk een overeenkomst aan ten grondslag. Daarin zijn harde afspraken gemaakt over aantallen, programma's, grondquota, afnameplicht van de ontwikkelaar, looptijd van het contract. Het gemeentelijke belang bij een GEM moet zwaar wegen omdat de gemeente altijd te maken krijgt met de lange termijn effecten van stedenbouwkundige plannen en daarnaast afnemer is van ca. 60% van het gebied (openbare ruimte en gemeentelijke voorzieningen).

Er zijn in het OTB-rapport aanbevelingen gedaan over verbeteringen binnen het bestaande bouwclaimmodel. De feitelijke situatie is nu dat er voor Vleuterweide al een gemeenschappelijke grondexploitatiemaatschappij is afgesproken, die gewoon blijft bestaan. Met de betrokken marktpartijen zijn voor de andere locaties verschillende mogelijkheden verkend, waaronder locatie-engineering en integrale deelplanontwikkeling. Om verdere vertraging te voorkomen is gekozen voor een verbetering en voortzetting van de reeds afgesproken werkwijze van het bouwclaimmodel.
Dit betekent vergroting van de invloed van marktpartijen bij de uitwerking van onderdelen van deelplannen gericht op optimalisatie van de woningbouwontwikkeling en versnelling van het ontwikkel traject. Voor specifieke opgaven, zoals De Woerd is de gemeente bereid de integrale ontwikkeling binnen kaders te laten doen door de marktpartijen. Voor de opgave die resteert buiten de bouwclaimafspraken is er behoefte aan het inzetten van vormen van particulier opdrachtgeverschap en daarnaast marktpartijen te selecteren door middel van competities voor integrale deelplanontwikkeling.

De aansturing wordt verbeterd door de instelling van een bestuurlijke stuurgroep met de marktpartijen onder voorzitterschap van de wethouder Leidsche Rijn. Gezien het grote belang van alle partijen om de woningbouwproductie in het af te spreken tempo de komende jaren te halen zal een, door markt en gemeente gezamenlijk aangestuurde productiemanager worden aangesteld. Hij krijgt de opdracht om knelpunten te signaleren, de samenwerking te verbeteren en oplossingen aan te dragen.

De afspraken met de woningcorporaties zijn vastgelegd in de DUO-overeenkomst met de vier betrokken Utrechtse corporaties en de afspraken die in Vleuten-De Meern zijn gemaakt over de sociale woningbouw. De gemeente is daarmee een stevige binding aangegaan voor een lange periode waarmee vrijheid van gemeentelijke sturing is ingeleverd. Tevens is de bouw van sociale woningbouw in Leidsche Rijn mede afhankelijk van wat de corporaties in de bestaande stad weten te realiseren. Deze afhankelijkheid is toegenomen als gevolg van de sterk oplopende bouwkosten en stijging van de onrendabele investeringen in de sociale woningbouw. Alleen met wederzijdse instemming kan de nadere uitwerking in de vorm van prestatieafspraken worden overeengekomen. In het kader van het document ‘Doorbouwen in Leidsche Rijn’ zullen met de corporaties c oncrete productieafspraken worden gemaakt die passen in het weer op gang brengen van de woningbouw in Leidsche Rijn tot het gewenste niveau.
In het kader van DUO wordt een bestuurlijke coördinatiegroep ingesteld waarin gemeente en corporaties zitting hebben.

De niet-commerciële voorzieningen

In Leidsche Rijn zijn kinderclusters en zorgclusters gepland. De gemeente is verantwoordelijk voor de bouw van de onderwijs- en welzijnsaccommodaties, de cultuur en de aanleg van sportvoorzieningen Regiozorg fungeert als adviesorgaan van de gemeente op het gebied van zorg in Leidsche Rijn.
Wat ontbreekt, is een eenduidige opdrachtgever die namens de verschillende partijen in de zorgsector kan optreden en over voldoende middelen beschikt. Daardoor stagneert het zorgaanbod in Leidsche Rijn. De algemene lijn wordt dat de gemeentelijke voorzieningen in opdracht van DMO door OGU ontwikkeld worden. Er komt een integraal verantwoordelijke projectleider per bouwproject. Het projectbureau Leidsche Rijn geeft net als bij commerciële ontwikkelaars de randvoorwaarden aan en is verantwoordelijk voor het op tijd beschikbaar stellen van bouwrijpe grond.

Voor de zorgvoorzieningen wordt gekoerst op financieel sterke partijen in de zorgsector; waar nodig is de gemeente bereid accommodaties te ontwikkelen mits de zorgverzekeraars huurgaranties verstrekken. De algemene regels voor het ontwikkelen van zorgvoorzieningen zijn inmiddels bijgesteld (zie bijlage).

Conclusie

In het vervolg laat de gemeente zich niet meer verleiden tot het maken van afspraken met het Rijk over resultaten waarover de gemeente onvoldoende zeggenschap heeft of waarvoor het rijk niet genoeg garanties geeft over uitvoering, planning en financiering. Zolang er geen commitment is van betrokkenen zoals marktpartijen en corporaties aan de resultaatafspraken gaat de gemeente slechts inspanningsverplichtingen aan.

ORGANISATIE

Naar aanleiding van het Rapport "Sturen of gestuurd worden" heeft de Rekenkamercommissie destijds een advies geformuleerd dat o.a. ging over de gemeentelijke organisatie ten aanzien van Leidsche Rijn. De overige aspecten van het advies hebben elders in deze nota of bijbehorende Gemeenteraadsvoordracht mede geleid tot voorstellen of keuzes. Een voorbeeld daarvan is het herijkingscontract met de ontwikkelaars dat aan u wordt voorgelegd voordat het Gemeentebestuur hierover een definitief besluit neemt. Naast de programmatische elementen worden daarin vooral ook betere afspraken gemaakt over ieders rol en verantwoordelijkheid in het bouwproces waaronder een grotere betrokkenheid van marktpartijen bij de Stedenbouwkundige plannen. Dat wordt gecombineerd met hardere afspraken ten aanzien van het daadwerkelijke bouwtempo.





Een ander voorbeeld is dat wij overwegen om gebruik te maken van een andere werkwijze in de vorm van een integrale deelplanontwikkeling door de marktpartijen van het gebied De Woerd waar dat nog mogelijk is; binnenkort zullen wij u hieromtrent een concrete afspraak voorleggen waarin op een onderbouwde wijze rekening wordt gehouden met het onderscheid tussen privaat en publiek domein. Voor gebieden zonder bouwclaims behouden wij ons als gemeente de vrijheid voor om zelf partijen te selecteren voor een ontwikkelaarcompetitie en/of voor particulier opdrachtgeverschap in te zetten.

Specifiek met betrekking tot de gemeentelijke projectorganisatie gaf de Rekenkamercommissie aan dat uit de evaluatie geen aanwijzingen naar voren zijn gekomen dat deze rol fundamenteel anders zou moeten. Wel was er aanleiding voor de Rekenkamercommissie voor de volgende aanbevelingen:

- Agendeer alvast de overdracht van het beheer van Leidsche Rijn door het Projectbureau naar de andere gemeentelijke diensten.
- Verhelder het mandaat van de projectwethouder.
- Verbeter de informatievoorziening naar de Gemeenteraad.
- Versterk de relatie met de betrokken diensten.



Overdracht beheer

Inmiddels hebben wij de hoofdlijnen vastgesteld van de procedure van overdracht (ambtelijk en bestuurlijk) van gerealiseerde gebiedsdelen in Leidsche Rijn. Daar waar afgebakende gebiedsdelen van Leidsche Rijn zijn gerealiseerd en in gebruik genomen is immers de primaire taak van de (door de Gemeenteraad vastgestelde) projectorganisatie voor Leidsche Rijn afgerond en zouden deze gebiedsdelen moeten worden overgedragen naar de staande organisatie, zowel ambtelijk als bestuurlijk.



Ten aanzien van de methodiek van de overdracht maken we een onderscheid tussen een voorlopige en een definitieve oplevering. Voor de details van deze methodiek en de bijkomende consequenties (bestuurlijk, ambtelijk-organisatorisch, financieel en qua communicatie) verwijzen we naar een daarop toegespitste bijlage welke in de leeskamer ter inzage ligt. De eerste overdrachten zijn inmiddels gerealiseerd. Wij hebben tevens besloten om met ingang van de volgende Bestuursrapportage telkens een voortschrijdend overzicht op te nemen met een planning van de overdrachten voor de komende twee jaar. De protocollen behorende bij de voorlopige en definitieve oplevering van wijkdelen zullen tevens worden meegenomen in de periodieke Bestuursrapportages.
Ten aanzien van de bedrijventerreinen heeft u inmiddels op ons voorstel reeds besloten tot instelling van het zg. Parkmanagement (om te beginnen in Papendorp en de Wetering-noord). Dit is een speciale constructie voor het toekomstig 'beheer plus' waarbij er sprake is van vergaande samenwerking tussen overheid (lees: de Dienst Stadsbeheer) en private belanghebbende partijen.

Mandaat projectwethouder

Zeer recent hebben wij de commissie voor Stationsgebied, Leidsche Rijn, Verkeer en Vervoer schriftelijk geïnformeerd over de taakverdeling tussen de wethouders ten aanzien van het beleidsveld Leidsche Rijn en de bijbehorende rapportage aan de meestbetrokken commissies en de Gemeenteraad. In deze brief hebben we tevens de bestuurlijke consequenties toegelicht behorend bij overdracht van gerealiseerde gebiedsdelen van Leidsche Rijn waaronder ook de wijkwethoudersrol ten aanzien van overgedragen gebiedsdelen in wijk 10. De betrokken brief ligt ook ter inzage in de leeskamer.

Informatievoorziening gemeenteraad

De informatievoorziening naar de Gemeenteraad kent voor wat betreft Leidsche Rijn als belangrijkste instrumenten de Ontwikkelingsvisie, het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (en de daaraan voorafgaande Projectopdracht), de halfjaarlijkse Bestuursrapportages met bijbehorende risicoanalyse en de actualisaties van het Referentiekader Voorzieningen welke door de sector Financiën (met ondersteuning van het Projectbureau) worden opgesteld. In principe bieden deze instrumenten eveneens goede ingangen tot inhoudelijke en financiële bijsturing waarbij uiteraard de kanttekening geldt dat inhoudelijk-programmatische aanpassingen altijd de verdiencapaciteit beïnvloeden.

In het algemeen geldt verder dat, zoals beschreven in het rapport “Sturen of gestuurd worden”, de marges voor sturing uiteindelijk worden bepaald door de mate waarin kwesties spelen in de sfeer van publiek dan wel privaat domein. Het huidige instrumentarium voldoet in hoofdopzet goed; wel komen wij op onderdelen tot de volgende aanpassingen c.q. voorstellen tot verbeteringen:

- Bij elk in de toekomst vast te stellen projectopdracht en SPvE zal de onderbouwing van gemaakte keuzes bij de opdrachtverstrekking en bij de uitwerking tot een SPvE een vast en meer expliciet onderdeel van de rapportage vormen.
- Voor elk van de deelplannen waarvan de Gemeenteraad het SPvE heeft vastgesteld is binnen het projectbureau een projectmanager integraal verantwoordelijk voor tijd, geld, kwaliteit, organisatie, informatie en communicatie. Tot voor kort werd de projectmanager afgerekend op het saldo van het betreffende deelplan exclusief de centraal beheerde verwervingskosten. Daarbij gold dat de opbrengsten uit overwinstdeling niet tot zijn deelplanbudget behoorden, maar bestemd waren voor de overall-grondexploitatie. Dit jaar is het stelsel van bruto-sturing ingevoerd. Voor de kosten exclusief verwervingskosten en de opbrengsten gelden afzonderlijke budgetten per deelplan, die op basis van de herziene grondexploitatie 2002 zullen worden vastgesteld. Opbrengsten uit overwinsten en meeropbrengsten die het gevolg zijn van herijkte programma-afspraken met marktpartijen komen niet ten gunste van het deelplan. Deze baten mogen niet worden gebruikt voor dekking van tegenvallers binnen het betreffende deelplan zonder voorafgaande toestemming.
- De bestuursrapportage per 1 juli is in het vervolg beschikbaar bij de begrotingsbehandeling. De rapportage zal zich dan beperken tot de belangrijkste inhoudelijke thema’s, de voortgang van de productie en de gezondmaking van de grondexploitatie.
- Het niet halen van planningen levert extra financiële tekorten op. Nu de belangrijkste externe oorzaken van vertraging onder controle zijn, is strakke sturing op de productie gezien de opgelopen achterstanden noodzakelijk. In de herijkingsovereenkomst, welke bij u voorligt, wordt voorgesteld dat in het vervolg een door marktpartijen en gemeente gezamenlijk aan te stellen productiemanager Leidsche Rijn de voortgang zal bewaken, knelpunten signaleert en oplossingen daarvoor aandraagt. Daarmee wordt de beoogde strakke sturing op de feitelijke bouwproductie mogelijk.





Wellicht dat in het kader van het dualisme in de praktijk nieuwe aanvullingen kunnen worden gevonden op het hierboven beschreven instrumentarium.

De betrokken diensten

In het advies van de Rekenkamercommissie was aangegeven dat de rol van het projectbureau niet fundamenteel anders zou moeten. Op onderdelen is verbetering nodig. Het projectbureau heeft in overleg met de betrokken diensten de afspraken en wijze van samenwerken verbeterd. Met DMO zijn afspraken gemaakt over een heldere opdrachtgeversrol van DMO voor de gemeentelijke voorzieningen, de nieuwe rol van OGU als ontwikkelaar van gemeentelijke gebouwen en het projectbureau dat de stedenbouwkundige randvoorwaarden opstelt en zorgdraagt voor de tijdige levering van bouwrijpe grond.

Met DSB zijn vergelijkbare afspraken gemaakt over de opdrachtgeverrol van DSB voor de aanleg van de HOV-banen. De detachering van planeconomen en de control medewerkers van het OGU bij het projectbureau heeft de financiële sturing en beheersing aanzienlijk verbeterd. Afspraken met DSB en de samenwerkende ingenieursbureaus zorgen er voor dat de beheerafdelingen van DSB tijdig worden

ingeschakeld met het oog op toekomstig beheer van het openbaar gebied. De betrokkenheid van DSO moet beter worden. Het gaat niet alleen om de opdrachten van Leidsche Rijn (bestemmingsplannen, verkeersplannen) maar ook om de toetsing op samenhang met het stedelijke beleid, met name verkeer en bereikbaarheid. Voor het projectbureau zelf geldt een verschuiving van ontwikkelen naar productie en realisatie. In verband daarmee wordt de organisatie aangepast: er komen vier productie-eenheden (wonen, commercieel vastgoed, infrastructuur, park). Op langere termijn is het niet alleen relevant om bij de diensten kennis over Leidsche Rijn op te bouwen, maar ook om de kennis en ervaring die medewerkers van het projectbureau hebben in te zetten voor andere grote projecten zoals Stationsgebied en Rijnenburg.

Tot slot zijn er voor de bij Leidsche Rijn betrokken diensten gemeenschappelijke aandachtspunten:

- Leidsche Rijn als onderdeel van Utrecht
- Stedelijke programma's: wat in de binnenstad en Stationsgebied en wat in Leidsche Rijn (structuurvisie)
- Afstemming over grote projecten, bereikbaarheid en projecten in de bestaande stad tussen DSO, OGU, POS en PBLR. In de vorm van een directeurenoverleg over Leidsche Rijn, Vinex, Vinac, Programmatische afstemming en Bereikbaarheid
- Structurering van de contacten met andere overheden en derden.



13

Grondexploitatie en financiële kaders

De complexiteit van Leidsche Rijn, veroorzaakt door de omvang en specifieke locatiekenmerken (met name de inpassing van de A2 en het spoor) heeft grote financiële risico's voor de stad Utrecht. Een minimaal neutraal resultaat van de grondexploitatie in 2015 blijft een van de randvoorwaarden bij de ontwikkeling van Leidsche Rijn, maar dat vergt een forse inspanning. Elke nieuwe en vaak terechte wens het gebied verder te verbeteren vraagt om een extra investering die ten koste gaat van de exploitatie. Voorbeelden zijn aanvullend openbaar vervoer, ruimere parkeernormen, extra verkeersverbindingen, een toename van de niet-commerciële voorzieningen maar ook het reserveren van grond voor toekomstige woon-, recreatie- en werkbehoeften (flexibiliteit).
Dergelijke wensen leiden tot vermindering van de hoeveelheid uitgeefbare grond. En dat heeft een negatief effect op de grondopbrengsten. In deze en andere gevallen zal een afweging tussen geld, tijd en kwaliteit moeten worden gemaakt. Een bestuurlijke opgave die nu en in de toekomst de nodige denk- en daadkracht vergt.

De financiële kaders voor de ontwikkeling van Leidsche Rijn zijn vastgelegd in de grondexploitatie voor Leidsche Rijn voor de gehele bouwlocatie en in het Referentiekader Voorzieningen. De grondexploitatie dient minimaal te sluiten op saldo nul. In het Referentiekader zijn de exploitatielasten van de bouw en aanleg van de niet commerciële voorzieningen opgenomen voor zover de gemeente een financiële betrokkenheid heeft. De kosten in het referentiekader dienen te worden gedekt uit de extra gemeentefondsuitkering en de extra OZB-inkomsten van het gebied Leidsche Rijn.
Het resultaat van de grondexploitatie en van het referentiekader staan onder druk. Voor de grond-exploitatie komt dit onder meer door de kosten voor aanleg van infrastructuur, de kosten voor aanleg van tijdelijke infrastructuur en de kosten die verbonden zijn aan de vertraging in de ontwikkeling van Leidsche Rijn. Daarnaast zijn de risico's toegenomen m.b.t. de hoogte van subsidies als gevolg van herijking van Rijksbeleid. Het referentiekader heeft te kampen met tegenvallende inkomsten, met hogere kosten voor de bouw, aanleg van voorzieningen en het treffen van tijdelijke voorzieningen.



Het is noodzakelijk bezuinigingen door te voeren, de inkomsten te verhogen, de risico's waar mogelijk te verminderen en dure aankopen uit te stellen of te heroverwegen. Er zijn zeventien bezuinigingsdossiers benoemd, gericht op verdiencapaciteit en het weer gezond maken van de grondexploitatie. Extra inkomsten in de grondexploitatie ontstaan met name als de verdiencapaciteit in het gebied wordt vergroot door meer te bouwen of te bouwen in categorieën met hogere opbrengsten. Deze extra opbrengsten zullen worden gebruikt om de grondexploitatietekorten te verminderen. De inkomsten uit het extra kantorenprogramma worden benut om de GDU (regionale verkeersbudgetten) aan te zuiveren tot de hoogte van de bedragen die daaruit nu worden ingezet ter dekking van de extra kosten van de A2-integratie. Het compenseren van tegenvallende rijkssubsidie (met name de VINAC-bijdrage aan Leidsche Rijn staat van rijkswege ter discussie) komt voor rekening van de ontwikkeling van de bouwlocatie.



De actualisatie van de ontwikkelingsvisie leidt niet direct tot extra financiële claims, maar een aantal uitwerkingen zal daar wel toe leiden. Het gaat om de volgende onderwerpen:

- aanvullende busroutes;
- meer ruimte voor zorgvoorzieningen in Leidsche Rijn;
- culturele voorzieningen in het centrum van Leidsche Rijn;
- extra behoefte aan sportvelden via intensiveringsmaatregelen en/of uitbreiding;
- extra parkeerplaatsen in reeds aangelegde (in casu Veldhuizen) en nieuwe deelgebieden.



Een deel van deze wensen behoort te worden betrokken bij de afwegingen binnen het referentiekader Leidsche Rijn. De financiële effecten moeten gemeentebreed worden bezien waar sprake is van voorzieningen en programma's die van bestaand stedelijk gebied in Utrecht verhuizen naar Leidsche Rijn. Tenslotte is in het kader van de gemeentelijke bezuinigingen een taakstelling opgelegd van 6 miljoen euro inkomstenverhoging per jaar. Onderdeel daarvan is een onderzoek naar de mogelijkheid van vergroting van de verdiencapaciteit in de stad inclusief Leidsche Rijn en Stationsgebied. Een eventuele extra afdracht vanuit grondexploitatie Leidsche Rijn kan pas aan de orde komen als de reeds afgesproken taakstellingen zijn ingevuld en de risico's zijn afgedekt.



14

Proces



De voorliggende Actualisatie sluit aan op het Masterplan uit 1996, de Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn Utrecht uit 1997, de structuurschets Vleuten-De Meern uit 1997, de Actualisatie van de Ontwikkelingsvisie uit 1999 en het Tussenbericht uit maart 2002. Naast deze nota, die de hoofdlijnen van de planontwikkeling beschrijft wordt een aantal uitwerkingen opgesteld.
Een aantal van deze uitwerkingen is gereed en reeds door het gemeentebestuur vastgesteld. Het gaat hierbij om nieuwe plannen t.a.v. het verkeer in Leidsche Rijn en het woningbouwprogramma. Een overzicht van de relevante documenten vindt u in het overzicht van bijlagen achterin dit rapport.

Een aantal andere uitwerkingen is naar verwachting in 2003 gereed. Het gaat hierbij onder andere om een 'Partiële actualisatie Central Zone Leidsche Rijn' en om de actualisatie van het 'Referentiekader Voorzieningen'. Een overzicht van de geplande uitwerkingen van deze vindt u in het overzicht 'Nadere uitwerkingen van de Ontwikkelingsvisie' achter in dit rapport.

De uitwerkingen van de Ontwikkelingsvisie hebben mogelijk financiële consequenties. Er zal een afweging in relatie tot de grondexploitatie moeten volgen. De grondexploitatie wordt jaarlijks herzien in het kader van de Bestuursrapportage Leidsche Rijn. De financiële stand van zaken wordt elk half jaar inzichtelijk gemaakt door financiële risico-analyses. Over de voortgang en het (financiële) resultaat van de uitwerkingen wordt zo halfjaarlijks gerapporteerd in de bestuursrapportages.

Tot slot

15

Leidsche Rijn Utrecht is de grootste VINEX-locatie van Nederland en loopt daardoor zeer in het oog. Bewoners, kopers, overheden, projectontwikkelaars, journalisten en andere belangstellenden volgen de vorderingen van Leidsche Rijn op de voet. En terecht. Opbouwende kritische reflectie leidt tot verbeteringen. Het Gemeentebestuur heeft zich ingezet de signalen te vertalen in de actualisatie. Niet alleen door een visie te formuleren maar tevens oplossingsrichtingen te geven voor soms complexe bestuurlijke opgaven.

Divers onderzoek wijst uit dat ook in het afgelopen jaar de tevredenheid van de bewoners van Leidsche Rijn in vergelijking met andere woonwijken relatief hoog was. Dat is een bijzondere prestatie als we in ogenschouw nemen dat de ambities voor Leidsche Rijn erg hoog zijn. Niet alleen ambitieus door de bouwopgave van 30.000 woningen, 700.000 m^2 kantoren en 250 ha. bedrijven, maar ook door de beoogde overkluizing van de A2, de spoorverdubbeling, het streven naar hoogwaardig openbaar vervoer, de noodzakelijke grondverwerving en bijvoorbeeld de ruimte die geboden wordt voor het initiatievenbeleid door particulieren en de toename van consument gericht wonen.

Is de hoge tevredenheid reden om genoegzaam achterover te zitten?
Nee, het is duidelijk dat bewoners minder tevreden zijn over met name de parkeermogelijkheden, de bereikbaarheid en het moment waarop voorzieningen als winkels, scholen en gezondheidscentra beschikbaar komen. Het Gemeentebestuur doet er alles aan deze punten te verbeteren. In de deelplannen is meer ruimte om te parkeren, het eerste kindercluster is opgeleverd en er worden tijdelijke voorzieningen gebouwd.

In de afgelopen vijf jaar zijn maatschappelijke en individuele behoeften veranderd. Normen ten aanzien van milieu en geluid zijn aangescherpt. De woningmarkt ziet er geheel anders uit dan zes jaar geleden. Het rijk heeft - voor de gemeente dwingende - nota's uitgebracht als de vijfde nota Ruimtelijke Ordening, de nota Mensen, wensen, wonen en het NMP-U. De mobiliteit per auto en ook het autobezit zijn sterk gegroeid. Bovendien is de maatschappelijke tendens dat autorijden 'weer mag'. Al deze tendensen willen en moeten we tot uiting laten komen in Leidsche Rijn. De actualisatie komt tegemoet aan deze veranderingen.
De VINEX-opgave van voormalig Vleuten-De Meern is voor het eerst geïntegreerd in de ontwikkelingsvisie. Een aantal belangrijke stedenbouwkundige uitgangspunten, zoals de integratie A2, de centrale ligging van het Leidsche Rijn Park en de hoofdwegenstructuur ligt vast. Maar er is voldoende ruimte om programma's en ambities aan te passen in de deelplannen. Concreet zijn er plannen uitgewerkt om de verkeersstructuur in Leidsche Rijn te verruimen en daarnaast het openbaar vervoer verder te verbeteren.

De Actualisatie moet een basis bieden Leidsche Rijn nog beter af te stemmen op individuele en maatschappelijke wensen. En natuurlijk worden bewoners, belanghebbende partijen en deskundigen betrokken bij de verdere visieontwikkeling. Het Gemeentebestuur ziet als belangrijke thema's de herprogrammering van de woningbouw, de betere benutting van de bedrijfslocatie, de uitbreiding van het programma in en bij het toekomstige stadsdeelcentrum met een betekenis op de schaal van Randstad en regio, de vergroting van de flexibiliteit, verlevendiging van woongebieden door meer menging met andere functies. Leidsche Rijn is er niet alleen voor de stad, laat Leidsche Rijn ook van de stad worden.
Natuurlijk moeten we de knelpunten en financiële risico's niet bagatelliseren, maar laten we steeds voor ogen houden: zonder wrijving geen glans.



Nadere uitwerking van de Ontwikkelingsvisie

ONDERWERP	PRODUCT	FASE
1. VERKEERSPLAN	NOTA "VERDER MET DE FIETS"	DEFINITIEVE VASTSTELLING VOLGT NA AFRONDING LOPENDE INSPRAAKTRAJECT
2. HERIJKING	DOORBOUWEN IN LEIDSCHE RIJN	IN VOORBEREIDING PBLR / VOORJAAR 2003
3. VOORZIENINGEN	REFERENTIEKADER VOORZIENINGEN (DEKKING NIET-COMMERCIËLE VOORZIENINGEN, RUIMTECLAIMS ALLE VOORZIENINGEN)	IN VOORBEREIDING (PBLR/FIN/DMO/DSB) VOORJAAR 2003
4. RUIMTELIJKE OPGAVE	PARTIËLE ACTUALISATIE CENTRALE ZONE LR (INCLUSIEF: VISIE CENTRUM LEIDSCHE RIJN EN HERIJKING WONINGBOUWPROGRAMMA) VISIE OMGEVING HOOGGELEGEN (INCLUSIEF STRIJKVIERTEL) VISIE HAARRIJN STOFKAM	IN VOORBEREIDING PBLR EERSTE FASE VOORJAAR 2003
	WESTRAND	IN VOORBEREIDING (WIJKBUREAU WIJK 10)
	PVE LEIDSCHE RIJN PARK	IN VOORBEREIDING PBLR VOORJAAR 2003
	AANSLUITING OUDENRIJN-STRIJKVIERTEL	IN VOORBEREIDING (DSB/PBLR/OGU) VOORJAAR 2003
5. DIVERSEN	LEISURE-BELEID	IN VOORBEREIDING (DSO EZ/PBLR/OGU/POS) BEGIN 2003
	GELUIDSVISIE	IN VOORBEREIDING (PBLR/DSO-MILIEU)
	UTRECHTSE MIDDENSEGMENT HYPOTHEEK	BINNENKORT GEREED (DSO/PBLR/OGU) / VOORJAAR 2003

Deelplannen Leidsche Rijn Utrecht

Vleuterweide (ca 6.000 woningen)
- Aanvang bouw 2002, gereed 2011
- Start verkoop 2002

Veldhuizen (ca 3.400 woningen)
- Bouw gestart in 1998, gereed eind 2006
- Waaronder de wijk De Balije

De Balije (ca 700 woningen)
- Start bouw 2004. Start verkoop 2003

Langerak 1 (ca 900 woningen)
- Bouw gestart 1998, gereed voorjaar 2000

Langerak 2 (ca 700 woningen)
- Bouw gestart juni 1999, oplevering van 2000 tot 2006 (4e fase)

Parkwijk-noord (ca 1.250 woningen)
- Bouw gestart 2000, oplevering van 2001 tot en met 2005

Parkwijk-zuid (ca 1.350 woningen)
- Bouw gestart 1999, oplevering van 2000 tot en met 2004 (3e fase)

Terwijde (ca 3.500 woningen)
- Aanvang bouw 2002, oplevering tot en met 2009
- Start verkoop medio 2002

Het Zand (ca 4.100 woningen)
- Aanvang bouw 2003, oplevering 2011

Haarzicht (ca 700 woningen)
- Planning nog onbekend

De Woerd (ca 600 woningen)
- Start bouw 2005, oplevering in 2006 en 2007

Deelgebied G (ca 6.000 woningen)
- Start bouw 2007

BEDRIJVENTERREINEN

Bedrijventerrein Papendorp
- Realisatie tussen 2000 en 2012

Bedrijventerrein de Wetering Zuid
- Realisatie tussen 2004 en 2011

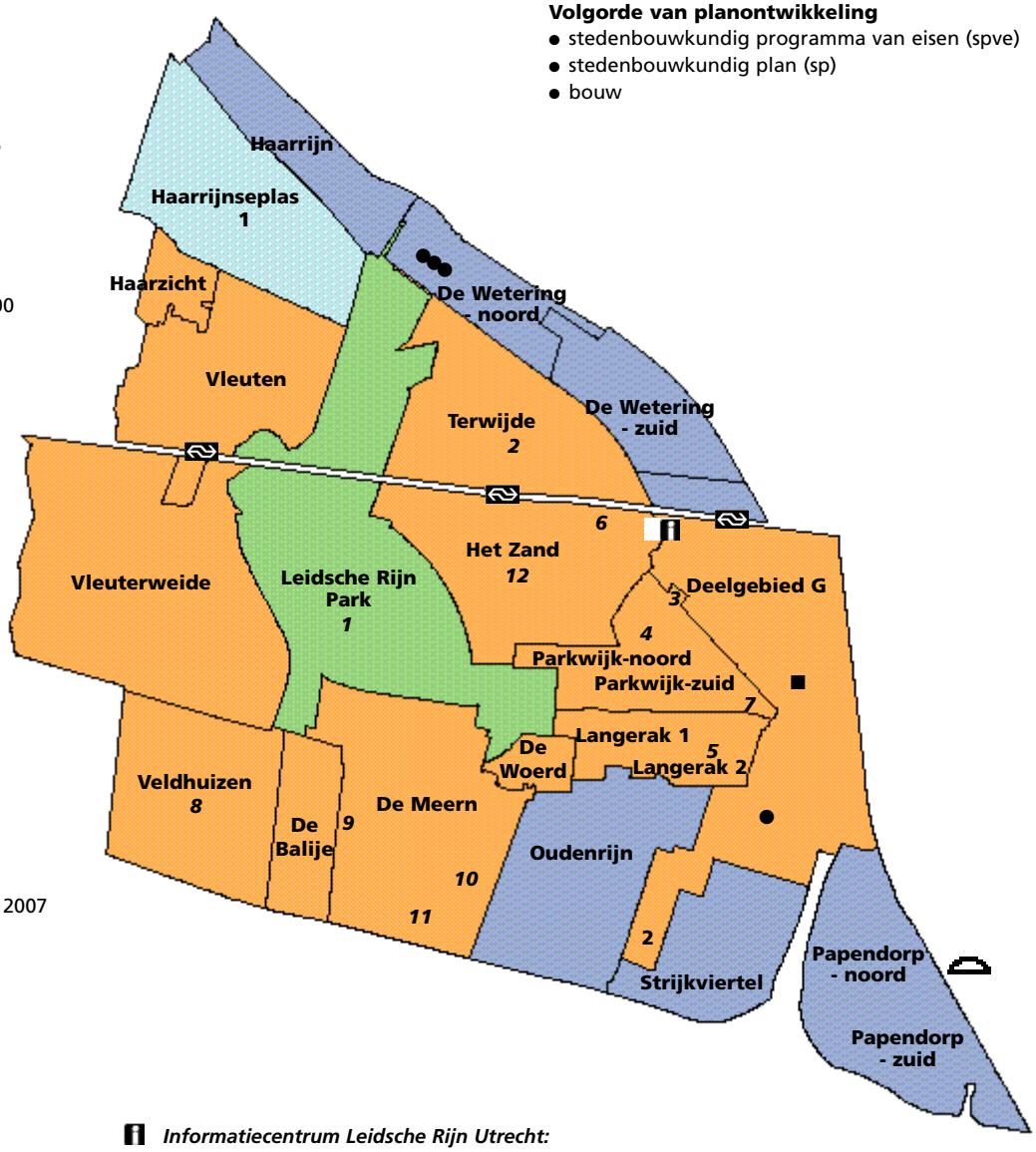
Bedrijventerrein de Wetering Noord
- 1e Fase tussen 2000 en 2004

Bedrijventerrein Haarrijn
- Planning onbekend

Bedrijventerrein Strijkviertel
- Start bouw 2009

Bedrijventerrein Oudenrijn
- Bestaand; in ontwikkeling

Volgorde van planontwikkeling
- stedenbouwkundig programma van eisen (spve)
- stedenbouwkundig plan (sp)
- bouw



Informatiecentrum Leidsche Rijn Utrecht:

Parken en lanen
1 ***Leidsche Rijn park:*** in ontwikkeling
2 ***Waterwinpark:*** voorlopig ontwerp
3 ***Park Grauwaert:*** voorlopig ontwerp
4 ***Groot Archeologiepark:*** in uitvoering
5 ***Klein Archeologiepark:*** uitgevoerd
6 ***Rijnkennemerlaan:*** ontwerpfase
7 ***Park de Hoge Weide:*** in uitvoering
8 ***De Milan Viscontipark:*** in uitvoering
9 ***Kloosterpark:*** bestaand
10 ***Meentpark:*** bestaand
11 ***Mauritspark:*** bestaand
12 ***Zandpark:*** ontwerpfase

Plassen
1 ***Haarrijnseplas:*** ontwerpfase
2 ***Strijkviertelplas***

Projecten
RWZI
PTT Centrale
WOS Centrale
Papendorpse brug: gereed begin 2003
NS station

Bijlagen

nr.	Titel
1.	'Actualisatie verkeersstructuur Leidsche Rijn', DSO - vakgroep verkeer Utrecht, april 2001
2.	'Actualisatie openbaar Vervoerplan Leidsche Rijn, Voorstel tot aanpassing lijnvoering, Eindrapport', HTM - Consultancy, september 2002, met ingevoegd: de afbeelding 'Aangescherpte variant Bundelen/Spreiden' en de tabel 'kosten infrastructurele maatregelen'
3.	'Parkeernormen Leidsche Rijn', Projectbureau Leidsche Rijn, 11 oktober 2002
4.	Bijlage bij hoofdstuk 12 a - (Sturing en Organisatie) van de Actualisatie Ontwikkelingsvisie 2002. Betreft: Hoofdlijnen overdracht van beheer van gerealiseerde gebiedsdelen van Leidsche Rijn b - Gemeenteraadsinformatie: Taakverdeling wethouders t.a.v. beleidsveld Leidsche Rijn, 14 oktober 2002 c - Brief Projectbureau Leidsche Rijn aan Stichting Regiozorg, 15 oktober 2002. Betreft: Bouwkosten zorgvoorzieningen Leidsche Rijn
5.	Notitie 'Herprogrammering Woningbouw Leidsche Rijn' Gemeente Utrecht / Projectbureau Leidsche Rijn, oktober 2001

Lijst van afbeeldingen

1.	Stand van zaken van de deelplannen	4
2.	De studiegebieden	21
3.	Openbaar vervoer (indicatie eindsituatie)	23
4.	Fietsroutes (indicatie eindsituatie)	24
5.	Hoofdontsluiting auto (indicatie eindsituatie)	27
6.	Kantoren- en bedrijventerreinen	37
7.	Voorzieningen (indicatie eindsituatie)	39
8.	Parken	43
9.	Deelplannen van Leidsche Rijn (planning)	61

Lijst van Tabellen

1.	Reactie bewoners	14
2.	Parkeernorm per type woning	28
3.	Telwijze parkeerplaatsen	29
4.	Woningbouwprogramma deelgebieden Terwijde, Het Zand, De Balije en Vleuterweide	34
5.	Programma kantoren en bedrijven	36

Colofon

Aan de totstandkoming van dit rapport is o.a. meegewerkt door de volgende personen:

Projectmanagement en redactie
[redacted] (Projectmanager), Luuk Jacobs (Projectsecretaris), [redacted] (Assistent projectleider), [redacted] (Adviseur Communicatie), [redacted] (Adviseur Communicatie)

Inhoudelijke bijdragen
[redacted] (Regiestaf LRU), [redacted] (Regiestaf LRU), [redacted] (Regiestaf LRU), [redacted] (Regiestaf LRU), [redacted] (Regiestaf LRU), [redacted] (Regiestaf LRU), [redacted] (Accountmanager DSO), [redacted] (Adviseur DSO - Wonen), [redacted] (Accountmanager DMO), [redacted] (Archeoloog DSO), [redacted] (Directiesecretaris LRU), [redacted] (Planeconoom LRU), [redacted] (bureau [redacted] (bureau BVR), [redacted] (bureau BVR)

Kaart- en fotomateriaal
[redacted] (Communicatie LRU), [redacted], Beeldmakers, [redacted], Lines & Letters, Fotodienst Gemeente Utrecht, CAD-groep LRU, [redacted] t-Triode, Quadat ontwerpers

Grafische vormgeving en productie
T[redacted]s, Utrecht

Heeft u vragen over dit rapport of haar bijlagen dan kunt u contact opnemen met de heer [redacted] op telefoonnummer: 030 - 286 47[redacted] of e-mail: [redacted]n@utrecht.nl

Bijlage 3 Bouwplaatsinrichting

LUWTE (bestaande weg)

P P P P P P P

P

P 7st.

bouwhek op stoeprand!

K 13 K 14 K 15 K 16

H P R

mantelbuis tbv
bouwstroom en water
onder bouwweg

K 7 K 8 K 9 K 10 K 11 K 12

H P R

H P R

CAO

Directie/uitv

Zaagloods

Opslagcont.

wp

P P P P P P P P P

ZANDWEG (EENRICHTINGSWEG)

UIT IN

IN / UITRIT
BOUWTERREIN

Renvooi

H P R Gescheidenafvalinzameling
H = hout
P = puin
R = restafval (chemisch afval apart inzamelen)

Bouwhekken rondom bouwterrein

Bouwkast elektra

wp Watermeterput

Bouwterrein verhard (puingranulaat)

Bouwterrein verhard (stelconplaten bestaand)

Directie/uitv Ketenpark

Opslagcont.

Project:	Koedam fase 2 (bouwrijp) De Meern
Onderwerp:	Bouwplaatsinrichting fase 2
Schaal:	1:100
Formaat:	A0
Datum:	05-06-2020
Gewijzigd:	n.v.t.
Getekend:	
Tekening:	T-02

Pascalweg 11B
Postbus 170
8070 AD Nunspeet
T 0341 - 252400
F 0341 - 257370
E info@klompenburgbouw.nl

KLOMPENBURG BOUW