

**Aanvulling MER Regionaal
Structuurplan BRU t.b.v. partiele
herziening 2001**

Verantwoording

Titel	Aanvulling MER Regionaal Structuurplan BRU t.b.v. partiele herziening 2001
Opdrachtgever	Bestuur Regio Utrecht
Projectleider	Berto Meeuwissen M.Sc.
Auteur(s)	Ing. Renate Lubbers, ir. Ronald Hemel, Berto Meeuwissen M.Sc.
Projectnummer	3976289
Aantal pagina's	30
Handtekening	

Datum	2 november 2001
-------	-----------------

Colofon

Tauw bv
Handelskade 11
Postbus 133
7400 AC Deventer
Telefoon (0570) 69 99 11
Fax (0570) 69 96 66

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of anderszins zonder voorafgaande, schriftelijke toestemming van de opdrachtgever of Tauw bv.

Kwaliteit en verbetering van product en proces hebben bij Tauw bv een hoge prioriteit. Tauw hanteert daartoe een managementsysteem dat is gecertificeerd dan wel geaccrediteerd volgens:

. NEN-EN-ISO 9001.

Inhoud

1	Inleiding	4
2	Inhoudelijk vergelijkbare besluiten	5
2.1	Programma	5
2.2	Planning en fasering	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
3	Verkeer en vervoer	8
3.1	Verkeer	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
3.2	Geluid	11
3.3	Luchtkwaliteit	11
4	Ecologische waarden	13
4.1	Ecologisch waardevolle gebieden	13
4.2	Ecologisch waardevolle soorten	14
5	Watertoets	16
6	Literatuur	19

Bijlagen

1 Inleiding

In 1997 heeft het Algemeen Bestuur van het Bestuur Regio Utrecht (BRU) het Regionaal Structuurplan *een RSP voor de tien* vastgesteld. In dit *RSP voor de tien* is het ruimtelijk beleid van de stadsregio rond Utrecht vastgesteld voor de periode 1995-2005 met een doorkijk naar de periode tot 2015. Onderdeel hiervan is de ontwikkeling van Leidsche Rijn, reden waarom het Masterplan Leidsche Rijn onderdeel van het *RSP voor de tien* is.

Inmiddels is gebleken dat de besluiten met betrekking tot Leidsche Rijn in dit structuurplan een zorgvuldiger redactie vragen om de destijds beoogde status van Concrete Beleidsbeslissing te kunnen behouden. Om die reden heeft het BRU besloten om een partiële wijziging te gaan opstellen. Het ontwerp van deze partiële wijziging doorloopt momenteel de inspraak.

Aan het *RSP voor de tien* was een MER gekoppeld, het MER Partieel Regionaal Structuurplan. In dit MER worden de effecten van verschillende alternatieven voor de verstedelijking in de regio in beeld gebracht. De hoofdopzet van Leidsche Rijn conform het Masterplan is onderdeel van al deze alternatieven. Destijds heeft de Commissie voor de m.e.r. aan dit MER een positief advies gegeven.

Omdat de partiële herziening inhoudelijk geheel overeenstemt met de beleidsbeslissingen in het *RSP voor de tien* zelf, meende het dagelijks bestuur van het BRU dat het MER Partieel Regionaal Structuurplan alle benodigde milieu-informatie voor de partiële wijziging bevatte. In het overleg met de Commissie voor de m.e.r. is geconstateerd dat enige verduidelijking en actualisatie gewenst is. De verduidelijking betreft met name de overeenkomsten tussen de het besluit van 1997 en de wijze waarop Leidsche Rijn momenteel wordt ingevuld, zowel qua inhoud als qua planning. De actualisatie concentreert zich op de milieuthema's verkeer en daaraan gerelateerde hinder, ecologie en water.

Voorliggende notitie voorziet in deze extra informatie.

leeswijzer@@

2 Inhoudelijke vergelijking van besluiten

2.1 Programma

Door het verschil in schaalniveau tussen het gehele *RSP voor de tien* en de huidige partiële herziening is niet in één oogopslag duidelijk of de huidige besluitvorming volledig overeenstemt met de besluitvorming in het kader van het oorspronkelijke *RSP voor de tien*.

Daarom zijn de concrete beleidsbeslissingen (CBB) in de partiële herziening zijn in tabel 2.1 gezet naast het Uitvoeringsprogramma Leidsche Rijn in het *RSP voor de tien*. Opgemerkt wordt, dat de concrete beleidsbeslissingen in de Partiele Herziening alleen betrekking hebben op het programma tot 2005, zodat ook de informatie in onderstaande tabel tot deze periode beperkt is.

Tabel 2.1 Vergelijking Concrete Beleidsbeslissingen Partiele Herziening met oorspronkelijke *RSP voor de tien*

CBB Partiele Herziening	Uitvoeringsprogramma <i>RSP voor de tien</i>	toelichting
Realisatie woningbouw-programma van 20.000 in Leidsche Rijn, waarvan 30% in de sociale sector	Bouw van 10.000 woningen in Utrecht en 10.000 in Vleuten-De Meern, in totaal voor 30% in de sociale sector	Veldhuizen (3450) , Vleuterweide (6000) en De Woerd (550) vallen binnen vml. Gemeente Vleuten-De Meern, overige deelgebieden binnen vml. grenzen Gemeente Utrecht
De ontwikkeling van een stedelijk recreatief Groencomplex met begrenzingen zoals op de plankaart	Start ontwikkeling van een regionaal/stedelijk groencomplex	De begrenzing op de kaart van het uitvoeringsprogramma en de partiële herziening komen overeen.
Realisatie van 235.000 m ² BVO kantoren, waarvan 175.000 m ² in Papendorp-oost, 40.000 m ² in Vleuterweide, 10.000 m ² in Langerak en 10.000 m ² in Parkwijk	Ontwikkelen van grootste deel Oudenrijn/Utrecht en Oudenrijn/De Meern als B-locatie en kleinere concentraties in huidig Vleuterweide	Op plankaart <i>RSP voor de tien</i> zijn Papendorp-oost en delen van Vleuterweide als locatie ingetekend; realisatie van 20.000 m ² in Parkwijk en Langerak volgt aanbeveling functiemenging MMA
Realisatie van 116,8 ha bedrijventerreinen B in Wetering-zuid, Strijkviertel, Papendorp-west	Ontwikkelen hoogwaardige, kennisgeoriënteerde bedrijvigheid op locaties conform Wetering-zuid, Strijkviertel, Papendorp	Locaties ingetekend op plankaart <i>RSP voor de tien</i> , pag. 66
Realisatie van 82,8 ha bedrijventerreinen C in met name Wetering-noord, Haarrijn	Ontwikkeling logistieke dienstverlening en handel op locaties conform Wetering-noord en Haarrijn.	Locaties ingetekend op plankaart <i>RSP voor de tien</i> , pag. 66

In bijlage 1 van deze notitie is de inhoudelijke vergelijking tussen het *RSP voor de tien* en de partiële herziening nader toegelicht.

2.2 Huidige ontwikkeling naast Uitvoeringsprogramma RSP

2.2.1 Huidig programma naast Uitvoeringsprogramma RSP

In bijlage 1 van de partiële herziening is een toelichting gegeven op de huidige stand van zaken ten aanzien van infrastructuur. In het *RSP voor de tien* valt deze uitwerking van dit aspect grotendeels onder de programmapunten 1) Start verplaatsing en integratie A2, 2) Aanleg verbinding HOV, 13) Aanleg noodzakelijke lokale wegenstructuur.

Tijdens het overleg met de Commissie voor de m.e.r. bleek dat onduidelijk is in hoeverre de huidige plannen overeenstemmen met het Uitvoeringsprogramma uit het *RSP voor de tien*, en daarmee of de strekking van de huidige Concrete Beleidsbeslissingen door (op zich logische) actualisaties niet is gewijzigd ten opzichte van het Uitvoeringsprogramma, waarop het MER is gebaseerd.

De informatie over de huidige planvorming is betrokken uit:

- de Structuurschets Vleuten-De Meern (1997),
- de Actualisatie Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn Utrecht (1999),
- Ontwikkelingsplan Rijnsche Park (2000)
- de Actualisatie Verkeersstructuur Leidsche Rijn (2001) .

In onderstaande tekst zijn overeenkomsten en verschillen samengevat, een uitgebreide uitwerking per onderdeel is opgenomen in bijlage 2.

Externe auto-ontsluiting

De verbreding van de A2 is vertraagd: was er in het *RSP voor de tien* nog van uitgegaan, dat deze in de planperiode tot 2005 zou aanvangen, nu is deze geheel verschoven naar de planperiode na 2005¹. Overigens is reeds gestart met de voorbereiding, zodat de eerste werkzaamheden voor medio 2004 zijn gepland.

De ontsluiting op de A2 bij Maarssen ontwikkelt zich volgens planning, de overige twee vertragen conform de vertraging bij de verbreding van de A2.

De ontwikkeling van de verkeersbelasting is nader toegelicht in hoofdstuk 3.1

Interne auto-ontsluiting

In het Masterplan was een krap bemeten interne ontsluiting voorzien, omdat beoogd werd via een verhoogde congestie de modal split te beïnvloeden. Door de toename van het autogebruik moest de interen auto-ontsluiting recent worden aangepast.

De stroomwegen hebben hun dimensionering behouden. De noordelijke en zuidelijke stadsas zijn, conform de optie in het Masterplan voor een verhoogde toename van de verkeersintensiteit van 2*1 naar een 2*2-profiel verbreed. Daarnaast hebben vier wijkontsluitingswegen een verbindingsfunctie tussen beide stadsassen gekregen en zijn ze daartoe van een 30 naar een 50 km-regime opgeschaald. Deze wegen bevinden zich met name in de deelgebieden die na 2005 worden ontwikkeld. De consequenties van deze opschaling zullen dus bij de invulling van deze deelgebieden worden meegenomen.

HOV ontsluiting

De interne HOV-ontsluiting is enigszins vertraagd, maar komt volgens de huidige planning binnen de planperiode gereed, deels door gebruik te maken van tijdelijke tracé's. Daarmee treedt geen wijziging op ten opzichte van de uitgangspunten uit het MER Partieel Regionaal Structuurplan.

De autonoom van Leidsche Rijn te realiseren verdubbeling van het spoor en de daaraan gekoppelde introductie van Randstadspoor is vertraagd van de periode 2000-2005 naar de periode 2004-2011. Ter compensatie wordt in Leidsche Rijn een tijdelijk station aangelegd en wordt bezien of de stoptrein van Leiden naar Utrecht ook deze halte kan aandoen. Dan zou

¹ Parallel daaraan is ook de ontwikkeling van de deelgebieden G en Stadscentrum (ca 7000 woningen) vertraagd.

binnen de planperiode alsnog een treinverbinding met een frequentie van 4 per uur gerealiseerd zijn.

Op de verdere invulling van OV wordt in hoofdstuk 3.1. nader ingegaan.

Fietsontsluiting

De fietsontsluiting is ten opzichte van het Masterplan geïntensiveerd. De realisatie is gekoppeld aan de ontwikkeling van de deelgebieden.

2.3 Voortgang realisatie

Het plangebied Leidsche Rijn is opgesplitst in deelplannen. In tabel 2.1 is een overzicht gegeven van de voortgang van de deelplannen die bij het programma tot 2005 behoren. Daarmee ontstaat een goed beeld van effecten die al zijn opgetreden en nog te verwachten effecten.

Tabel 2.2.2 Overzicht voortgang realisatie deelgebieden Programma tot 2005

Deelgebied	ontwerp	bouwrijp	start bouw / aanleg	in gebruik
1. Haarrijn (bedrijfsterrein)	nee	nee	nee	nee
2. Wetering-noord	gereed	geheel	geheel	geheel
3. Wetering-zuid	gestart	nee	nee	nee
6. Rijsche Park	gestart	nvt	nee	nee
7. Terwijde	deels gereed	deels	nee	nee
8. Vleuterwijde	deels gereed	deels	nee	nee
9. de Woerd	nee	nee	nee	nee
10. het Zand	gestart	nee	nee	nee
12. Langerak	gereed	geheel	geheel	geheel
13. Parkwijk	gereed	geheel	deels	deels
14. Veldhuizen	gereed	geheel	geheel	bijna geheel
15. Strijkviertel	nee	nee	nee	nee
16. Papendorp-west	gereed	deels	deels	deels
17. Papendorp-oost	gereed	deels	deels	deels

3 Verkeer en vervoer

3.1 Verwachte verkeersintensiteiten

De geprognostiseerde intensiteiten uit de Ontwikkeleingsvisie (1997) voor het jaar 2015 zijn vorig jaar geactualiseerd. Bij deze actualisatie zijn de nieuwe beleidslijnen van het rijk en de autonome ontwikkelingen vertaald in het verkeersmodel. Het gaat daarbij onder meer om het (falen van het) prijsbeleid ter stimulering van het OV en het autobezit. Tevens zijn de aanpassingen in de wegenstructuur van Leidsche Rijn doorgevoerd zoals deze zich sinds 1997 hebben ontwikkeld.

Binnen Leidsche Rijn zijn verschuivingen opgetreden in de intensiteiten, zie tabel 3.1. In de tabel zijn ook de prognoses uit 1997 (bij de toenmalige wegenstructuur) opgenomen. Een vergelijking met de prognoses uit het MER voor 2015 is niet mogelijk. De betreffende data is niet te achterhalen dan wel niet te vergelijken, omdat de telpunten verschillen.

Tabel 3.1 Veranderingen in de verkeersintensiteiten op hoofdwegen in Leidsche Rijn

Wegvak	Prognose 1997 voor 2015 (mvtg/etmaal)	Prognose 2001 voor 2015 (mvtg/etmaal)
Noordelijke stadsas (ten westen van station Utrecht-west)	13.800	19.200
Zuidelijke stadsas (ter oosten van 't Zand)	10.700	15.700
Stroomweg De Tol (ten noorden van aansluiting Terwijde)	24.700	25.100
Stroomweg Velduizen (tussen Heldammersingel en aansluiting A12)	37.700	37.300
Stroomweg Oudenrijn (nabij de Letchertweg)	14.700	13.900

De verschuivingen worden veroorzaakt door:

- Een andere verdeling van het autoverkeer over de wegenstructuur
De andere verdeling van het verkeer over de wegenstructuur is het gevolg van een beperkte aanpassing van de interne wegenstructuur in Leidsche Rijn. In het Masterplan was een fijnmazige wegenstructuur (woonstraten) tussen de noordelijke en zuidelijke stadsas voorzien. Deze structuur werd ook wel het condensatormodel genoemd. De nadere planuitwerking van de woongebieden heeft echter uitgewezen dat niet alle woonstraten konden worden opgespannen tussen de twee stadsassen. Hierdoor dreigden de overblijvende woonstraten overbelast te raken (meer dan 4.000 mvtg/etmaal). Door het doorgaande autoverkeer door de woongebieden nagenoeg onmogelijk maken en enkele aanpassingen aan te brengen in de overige wegenstructuur is de verkeersdruk in de woongebieden afgenomen en verschoven naar de hoofdwegen. Het doorgaande autoverkeer door woongebieden is nu geconcentreerd op de Stadsas, Het Zand, de Europaweg en eventueel de Parkrandweg, zie ook het infrastructuuroverzicht in bijlage 2.

- Een toename van het verkeer op de hoofdwegen.
Er is weliswaar een toename van het autoverkeer geconstateerd, deze is echter relatief gering. Bovendien is er alleen sprake van een groei van het autoverkeer op de regionale hoofdwegen (de autowegen, de aansluitingen daarop en op de stroomwegen). De toename van het autoverkeer in de woongebieden zelf is zeer beperkt. De verklaring hiervoor is dat de groei van het autoverkeer grotendeels het gevolg is van langere afstanden die overbrugd worden per autorit, terwijl het aantal autoritten per persoon slechts in beperkte mate is toegenomen. De langere afstanden worden op de hoofdwegen (en dat met name op de autosnelwegen) afgelegd.

Overigens leiden deze actualisaties niet tot een andere vergelijking van de alternatieven die zijn uitgewerkt in het MER Partieel Regionaal Structuurplan, omdat zowel de verkeersontwikkeling als de opzet voor de ontwikkeling van Leidsche Rijn in alle alternatieven van het MER vergelijkbaar is.

3.2 Toereikendheid geplande capaciteit wegennet

De verschuivingen van de verkeersintensiteiten hebben geen gevolgen gehad voor het aantal en de dimensionering van de aansluitingen op de autosnelwegen. Door een overcapaciteit in het oorspronkelijk geplande aantal en de dimensionering is deze nog steeds toereikend.

Door de verschuiving van het autoverkeer van de woonstraten naar de hoofdwegen binnen Leidsche Rijn, de krappe dimensionering die in het Maserplan was voorzien en de beperkte groei van het autoverkeer moesten er enkele aanpassingen worden aangebracht in hoofdwegen-structuur van Leidsche Rijn. Zo is (conform het uitwijk-scenario in het Masterplan) het aantal rijstroken van de noordelijke stadsas is over een beperkt gedeelte uitgebreid van 2*1 naar 2*2. Daarnaast zal er in deelgebied G een verbinding tot stand worden gebracht tussen de noordelijke stadsas en de stadsweg. Behalve deze uitbreiding is er voor enkele wegen een reservering gepleegd, zodat in de toekomst een eventuele uitbreiding van het aantal rijstroken van 2*1 naar 2*2 mogelijk blijft.

Zoals genoemd zijn deze uitbreiding en reserveringen nodig omdat de interne hoofdwegen van Leidsche Rijn krap waren gedimensioneerd. Een beperkte toename heeft dan direct tot gevolg dat de capaciteit van de wegen niet meer voldoende is. De intensiteit/capaciteit verhouding naderde bij veel wegvakken van de hoofdwegen al in de eerste plannen de 0,8. Bij geringe stijging van het autoverkeer stijgt de I/C verhouding dan tot boven de 1,0. Aangezien dit niet acceptabel is, is een uitbreiding van de wegcapaciteit noodzakelijk. Omdat de toename van het autoverkeer beperkt is, de wegcapaciteit van verschillende wegvakken verdubbeld is, dan wel dat er sprake is van een reservering om een verdubbeling mogelijk te maken, is er nu voldoende ruimte om eventuele niet voorziene groei van de autoverkeer met de thans geplande wegenstructuur op te vangen.

3.3 Eventuele (tijdelijke) ontoereikendheid

Tijdelijke ontoereikendheid van het interne wegennet in Leidsche Rijn zou kunnen optreden vanwege congestie op de omliggende snelwegen, bijvoorbeeld door de vertraging in de verbreding. Ook het niet tijdig gereed komen van aansluitingen kan binnen Leidsche Rijn leiden tot congestie. Om dit te voorkomen zijn een aantal maatregelen uitgevoerd en/of reserveringen getroffen.

Bij 3.2 is al aangegeven dat er in het plan Leidsche Rijn reserveringen zijn getroffen, zodat bij niet voorziene ontwikkelingen de wegcapaciteit alsnog kan worden uitgebreid. Het betreft de

Stadsweg (uitbreiding van 2*1 naar 2*2 en de Parkrandsingel als eventuele doorgaande verbinding tussen de noordelijke en zuidelijke stadsas). Bovendien is aangegeven dat door de reeds getroffen maatregelen er voldoende ruimte is om eventuele niet voorziene groei van de autoverkeer met de thans geplande wegenstructuur op te vangen. Daarmee wordt een eventuele ontoereikendheid van de geplande capaciteit voorkomen.

Een tijdelijke ontoereikendheid wordt voorkomen door:

- de aanleg van hoofdinfrastructuur zoveel mogelijk gelijk op te laten lopen met de gebiedsontwikkeling.
- daar waar dat niet mogelijk is tijdelijke infrastructuur realiseren. De volgende voorzieningen zijn gerealiseerd of gepland:
 - doortrekken van Letchertweg omdat 2e aansluiting A12 nog niet gereed is,
 - omleggen Verlengde Vleutenseweg omdat spoor-onderdoorgangen niet gereed zijn,
 - tijdelijk NS-station Utrecht-west,
 - tijdelijke verbinding tussen Oudenrijnseweg en Rijksstraatweg voor busverbinding
 - diverse tijdelijke fietsverbindingen.

3.4 Modal split

Bij de actualisatie van de verkeersstructuur is ook de modalsplit in de eindsituatie per 2015 berekend. Gegevens over de modal-split van 2005 zijn niet beschikbaar.

De vergelijking tussen de oude en geactualiseerde modalsplit is opgenomen in onderstaande tabel. Daarin zijn zowel de verplaatsingen binnen Leidsche Rijn (interne modal split), als de verplaatsingen met alleen een begin- of eindpunt in Leidsche Rijn opgenomen (externe modal split).

Daarnaast is er ook een tabel opgenomen waarin Leidsche Rijn, wat betreft de externe verplaatsingen, wordt vergeleken met Houten na realisatie van Houten-zuid.

in- en externe modalsplit	voorspelling 1997 voor 2015	voorspelling 2001 voor 2015
fiets	36,4%	37,2%
openbaar vervoer	16,0%	12,5%
auto	47,6%	50,4%
	100%	100%

externe modalsplit	voorspelling 2001 voor 2015	Houten
fiets	26,0%	17,0%
openbaar vervoer	19,0%	16,0%
auto	55,0%	67,0%
	100%	100%

3.5 HOV-planning

In het planningsoverzicht van het Masterplan Leidsche Rijn is ten aanzien van de realisatie van het HOV opgenomen dat zowel de Noord- als Zuidradiaal medio 2000 gereed zouden zijn. Afgaande op de meest recente planning van Leidsche Rijn zullen de Noord- en Zuidradiaal respectievelijk in 2004 en 2002 gereed zijn, als bruggen over het Amsterdam Rijnkanaal gereed zijn.

Om de opgelopen vertraging op te vangen worden diverse tijdelijke infrastructuur maatregelen getroffen (zie 2.3). Ten behoeve van de realisatie van de tijdelijke infrastructuur is speciaal een projectmanager aangetrokken. Deze is ook verantwoordelijke voor het opzetten van een tijdelijke busnet dat jaarlijks geactualiseerd wordt.

3.6 MIT-projecten

Voor de ontsluiting van Leidsche Rijn is de gemeente voor een deel afhankelijk van projecten die onder verantwoordelijkheid van het rijk worden gerealiseerd (A2, A12 de aansluitingen op de rijkswegen, de spooruitbreiding en de stations), of met subsidie van het rijk worden gesubsidieerd (HOV).

Gelet op de afspraken die hierover met het rijk zijn gemaakt (VINEX-akkoord en BOR-afspraken), staat de realisatie van deze projecten staat niet ter discussie. Alle projecten staan dan ook in het MIT vermeld. Het betreft:

- A2 (realisatietabel)
- A12 (planstudietabel)
- spooruitbreiding (realisatietabel)
- HOV (realisatietabel).

Over de realisatie van de tweede aansluiting A12 zijn in het kader van het BOR concrete afspraken gemaakt. Zowel van de MIT-projecten als het BOR zijn de betreffende passages toegevoegd.

3.7 Geluid

Door de wijziging van de verkeer- en vervoerprognoses voor 2005 en 2015, zal ook de geluidzonering wijzigen. De meeste wegen waar een geluidsrelevante toename van verkeer optreedt, liggen buiten woongebieden (Stroomweg De Tol) of in gebieden waar ontwikkeling na 2005 is voorzien, zoals Noordelijke Stadsas, Stadsweg, 't Zand en Parkrandweg, die alle in Het Zand en deelgebied G liggen. Daar wordt de verhoogde intensiteit (waar nodig) meegenomen in de desbetreffende planuitwerking.

Op plaatsen waar zowel wegen als woongebieden al zijn aangelegd is een hogere geluidsbelasting ontstaan, zoals de zuidelijke Stadsas ter hoogte van Langerak.

Ten opzichte van het MER Partieel Regionaal Structuurplan zijn enkele aanpassingen in de planuitwerking doorgevoerd die de geleuidsbelasting verminderen²: binnen het plangebied is veelal sprake van toepassing van afschermdende bebouwing met dove gevels om het benodigd aantal ontheffingen in het kader van de Wet Geluidhinder te minimaliseren. Daarnaast wordt nu op de belangrijkste wegen binnen het plangebied ZOAB of fluisterasfalt toegepast in plaats van DAB, zoals in het MER aangenomen. Tenslotte wordt de snelheid op de doorgaande wegen binnen het plangebied teruggebracht van 80 km/u naar 50 km/u.

3.8 Luchtkwaliteit

² Overigens is bij de effectberekening in het MER geen rekening gehouden met afscherming, maar dit vindt –zeker langs de snelwegen- natuurlijk wel plaats. Als gevolg hiervan kunnen de geluidseffecten in het MER met name voor Leidsche Rijn zijn overschat vanwege de compacte opzet van dit stadsdeel.

Het planniveau van het RSP leende zich alleen maar voor de berekening van de verhoging van de stedelijke achtergrondconcentraties ten gevolge van de verstedelijkingsvarianten en uitspraken over de luchtkwaliteit naast snelwegen.

In Leidsche Rijn zijn langs de drukke wegen de afstanden tussen de trottoirs en de wegas altijd zo groot dat er (nu en in de toekomst en ook conform de EU-richtlijnen) geen sprake is van normoverschrijding.

Uiteraard is de integratie van de A2 moeilijker, want daar wilde men de barrière zo klein mogelijk houden. Hiertoe zijn verschillende berekeningen gemaakt en er is een windtunnel-onderzoek uitgevoerd (TNO/ 2001). Deze zullen worden betrokken bij de besluitvorming over de verbreding en verplaatsing van de A2 en de aanvulling op het MER CAU die daartoe zal worden opgesteld.

De verkeersbelasting op de bestaande stad is mede door het verkeer vanuit Leidsche Rijn wel problematisch. Aan dit probleem wordt op stedelijk niveau gewerkt op basis van berekeningen van de luchtkwaliteit en geluidhinder.

4 Ecologische waarden

4.1 Ecologisch waardevolle gebieden

4.1.1 Bestaande waarden onder druk

In het plangebied voor Leidsche Rijn zijn geen gebieden aanwezig die behoren tot 'landelijk gebied 5' in het Streekplan 1996. Binnen deze categorie heeft Provincie Utrecht de EHS uitgewerkt³.

Binnen Leidsche Rijn zijn wel natuurwaarden aanwezig (geweest), bijvoorbeeld gekoppeld aan Park Voorn en het griendcomplex langs de A2. Het Park Voorn is in het *RSP voor de tien* ingepast in Leidsche Rijn, ten aanzien van het griendcomplex is besloten dat dit niet kon worden behouden. In het MER Partieel Regionaal Structuurplan is dit als één van de belangrijkste effecten aangeduid.

Bij het bouwrijp maken van het deelgebied Wetering-noord is dit gebied inmiddels verloren gegaan.

Verder blijkt uit onderzoek van Bisterbosch en Helling (1997) dat het centrale deel van Leidsche Rijn (deelgebieden Langerak, Het Zand, oostelijk Terweijde) een lage ecologische waardering heeft. Geheel Papendorp en Parkwijk hebben een matige waardering. Het noord-oostelijke deel van Terweijde, Wetering zuid en Strijkviertel hebben een vrij hoge waardering. De gebieden met hoge waarden zijn gekoppeld aan het eerder genoemde griendengebied in Wetering-noord en Park Voorn.

In dit onderzoek is de veronderstelling dat het plangebied een hoge waarde heeft voor weidevogels niet bevestigd, al zijn er wel weidevogels aangetroffen.

4.1.2 Ontwikkeling nieuwe waarden

Bij het ontwikkelen van Leidsche Rijn is ervoor gekozen de natuurwaarden te concentreren in enkele grote gebieden en in de woongebieden zo veel mogelijk recreatief groen te maken met waar mogelijk ook ecologische functies verbonden aan de grote gebieden. Compensatie voor het verloren griendcomplex langs de A2 vindt plaats in de twee grote groengebieden: het Rijnsche Park (300 ha) en in de Haarijnse Plas (80 ha), waarbij met name in de laatste vergelijkbare biotopen worden ontwikkeld als in het griendcomplex.

In het Rijnsche Park, in het hart van Leidsche Rijn, wordt een groot samenhangend deel van het landschap behouden. Dit Rijnse park kent naast ruimte voor recreatie en groen ook een specifieke ecologische functie, m.n. in het centrale ommuurde gedeelte. Het Rijnse park wordt via groene linten vervlochten met het omringend woongebied. Het dient als een ecologische corridor tussen waterlandschap in het noorden en het slagenlandschap in het zuiden van Leidsche Rijn. In het park vormt het Jac P.Thijse lint (12 km lang) een ecologische verbinding. Het ommuurde deel van het park zal in ecologisch opzicht een kerngebied voor bosdieren worden, met doelsoorten als de eekhoorn, bosuil en de vleermuis. Het lint is een De ecologische verbinding in het Lint vormt tevens een leefgebied voor allerlei dier- en plantsoorten. Hier wordt ruimte geboden aan doelsoorten als de ringslang, muizen en de hermelijn en de daarbijbehorende vegetatietypen.

De Haarijnse Plas in het noordwesten van Leidsche Rijn krijgt aan de zuidzijde van de plas een gebied met een expliciete ecologische functie - dit zal m.n. een "natte" natuurzoone worden. In deze zone zijn doelsoorten voorzien die behoren bij diep en ondiep open water, rietmoerassen

³ Het Griendcomplex langs de A2 waseerder aangemerkt als kerngebied EHS, maar deze status is vervallen op grond van besluitvorming tijdens de voorbereiding van het Masterplan, zodat het gebied op de plankaart niet als EHS is opgenomen.

en andere verlandingsituaties, ruigten en extensieve graslanden. Te denken valt aan water- en moerasvogels, amfibieën, libellen en dagvlinders, kleine zoogdieren.

Om de ecologische waarden van de te ontwikkelen woon- en werkgebieden te maximaliseren is in aanvulling op het MER Partieel Regionaal Structuurplan een ecologische visie ontwikkeld. Deze geeft op detailschaal weer waar ecologische verbindingen tussen de grote groengebieden en de woongebieden mogelijk zijn en hoe deze moeten worden ingericht.

4.2 Ecologisch waardevolle soorten

Per deelgebied is in tabel 4.1 weergegeven welke beschermde dier- en plantensoorten in 1997 voorkwamen. De gegevens zijn afkomstig uit het onderzoeksrapport 'Actuele natuurwaarden Leidsche Rijn' [Bisterbosch en Helling, 1997]. In deze rapportage zijn gegevens betreffende de volgende soortgroepen verzameld:

- hogere planten;
- zoogdieren;
- broedvogels;
- dagvlinders;
- libellen;
- amfibieën en reptielen;
- vissen.

Tabel 4.1 Soorten beschermd via NB-wet, Habitatrichtlijn en EG vogelrichtlijn

Deelgebied cf. Bisterbosch en Helling (deelplan LR)	flora	fauna
Groenendijk en Oudenrijn (Langerak, Strijkviertel ⁴)	<ul style="list-style-type: none"> • Zwanebloem 	<ul style="list-style-type: none"> • Dwergvleermuis • Ruige dwergvleermuis • Kuifeend • Kleine watersalamander • Gewone pad
Hoge weide centraal + Hoge weide oost (Parkwijk ⁵)	<ul style="list-style-type: none"> • Zwanebloem • Aardaker 	<ul style="list-style-type: none"> • Dwergvleermuis • Ruige dwergvleermuis • Visdief • Kleine watersalamander • Gewone pad • Bruine kikker • Groene kikker
Lage weide oost (Terweijde, Wetering)	<ul style="list-style-type: none"> • Zwanebloem • Aardaker 	<ul style="list-style-type: none"> • Laatvlieger • Dwergvleermuis • Slobeend • Kleine watersalamander • Meerkikker • Gewone pad • Kleine modderkruiper
Lage weide west en oost (Wetering)	<ul style="list-style-type: none"> • Zwanebloem • Aardaker 	<ul style="list-style-type: none"> • Laatvlieger • Dwergvleermuis • Zwarte stern

⁴ Fauna concentreert zich in gedeelte Strijkviertel

⁵ Fauna concentreert zich in omgeving Park Voorn

		<ul style="list-style-type: none"> • Blauwe kiekendief • Slobeend • Kleine watersalamander • Meerkikker • Gewone pad • Kleine modderkruiper
Papendorp – oost (Papendorp)	• -	<ul style="list-style-type: none"> • Dwergvleermuis • Kleine watersalamander

Van de gebieden Veldhuizen en Vleuterweide zijn geen actuele gegevens bekend aangezien deze gebieden niet in het genoemde onderzoek zijn opgenomen.

Bij de realisatie van de deelplannen is waar mogelijk rekening gehouden met de aanwezigheid van deze soorten. De algemene ambitie om waardevolle bebouwing, cultuurhistorische en archeologische elementen in Leidsche Rijn te behouden en in te passen geeft daarvoor een aanknopingspunt. Ook de duidelijk visie op de realisatie van een duurzaam, ruim bemeten watersysteem waarin bestaande waterlopen worden ingepast kan daar aan bijdragen. Omdat deze inpassing beslissingen vraagt op zeer lokale schaal beschouwen wij het bestemmingsplan als het schaalniveau waarop de definitieve afweging voor ontheffing conform art. 25 van de Natuurbescheringwet.

Ondanks alle voornemens en inspanningen zullen plaatselijk biotopen niet zijn ingepast in de ontwikkeling van gebieden. In die deelplannen waar de bouw of het bouwrijp maken reeds is gerealiseerd (Langerak, Parkwijk, Veldhuizen), zullen deze waarden verloren zijn gegaan.

In deelgebieden die nog in een vroege fase van planvoorbereiding verkeren, is het inmiddels gebruikelijk voorafgaande aan de inrichting op hoofdlijnen een gedetailleerde ecologische inventarisatie uit te voeren om op lokale waarden te kunnen achterhalen. Een voorbeeld daarvan is de inventarisatie voor deelgebied Het Zand.

5 Watertoets

In deze paragraaf wordt de aanvullende informatie voor het onderwerp waterhuishouding beschreven. Vanuit het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn richtlijnen opgesteld om water als ordenend principe mee te nemen in de besluitvorming van ruimtelijke plannen ("de watertoets"). De Betuurlijke notitie Watertoets en de Handreiking Watertoets geven hier verder inhoud aan. In de handreiking worden indicatieve ontwerprichtlijnen en toetsingscriteria beschreven die bij de besluitvorming meegenomen dienen te worden. Voor het plangebied Leidsche Rijn is nagegaan of bij de planvorming rekening is gehouden met deze richtlijnen en criteria.

Locatiekeuze

Eén van de redenen om juist in Leidsche Rijn grootschalig te verstedelijken is de betrekkelijk geringe invloed die verstedelijking op die plaats heeft op het watersysteem in vergelijking met locaties langs de (noord) oostzijde van de bestaande agglomeratie Utrecht (Noorderpark, omgeving Bunnik).

Al bij de opzet van Leidsche Rijn is gestreefd naar een zo duurzaam mogelijk watersysteem: opvangen en vasthouden stonden van begin af aan centraal. In het hoger gelegen middengebied zou neerslag moeten infiltreren, in de lager gelegen noordelijke en zuidelijke randzone is extra open water voorzien om neerslag maximaal te kunnen bufferen. Daarnaast is in het Masterplan ook het loslaten van het vaste peil als middel geïdentificeerd om de inlaat van gebiedsvreemd water tegen te gaan.

Inrichting

De toelichting op inrichtingsniveau heeft betrekking op de gebieden die tot 2005 worden gerealiseerd of zijn gerealiseerd. De gebieden die na 2005 worden gerealiseerd vallen hier dus niet onder, daar wordt de watertoets bij de besluitvorming op inrichtingsniveau uitgevoerd.

Het Masterplan Leidsche Rijn is het startpunt geweest voor een duurzame inrichting van het watersysteem. Het watersysteem van Leidsche Rijn is beschreven in de rapport "Nieuwe stad, schoon water" van het projectbureau Leidsche Rijn en Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden, werkgroep waterhuishouding (2000). De bijbehorende plankaart geeft een weergave van het toekomstige hoofdwatersysteem met bijbehorende peilen. Deze peilen moeten nog bestuurlijk worden vastgesteld. Per deelgebied worden wijkwatergangen voorgesteld die aansluiten op het hoofdwatersysteem. De toetsing heeft betrekking op het hoofdwatersysteem van Leidsche Rijn.

In kleur is aangegeven in hoeverre water in de planvorming is betrokken, dan wel nog extra aandacht behoeft in de verder uitwerking van de bestemmingsplannen:

- Rood: behoeft aandacht (gepland of in uitvoering, nadere detaillering in bestemmingsplannen)
- Groen: wordt meegenomen in planvorming
- Geel: voor plangebied niet relevant, maar wordt vanuit beleidsstandpunt en duurzaamheid meegenomen in planvorming

Tabel 5.1. Ruimtelijke ontwerprichtlijnen en toetsingscriteria voor de watertoets van Leidsche Rijn

Thema	Waterdoelstelling	Indicatie ruimtelijke ontwerprichtlijn	Waterhuishoudkundig toetsingscriterium
Veiligheid	waarborgen veiligheidsniveau	<ul style="list-style-type: none"> - vrijwaren (potentiële) noodoverloopgebieden, winterbed en retentiegebieden - vrijwaren ruimte voor waterkeringen en dynamische waterverdediging - positionering hoogwaardige functies in laag risico-gebieden - afstandscriterium tot hoofdscheepvaartroute 	<ul style="list-style-type: none"> - huidige in opstelling zijnde veiligheidsnormering - ruimtebehoud voor toekomstige aanpassing in kader toenemende rivierafvoer/zeespiegelrijzing - externe veiligheidsnormering in verband met transport gevaarlijke stoffen over water
Wateroverlast	<ul style="list-style-type: none"> - reduceren van wateroverlast - vergroten veerkracht van watersystemen 	<ul style="list-style-type: none"> - grote terughoudendheid bij bebouwen van overstromingsvlaktes, beekdalen, natte en lage gebieden - ontwerpen met voldoende ruimte voor waterberging (afhankelijk van regionale urgentie in orde grootte van 5-15% voor stedelijk gebied en 5-10% voor landelijk gebied) - het eventueel bouwen in voor piekberging geschikte gebieden vereist compensatie en mitigatie op regionaal schaalniveau 	<ul style="list-style-type: none"> - ontwerp op toekomstgerichte maatgevende neerslagintensiteit en rivierafvoer - voorkeursvolgorde: vasthouden, bergen, afvoeren - voorkomen van afwenteling - handhaven maatgevende afvoer - onbelemmerde afvoer in rivieren en beken - ontzien van geschikte gebieden voor regionale piekberging
Riolering	vasthouden-bergen-afvoeren	rioleringsstelsel gericht op het niet afvoeren van regenwater naar RWZI	rioleringsstelsel gericht op het niet afvoeren van regenwater naar RWZI
Watervoorziening	<ul style="list-style-type: none"> - het voorzien van de bestaande functie van water van de juiste kwaliteit en de juiste hoeveelheid op het juiste moment - het tegengaan van nadelige effecten van veranderingen in ruimtegebruik op de behoefte aan water 	<ul style="list-style-type: none"> - functiekeuze afstemmen op "natuurlijke" beschikbare kwaliteit en kwantiteit - nieuwe ruimtelijke functies die bijdrage aan watervoorziening kunnen leveren bovenstrooms situeren - nieuwe ruimtelijke functies, zoals stedelijk gebied, zo veel mogelijk zelfvoorzienend laten zijn door water vast te houden in het zomerseizoen en water te bufferen en te infiltreren - ontzien van infiltratiegebieden en beïnvloedingsgebieden, zonodig beschermen van natuurgebieden en drinkwatervoorziening door bufferzone 	<ul style="list-style-type: none"> - regionale watervoorziening op peil - accent op gebiedseigen watervoorziening middels waterconservering - nieuwe watervraag - ontzien van geschikte gebieden voor regionale seizoensberging - ontwerp op toekomstige ontwikkelingen vraag watervoorziening
Volksgezondheid	minimaliseren risico watergerelateerde ziekten en plagen		<ul style="list-style-type: none"> - alert op combinaties moerasachtige watersystemen en wonen, stagnante wateren en ondiepe, brakke en/of eutrofe, opwarmingsgevoelige plassen (Haarrijnse plas, helofytenfilter)
Bodemdaling	Het tegengaan van verdere bodemdaling en reductie functiegeschiktheid	<ul style="list-style-type: none"> - functiekeuze afstemmen op "natuurlijk" peilregiem zettingsgevoelige gebieden - speciale aandacht voor bouwen in zettingsgevoelige gebieden door aangepaste inrichting en bouwwijze (kruipruimteloos, lage bodemdruk, drukriolering) 	<ul style="list-style-type: none"> - peilbeheer afgestemd op vertraging bodemdaling - voorkomen verder versnippering in peilgebieden - voldoende doorlatendheid grond bij wadi-infiltratie
Grondwateroverlast	het tegengaan van grondwateroverlast	<ul style="list-style-type: none"> - speciale aandacht voor zettingsgevoelige gebieden, winterbedden, kwelgebieden, overstromingsvlaktes, beekdalen - speciale aandacht voor bouwen in zettingsgevoelige gebieden door aangepaste inrichting en bouwwijze (kruipruimteloos, lage bodemdruk, drukriolering) 	<ul style="list-style-type: none"> - peilbeheer afgestemd op behoud natuurlijke waterhuishouding - voldoende mogelijkheden en benutting voor vasthouden, bergen van neerslag in bodem
Oppervlakte waterkwaliteit	behoud/realisatie van goede waterkwaliteit voor mens en natuur	<ul style="list-style-type: none"> - positionering van potentieel verontreinigende (of met meer risico op calamiteiten) benedenstrooms van 	<ul style="list-style-type: none"> - functiewijziging geen risico voor achteruitgang kwaliteit of belemmering bereiken kwaliteitsdoelstellingen

		<ul style="list-style-type: none"> - kwetsbare functies - ontzien van beïnvloedingsgebieden, zonodig beschermen van natuurgebieden en drinkwatervoorziening door bufferzone - speciale aandacht voor bouwen in zettingsgevoelige gebieden door aangepaste inrichting en bouwwijze (kruipruimteloos, lage bodemdruk, drukriolering) 	<ul style="list-style-type: none"> - inrichting en bouwwijze aangepast aan kwaliteitsdoelstelling
Grondwaterkwaliteit	behoud/realisatie van goede waterkwaliteit voor mens en natuur	<ul style="list-style-type: none"> - ontzien van infiltratiegebieden, zonodig beschermen van natuurgebieden en drinkwatervoorziening door bufferzone - speciale aandacht voor risicovolle activiteiten door aangepaste inrichting, bouwwijze en beheersmaatregelen (gesloten systemen, aangepaste teeltwijze, materiaalkeuze etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> - functiewijziging geen risico voor achteruitgang kwaliteit of belemmering drinkwater- of natuurfunctie
Verdroging	bescherming karakteristieke grondwaterafhankelijke ecologische waarden	<ul style="list-style-type: none"> - bestemming en inrichting van hydrologische beïnvloedingsgebieden afstemmen op doelgebied - als toch bebouwing plaats vindt grondwaterpositief bouwen - hydrologische bufferzone (orde grootte 200-500 meter rond natuurgebied aanhouden) 	<ul style="list-style-type: none"> - functiewijziging geen belemmering realisatie gewenste oppervlakte- en grondwaterregiem (ggor)
Natte natuur	ontwikkeling / bescherming van een rijke, gevarieerde en natuurlijk karakteristieke aquatische natuur	<ul style="list-style-type: none"> - bestemming en inrichting van hydrologische beïnvloedingsgebieden op doelgebied - als toch verdere bebouwing plaats vindt dan dmv ecologisch inrichten compenseren 	<ul style="list-style-type: none"> - functiewijziging geen risico voor achteruitgang kwaliteit/kwantiteit of belemmering bereiken natuurgerichte kwaliteitsdoelstellingen - beperken versnippering natte natuurgebieden - inrichting en bouwwijze aangepast aan kwaliteitsdoelstelling - beschermingsformules SGR en vogelrichtlijn

6 Literatuur

- Bakker, R. e.a. 1995: Masterplan Leidsche Rijn. Projectbureau Leidsche Rijn, Utrecht.
- Bestuur Regio Utrecht, 1997: Regionaal Structuurplan, *een RSP voor de tien*.
- Bisterbosch, B.L.M. en K.T.J. Helling, 1997: Actuele natuurwaarden Leidsche Rijn. Stichting Ecologisch Advies, Utrecht.
- Bloemers, W.P.S., 1998: Milieueffectrapport Ontgronding en inrichting Haarijnseplas. Adviesbureau De Meent b.v., Boxtel.
- Boer, Jan den, e.a., 1997: Structuurschets Vleuten-De Meern. VHP, Rotterdam
- DSO, afd. Milieu, 2000: Ecologische inventarisatie deelgebied Het Zand. Gemeente Utrecht, Utrecht
- Heidemij Advies, 1997: Milieu-effectrapport Partieel Regionaal Structuurplan Bestuur Regio Utrecht. Heidemij Advies b.v., Arnhem
- Linschoten, R. 2001: Actualisatie verkeersstructuur Leidsche Rijn. Grontmij, Adviesgroep Ruimte, Houten
- Projectbureau Leidsche Rijn, 1999: Actualisatie Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn Utrecht. Utrecht.
- Projectbureau Leidsche Rijn, 1999: De ecologische infrastructuur Leidsche Rijn Utrecht. Uitwerking van de Ontwikkelingsvisie. Utrecht.
- Projectbureau Leidsche Rijn, 2000, Rijnsche Park, leve het groen! Ontwikkelingsplan behorende bij de inpassingsstudie.
- Provincie Utrecht, 1996: Streekplan Provincie Utrecht.
- Triode, 2001. Planningsoverzicht Leidsche Rijn. Triode b.v. Amsterdam
- Vreken, Paul e.a.: Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn Utrecht 1997. Projectbureau Leidsche Rijn, Utrecht

Bijlage

Inhoudelijke vergelijking tussen *RSP* voor de *tien* en de partiële herziening 2001

Woningbouwprogramma: programma tot 2005 + programma vanaf 2005 (streefbeeld)	RSP 1997	RSP 2001(partiële herziening)
Aantal woningen in locatie LR	20.000 (+ 10.000)	Idem
Percentage sociale woningbouw	30%	Idem
Voormalig Vleutense deel	10.000 (+ Haarzicht)	Idem
Voormalig Utrechtse deel	10.000 (+ 10.000 minus Haarzicht)	Idem
Ligging woonmilieu "Gemengde stadswijk met hoge dichtheid" binnen de locatie Leidsche Rijn.	In oostelijke deel van locatie LR. Fasering afhankelijk van A2- integratie. Het betreft deelgebieden G, Stadsdeelcentrum en (noordelijk deel) Strijkviertel.	Idem. Valt volledig in programma vanaf 2005. Aankondiging dat gemeente Utrecht voor betreffende deelgebieden MER-procedures zal volgen.
Nadere locatiebepaling Programma tot 2005	Gebied vergelijkbaar met Veldhuizen, Vleuterweide, Parkwijk, Langerak, Terwijde, De Woerd, deel van Het Zand en beperkt deel van G.	Idem, met kanttekening dat G thans volledig valt binnen programma vanaf 2005 waardoor aandeel van Het Zand in programma tot 2005 iets stijgt en in programma vanaf 2005 iets daalt.
Nadere locatiebepaling Programma vanaf 2005	Gebied vergelijkbaar met Haarzicht, bijna geheel G incl. Stadsdeelcentrum, deel van Het Zand en noordelijk deel van Strijkviertel.	Idem, met kanttekening (zie hierboven) t.a.v. beperkte uitruil tussen G en Het Zand. Verder expliciet opnemen van de mogelijkheid om aan de randen van het Centrale Park beperkt deel v/h programma vanaf 2005 toe te voegen.
Nadere uitwerkingen (binnen RSP-beleidskader)	Verwijst naar Ontwikkelingsvisie van Utrecht en Structuurschets van Vleuten de Meern.	Idem.
Concrete Beleidsbeslissingen voor programma vanaf 2005	Géén.	Idem.

Kantorenprogramma B: programma tot 2005 +	RSP 1997	RSP 2001(partiële herziening)

programma vanaf 2005 (streefbeeld)		
Aantal m2 bvo in locatie LR	235.000 + 465.000	Idem
Voormalig Vleutense deel	40.000	Idem
Voormalig utrechtse deel	195.000 + 465.000	Idem
Nadere locatiebepaling Programma tot 2005	Grootste deel in Papendorp-oost, 40.000 m2 in Vleuterweide en start beperkt deel in het noorden van G.	Idem, v.w.b. Papendorp-oost en Vleuterweide. Start invulling van deelgebied G (noord) schuift op naar programma vanaf 2005, ivm vertraging A2-integratie. Op kleine schaal wordt invulling gegeven in resp. Parkwijk en Terwijde(elke wijk 10.000m2); dit komt tegemoet aan MMA uit het MER (meer combinatie wonen en werken ivm fietsafstanden).
Nadere locatiebepaling Programma vanaf 2005	Deelgebied G inclusief Stadsdeelcentrum en noordelijk deel van Strijkviertel. Deelgebied G en noordelijk deel van Strijkviertel krijgen karakter van "gemengde stadswijk met hoge dichtheid". Afronding in Papendorp.	Idem. Aankondiging dat gemeente Utrecht voor deelgebieden G, Stadsdeelcentrum en Strijkviertel. MER-procedures zal voeren.
Nadere uitwerkingen (binnen RSP-beleidskader)	Verwijst naar Ontwikkelingsvisie van Utrecht en Structuurschets van Vleuten de Meern.	Idem.
Concrete Beleidsbeslissingen voor programma vanaf 2005	Géén.	Idem.
Bedrijfsterreinen B: programma tot 2005 + programma vanaf 2005 (streefbeeld)	RSP 1997	RSP 2001(partiële herziening)
Aantal bruto ha. in locatie LR	116,8 + 23,2 ha	Idem

Voormalig Vleutense deel	geen	Idem
Voormalig utrechtse deel	116,8 + 23,2 ha	Idem
Nadere locatiebepaling Programma tot 2005	Papendorp-west, De Wetering- zuid en deel Strijkviertel.	Idem,
Nadere locatiebepaling Programma vanaf 2005	Strijkviertel en afronding in Papendorp-west.	Idem.
Nadere uitwerkingen (binnen RSP-beleidskader)	Verwijst naar Ontwikkelingsvisie van Utrecht en Structuurschets van Vleuten de Meern.	Idem.
Concrete Beleidsbeslissingen voor programma vanaf 2005	Géén.	Idem.

Bedrijfsterreinen C: programma tot 2005 + programma vanaf 2005 (streefbeeld)	RSP 1997	RSP 2001(partiële herziening)
Aantal bruto ha. in locatie LR	82,8 + 51,9 ha	Idem

Voormalig Vleutense deel	41,1 + 5,1 ha	Idem
Voormalig utrechtse deel	41,7 + 46,8 ha	Idem
Nadere locatiebepaling Programma tot 2005	De Wetering-noord, Vleuterweide, deel Haarrijn en deel Strijkviertel.	Idem
Nadere locatiebepaling Programma vanaf 2005	Haarrijn en Strijkviertel.	Idem.
Nadere uitwerkingen (binnen RSP-beleidskader)	Verwijst naar Ontwikkelingsvisie van Utrecht en Structuurschets van Vleuten de Meern.	Idem.
Concrete Beleidsbeslissingen voor programma vanaf 2005	Géén.	Idem.

Bijlage

**Vergelijking van het Uitvoeringsprogramma *RSP*
voor *de tien* met de huidige planvorming
infrastructuur Leidsche Rijn**

In onderstaande tabel worden de huidige uitgangspunten ten aanzien van infrastructuur gerelateerd aan het Uitvoeringsprogramma *RSP voor de tien*.

onderdeel van Partiele herziening	Programma RSP voor de tien t/m 2005	Toelichting
<i>toelichting punt 1: externe ontsluiting</i>		
verplaatsing en integratie van de A2	start verplaatsing en integratie A2 (1)	valt nu in zijn geheel binnen het programma na 2005, maar start medio 2004; besluitvorming over de verplaatsing via projectprocedure, de integratie via bestemmingsplan deelplan G, beide met afz. MER
aansluiting A2 Maarssen	aanleg verbinding met verdeelring (4) en noodzakelijke wegenstructuur (13); ingetekend op plankaart Masterplan	nu geplande dimensionering valt binnen kader Masterplan; aansluiting gepland in 2003
aansluiting A2 Lage Weide	niet vermeld	uitwerking na 2005 in kader projectprocedure verbreding A2
aansluiting A2 Hooggelegen	aanleg verbinding met verdeelring (4) en noodzakelijke wegenstructuur (13); ingetekend op plankaart Masterplan	nu geplande dimensionering valt binnen kader Masterplan; aanleg gepland na 2005 in combinatie met verbreding A2 en ontwikkeling vlek G en Strijkviertel-west
<i>toelichting punt 2: interne ontsluiting</i>		
Algemeen: In het Masterplan was reeds voorzien dat stroomwegen in 2x2 zouden worden uitgevoerd en is voor de noordelijke en zuidelijke stadsas deels een mogelijke verbreding tot 2x2 voorzien. Het Masterplan voorziet overigens –ter beperking van het autogebruik- ook in een relatief hoge congestiekans.		
aanleg van Stroomweg De Tol	hoofdontsluiting op plankaart Masterplan	huidige dimensionering cf. Masterplan; aanleg gepland 2003
aanleg Stroomweg Veldhuizen	hoofdontsluiting op plankaart Masterplan	huidige dimensionering cf. Masterplan; aanleg gepland 2001/2002
aanleg Stroomweg Oudenrijn	hoofdontsluiting op plankaart Masterplan	huidige dimensionering cf. Masterplan; aanleg gerealiseerd
aanleg Noordelijke Stadsas	hoofdontsluiting op plankaart Masterplan	huidige dimensionering cf. Masterplan; aanleg gepland 2003
aanleg Zuidelijke Stadsas	hoofdontsluiting op plankaart Masterplan	huidige dimensionering cf. Masterplan; aanleg gerealiseerd voor gedeelte Langerak
Stadsweg	indicatieve wijkontsluiting op plankaart Masterplan	gekoppeld aan deelplan G (programma na 2005)
Het Zand	Bestaande weg handhaven als wijkontsluiting zoals op plankaart Masterplan	Nu geplande dimensionering valt binnen kader van Masterplan (wijkweg)
noord-zuid verbinding	indicatieve wijkontsluiting	ontwerp geconcretiseerd in

onderdeel van Partiele herziening	Programma RSP voor de tien t/m 2005	Toelichting
Vleuterweide	op plankaart Masterplan	bestemmingsplan Vleuterweide
Verbindingsweg	indicatief aangegeven als wijkontsluiting in Masterplan	onderdeel planontwikkeling vlek G na 2005
Maarsseweweg	Bestaande weg, in Masterplan aangegeven als reservering HOV	Handhaving weg bij ontwikkeling plasgebied noodzakelijk geacht voor ontsluiting bedrijventerrein Haarrijn. Zie ook MER Haarrijnse Plas
Wegenstelsel Papendorp	hoofdontsluiting in Masterplan	
Verbinding Papendorp over A2	hoofdontsluiting in Masterplan	
<i>Toelichting punt 3): HOV</i>		
Aanleg zuidradiaal	HOV Utrecht-Oudenrijn, De Meern, Vleuten, incl. bouw van brug (zuidtak op plankaart)	Delen van de radiaal zijn vertraagd, maar afronding in 2005 is nog steeds reëel. Ter compensatie wordt intensiever regulier OV aangeboden.
Aanleg noordradiaal	HOV Utrecht-Oudenrijn, De Meern, Vleuten, incl. bouw van brug (noordtak op plankaart)	Delen van de radiaal zijn vertraagd, maar afronding in 2005 (deels via tijdelijk tracé) is nog steeds reëel. Ter compensatie wordt intensiever regulier OV aangeboden.
Ruimtereservering voor Tangent	Ruimtereservering voor eventuele aanleg na 2005	
<i>Toelichting punt 4)</i>		
Verbreding spoorbaan van 2 naar 4 sporen	Verbreding Vleuten Utrecht-Centraal in 1999-2004	verbreding in voorbereiding, uitvoering 2004-2011
Realisatie stations Vleuten, Leidsche Rijn-West en Leidsche Rijn-centrum	Station Vleuten-Oost (2000), verplaatsen station Vleuten (2000-2005), en Leidsche Rijn RSS (2000-2005)	Station Vleuten functioneert. Aanleg van het station Leidsche Rijn-centrum wordt gekoppeld aan ontwikkeling vlek G na 2005.
Realisatie tijdelijk station westelijk van het toekomstig station Utrecht-West	Niet vermeld	Definitief station Leidsche Rijn West is uitgesteld. Daarom wordt in 2002 een tijdelijk station aangelegd.
Aanbrengen onderdoorgangen	Niet vermeld	RSP en Masterplan hebben hoger schaalniveau
<i>Toelichting punt 5)</i>		
Fietspad Rijnkennemerlaan	2 hoofdroutes noord-zuid	uitwerking parallel aan planontwikkeling woongebieden en hoofdinfrastructuur
Fietsboulevard	3 hoofdroutes oost-west	uitwerking parallel aan planontwikkeling woongebieden en hoofdinfrastructuur
Fietsbrug over kanaal	onderdeel van één van de oost-west hoofdroutes	gepland 2002

