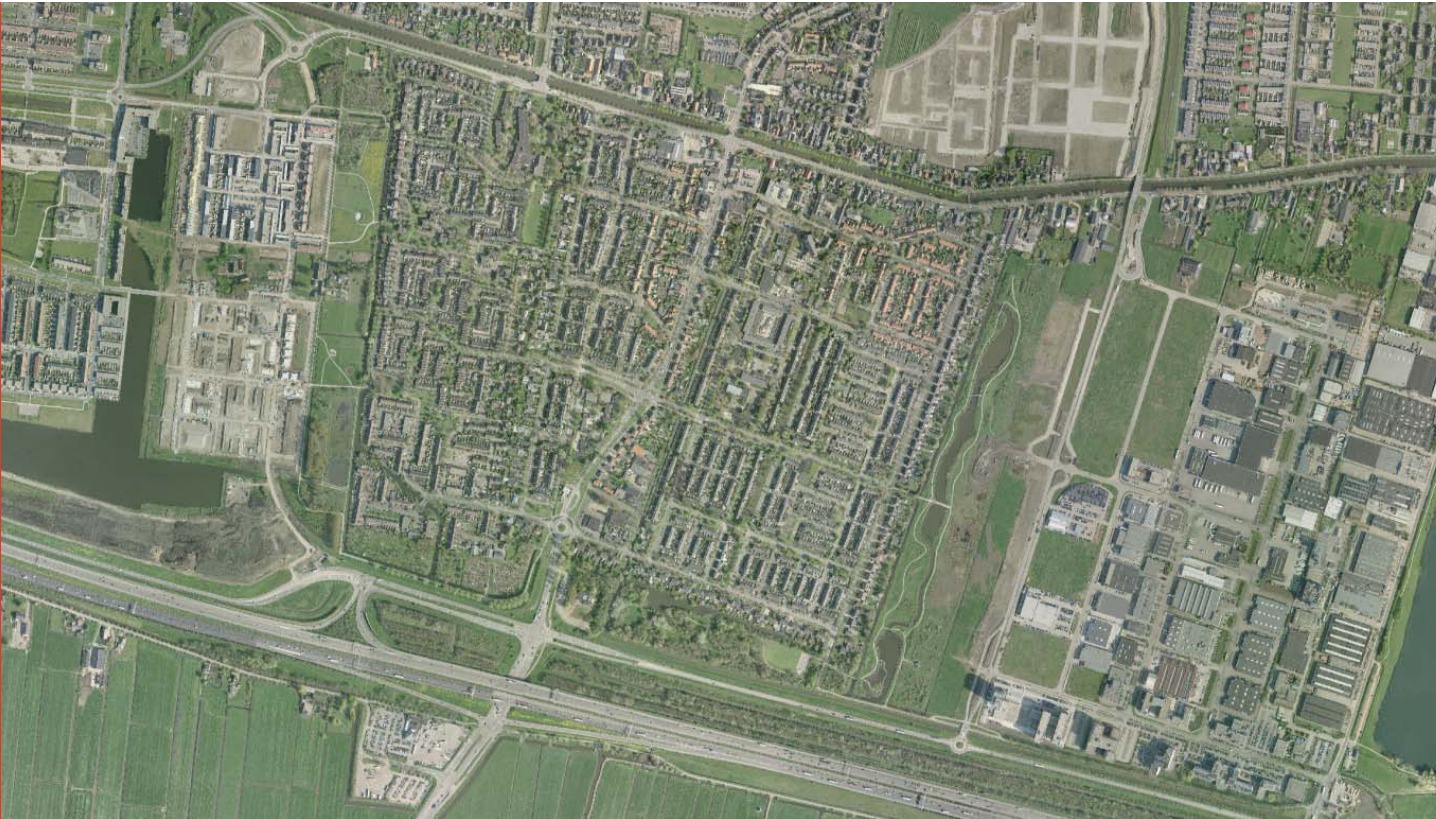


Bestemmingsplan



De Meern Zuid

Mei 2009



||||| = locatie plangebied



toelichting

Inhoud van de toelichting

1	Inleiding	blz. 3
1.1	Doelstelling	3
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	3
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	3
1.4	Doorwerking bestaand beleid	4
1.5	Planvorm	5
1.6	Opzet van de toelichting	5
2	Bestaande situatie	7
2.1	Inleiding	7
2.2	Ruimtelijke structuur	7
2.3	Functionele structuur	18
3	Onderzoek en randvoorwaarden	27
3.1	Geluidshinder	27
3.2	Milieuhinder bedrijvigheid	28
3.3	Externe veiligheid	30
3.4	Geur	34
3.5	Luchtkwaliteit	34
3.6	Bodemkwaliteit	36
3.7	Ecologie	37
3.8	Waterhuishouding	39
3.9	Archeologie	43
3.10	Kabels en leidingen	45
4	Planbeschrijving	47
4.1	Algemeen	47
4.2	Ontwikkelingen	51
5	Toelichting op bestemmingsplanvoorschriften en plankaart	55
5.1	Verantwoording planvorm	55
5.2	Opbouw voorschriften	55
5.3	Bestemmingsregeling	55
5.4	Handhaving	60
6	Uitvoerbaarheid	63
6.1	Economische uitvoerbaarheid	63
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	63

Bij het plan behorende bijlagen

- Bijlage 1: Beleid.
- Bijlage 2 Beantwoording reacties overlegpartners en wijkraad.
- Bijlage 3 Onderzoek luchtkwaliteit.



 plangebied



figuur 1
ligging plangebied

1 Inleiding

1.1 Doelstelling

Het voornemen tot het opstellen van het bestemmingsplan De Meern-Zuid volgt uit de raadsopdracht 2004 voor de afdeling Stedenbouw en Monumenten van StadsOntwikkeling van de gemeente Utrecht. Voor het plangebied vigeren thans een groot aantal bestemmingsplannen, wijzigingsplannen en (partiële) herzieningen. Hierdoor is een versnipperd juridisch kader ontstaan. De vigerende plannen zijn vrijwel allemaal verouderd. Dit nieuwe bestemmingsplan heeft als doel de totstandkoming van een eenduidige en samenhangende juridisch-planologische regeling voor het plangebied De Meern-Zuid. Het bestemmingsplan richt zich voornamelijk op beheer van de bestaande situatie en het vastleggen van de functionele en ruimtelijke structuur. In het plan zijn de wijzigingen in de wet- en regelgeving op het gebied van de ruimtelijke ordening, die zich in de loop van de tijd hebben voorgedaan, verwerkt. Met dit bestemmingsplan wordt aansluiting gezocht bij recent tot stand gekomen bestemmingsplannen binnen de gemeente, waarbij wordt gestreefd naar uniformiteit van bestemmingslegging en regelgeving.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

De Meern is een oude dorpskern die grenst aan de Vinexlocatie Leidsche Rijn. Het plangebied De Meern-Zuid bestaat uit de oude kern van De Meern. Deze kern wordt aan de oost-, zuid- en westzijde omzoomd door een groenzone die de overgang vormt naar de uitbreidingswijken De Balije en Veldhuizen, de snelweg A12 en de bedrijvenlocatie Oudenrijn.

De begrenzing wordt gevormd door de waterloop de Leidsche Rijn, Meentweg, A12 en de oostkant van het Kloosterpark. Tevens is een deel van de bebouwing ten noorden van de Leidsche Rijn, aan de Zandweg, opgenomen in dit bestemmingsplan. Met de plangrenzen is hierbij aangesloten bij het bestemmingsplan De Meern Centrum.

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het plangebied De Meern-Zuid vigeren zestien verschillende regelingen. Vijftien vigerende plannen zijn, gezien de bestemmingsplantermijn van 10 jaar, verouderd. Alleen voor de HOV-baan vigeert een recent bestemmingsplan.

	vastgesteld door raad	goedgekeurd door GS
HOV De Meern	17-10-2000	22-05-2001
Nyevelt	30-10-1973	27-11-1974
Nyevelt partiële herziening voorschriften	28-01-1975	23-12-1975
Nyevelt 2 ^e fase 1 ^e wijzigingsplan	23-12-1977	01-03-1978
Nyevelt 2 ^e fase 2 ^e wijzigingsplan	09-07-1979	05-09-1979
Nyevelt 2 ^e fase 3 ^e wijzigingsplan	22-05-1981	08-09-1981
Nyevelt partiële herziening 1979	03-03-1981	06-04-1982
Nyevelt partiële herziening 1979 scholenterrein 1 ^e uitwerking	27-08-1982	09-11-1982
Nyevelt partiële herziening 1979 scholenterrein 2 ^e uitwerking	16-10-1987	15-12-1987
Nyevelt 3 ^e fase	13-07-1982	08-11-1983
De Meern west	24-05-1983	05-05-1984

De Meern-oost	13-05-1980	07-07-1981
De Meern noord	15-06-1976	18-01-1977
De Meern-zuid	28-06-1963	16-06-1965
Vleuten-De Meern landelijk gebied	18-06-1974	11-07-1975
Vleuten-De Meern landelijk gebied partiële herziening voor-schriften	22-12-1981	15-07-1982

1.4 Doorwerking bestaand beleid

Voor het plangebied zijn diverse beleidsstukken van belang. Het gaat hierbij om gemeentelijk, regionaal en nationaal beleid. Specifiek voor de stad Utrecht is een structuurvisie vastgesteld. Deze visie werkt door in de bestemmingsplannen. Daarnaast zijn er diverse sectorale beleidsnota's die consequenties hebben voor bestemmingsplannen. De belangrijkste conclusies hiervan zijn in deze paragraaf weergegeven. In bijlage 1 is een samenvatting van het relevante beleid opgenomen.

Dit bestemmingsplan is voornamelijk consoliderend. Dit betekent dat de bestaande situatie is vastgelegd. Daarnaast wordt er in aansluiting op het sectorale beleid in beperkte mate functiemenging toegestaan. Deze uitgangspunten sluiten aan bij de gemeentelijke structuurvisie en het rijks-, provinciaal en regionaal beleid. Binnen het plangebied worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt.

1.4.1 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Utrecht 2015-2030

Utrecht is een stad met drie kernkwaliteiten, die in de structuurvisie zijn uitgewerkt in de drie perspectieven: De Markt, Het Podium en De Binnentuinen. Het plangebied van dit bestemmingsplan bevindt zich in De Binnentuinen.

Het perspectief De Binnentuinen sluit aan bij de kernkwaliteit: de grote stad met kleinschaligheid en sociale cohesie in de wijken. Doelstelling binnen het perspectief De Binnentuinen is:

- het creëren van een veilige en leefbare woonomgeving;
- het bijdragen aan de sociale vitaliteit van de stad;
- het zorg dragen voor geborgenheid in een stedelijk milieu.

De opgave voor De Binnentuinen van Utrecht ligt vooral in het onderhouden, vernieuwen en versterken van de kenmerkende structuren binnen een buurt. Soms is dat een park, soms een voorzieningenlint, soms een waterloop. Ingrepen in De Binnentuinen/wijken moeten leiden tot een inrichting van de openbare ruimte die aansluit bij de behoefte van de gebruikers. De woonfunctie is in De Binnentuinen dominant. De wijk is de maat, ingericht als verblijfsgebied. Elementen van rust, sociale cohesie en stabiliteit dragen bij aan de kwaliteit van de Utrechtse Binnentuinen. Afhankelijk van de situatie kan er sprake zijn van bijvoorbeeld intensivering of juist extensivering. Maatvoering en wijkenmerken zijn hiervoor leidend. Voor De Binnentuinen geldt geen omvangrijke programmatische opgave. Het programma is primair gericht op kwaliteitsverbetering. Voor iedere wijk is een basispakket aan voorzieningen nodig (welzijnsvoorzieningen, winkelaanbod en speel- en recreatiezones). Kleinschalige functiemenging is mogelijk, bijvoorbeeld in de vorm van woon/werkunits of kleinschalige bedrijvigheid. De wijken zijn autoluw. Verkeer wordt zoveel mogelijk via de stedelijke ontsluitingswegen afgehandeld. Op die manier wordt ook de onderlinge verbinding tussen de wijken georganiseerd.

Voor De Meern betekent dit dat de bestaande situatie wordt behouden. Daarnaast wordt met de ontwikkeling van het nieuwe centrum een kwaliteitsverbetering ingezet, waarbij naast een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit het op peil houden van de voorzieningen een belangrijk aspect is.

Sectoraal beleid

Vanuit het sectorale gemeentelijk beleid is het voor De Meern van belang dat de voorzieningen (onder andere detailhandel en maatschappelijke functies) op peil gehouden worden. Overlastgevende functies, zoals zwaardere (horeca)bedrijven en prostitutiebedrijven worden geweerd.

Verder worden de bestaande ruimtelijke kwaliteit beschermd. Dit komt onder andere tot uitdrukking in het vastleggen van monumentale panden, openbare ruimte en groene, recreatieve en ecologische gebieden.

1.4.2 Rijks-, provinciaal en regionaal beleid

Het rijksbeleid gaat uit van het bundelen van verstedelijking en economische activiteiten. Het bestemmingsplan maakt enkele herontwikkelingen binnen bestaand stedelijk gebied mogelijk en past daarmee binnen beleid uit de Nota Ruimte. Bij nieuwe ontwikkelingen dient rekening gehouden te worden met ecologische en archeologische waarden op basis van de Flora- en faunawet, de Natuurbeschermingswet en het Verdrag van Malta. In hoofdstuk 3 is aangegeven hoe met deze aspecten is omgegaan.

Herontwikkeling, verdichting en functiemenging binnen het bestaande stedelijk gebied past binnen het provinciale beleid, zoals aangegeven in het Streekplan Utrecht.

Ontwikkelingen in het plangebied zijn bedoeld voor het versterken van de kern en gericht op de eigen bevolking. Dit past binnen de beleidsuitgangspunten van het regionaal Structuurplan (RSP).

1.5 Planvorm

Het bestemmingsplan is gericht op beheer. Het bestemmingsplan maakt functieverbreiding mogelijk aan het stuk van de Meerndijk dat gelegen is tussen de Rijksstraatweg en de Van Zuylensstraat. De bestaande bebouwing blijft echter vrijwel geheel in de huidige staat behouden. Alle aanwezige functies hebben een eigen bestemming gekregen. Gegeven het karakter van het plangebied en de bestaande ruimtelijke kwaliteit, zal het bestemmingsplan een belangrijke beheers- en gebruiksfunctie vervullen. Om die reden is een toegesneden juridische planvorm noodzakelijk die is afgestemd op het behoud van de bestaande functies en kwaliteiten en het mogelijk maken van de beoogde mogelijkheid tot functieverbreiding.

1.6 Opzet van de toelichting

Deze toelichting is onderverdeeld in zes hoofdstukken. Na deze inleiding (hoofdstuk 1) wordt de bestaande situatie weergegeven met conclusies voor de planontwikkeling (hoofdstuk 2). Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de achterliggende onderzoeken en milieuraandoeningen beschreven. Hoofdstuk 4 bevat de planbeschrijving waarin het programma en functies worden verwoord. In hoofdstuk 5 wordt vervolgens de toelichting op de planvoorschriften en de plankaart gegeven. Het bestemmingsplan zal worden afgesloten met de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid waarbij een verslag van de inspraak- en overlegprocedure en het advies van de wijkraad zijn opgenomen.

2 Bestaande situatie

2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de huidige situatie in het plangebied en analyseert de buurt in ruimtelijk en functioneel opzicht. Voor zover de verschillende onderdelen van dit hoofdstuk daartoe aanleiding geven, wordt aan het einde van de verschillende paragrafen een aantal conclusies en uitgangspunten voor het bestemmingsplan geformuleerd. Dit vormt een basis voor de bestemmingsplanuitgangspunten zoals die in hoofdstuk 4 (Planbeschrijving) beschreven zijn.

2.2 Ruimtelijke structuur

2.2.1 Historische ontwikkeling

De Meern is ontstaan op een kruispunt van water en wegen. Het dorp is ontstaan op de aftakking van de Oude Rijn, de Mare richting het huidige Montfoort en de Heldammer richting Harmelen. Deze splitsing ligt op de plek waar de Meerndijk de huidige Leidsche Rijn kruist. De waterloop de Mare is nog herkenbaar als de Molenvliet en loopt ten oosten van de Meerndijk. Zowel langs de Mare als de Heldammer is bebouwing ontstaan. Deze is nog terug te vinden langs de Meerndijk en Zandweg.

Door de Meerndijk en de Leidsche Rijn is De Meern te verdelen in 4 kwadranten. De Meern is gegroeid vanuit deze kwadranten. De buurten ten oosten en westen van de Meerndijk zijn ontstaan in de jaren 1950–1970. In de jaren 1990 is De Meern in snel tempo verder gegroeid. Ten noorden van de Leidsche Rijn is de buurt 't Weer gebouwd. Momenteel is nieuwbouwwijk de Woerd in aanbouw.

Hieronder volgt een historisch overzicht.

De ondergrond

Vanaf 4000 voor Chr. breekt een zijtak van de Rijn door het uitgebreide veengebied ten westen van Utrecht om de daarop volgende millennia de ontwikkeling en gebruiksmogelijkheden van dit gebied te bepalen. Rond 3000 voor Chr. ontstaat, ergens ten noorden van De Meern, uit de hoofdstroom van de Rijn een zijtak die tot in de derde eeuw na Chr. verantwoordelijk is voor het ontstaan van de vier kilometer lange en vierhonderd meter brede, Heldammer stroomrug. De ondergrond van de Meern bestaat voor een belangrijk deel uit deze stroomrug. Het is juist langs dit water dat de Romeinen rond 41 na Chr. een begin maken met de aanleg van de zogenaamde Limes of grens.

Romeinse tijd

In de Romeinse tijd is het gebied rond de Meern erg belangrijk geweest. Direct ten noorden van het latere De Meern wordt rond 41 na Chr. met de bouw van een castellum begonnen. De aanleg van deze forten heeft direct te maken met de verovering van Engeland. De Rijn functioneerde als belangrijke aanvoerroute. Om het verkeer op de rivier goed in de gaten te kunnen houden, worden op strategische plaatsen een serie wachttorens gebouwd. Om snel verkeer over land mogelijk te maken, wordt rond 80 na Chr. begonnen met de aanleg van dé Romeinse weg. Deze Romeinse structuren en bouwwerken zijn nu niet meer in de bovengrond herkenbaar.

Tijdens het archeologisch onderzoek in en rond de Romeinse weg worden echter veel bijzondere vondsten gedaan. In de paragraaf Archeologie wordt hier dieper op ingegaan.

Middeleeuwen (1000–1500)

Vanaf de derde en definitief vanaf de late vierde eeuw verlaten de Romeinen dit gebied en neemt de natuur het weer over van de mens. Vanaf de vijfde eeuw wordt de stroomrug van de Oude Rijn weer langzaam op de natuur heroverd. Uit deze zogenaamde "donkere eeuwen" is voor dit gebied vrijwel niets bekend.

Vanaf de elfde eeuw worden de veengebieden ten noorden en ten zuiden van de stroomrug ontgonnen. Voor de ontwatering is de latere Leidsche Rijn gegraven. Aan de kop van haaks op deze basis gelegen kavels, aan de zuidkant van de Leidsche Rijn, kwamen de boerderijen te staan. In 1385 worden verschillende ontginningsweteringen aan elkaar gekoppeld tot een vaarroute, de Leidsche Rijn.

Het ontstaan van De Meern ligt vermoedelijk iets vroeger en heeft direct te maken met de aanleg van De Meerndijk. Dit is een dijk die in ieder geval voor 1226 is aangelegd tussen de hoge gronden van de Hollandse IJssel en die van de Oude Rijn. Dit om te voorkomen dat water vanuit het oosten de polders ten westen van deze dijk onder water zou zetten. Polder Oudenrijn en Heijcop waterden, na de aanleg van de Meerndijk, af via de stadsbuitengracht van Utrecht richting de Vecht. Om te voorkomen dat dit overtollige water via de Leidsche Rijn toch richting het westen zou stromen zal ter hoogte van de Meerndijk een dam in de dan nog toekomstige Leidsche Rijn zijn gelegd. Het is juist op deze plaats dat de oude kern van De Meern ontstaat. De oudste bebouwing ligt ten noorden en ten zuiden van de Leidsche Rijn en aan beide zijden van de Meerndijk

Post Middeleeuwen (vanaf 1500)

Met de verbreding van de Leidsche Rijn –om deze geschikt te maken voor de trekvaart tussen Utrecht en Leiden –tussen 1665 en 1667, waarbij De Meern een halteplaats wordt, neemt de economische functie en daarmee het aantal gebouwen toe. De kadastrale kaart van 1832 laat ten westen van de kerk een aantal vrijstaande woningen en boerderijen zien. Ten oosten van de kerk is de bebouwing veel meer geconcentreerd. Tussen de huizen lopen drie paden naar kleinere woningen achter de langs de Zandweg gelegen grote huizen. Ten zuiden van de Leidsche Rijn bestaat de bebouwing uit een kleine concentratie van huizen rond het punt waar de Meerndijk tegen de Leidsche Rijn komt. Tussen de Leidsche Rijn en deze bebouwing is nog ruimte voor de Rijksstraatweg. In de loop van de negentiende en aan het begin van de twintigste eeuw zal de bestaande bebouwing iets verdicht en uitgebreid zijn.

1900 en verder

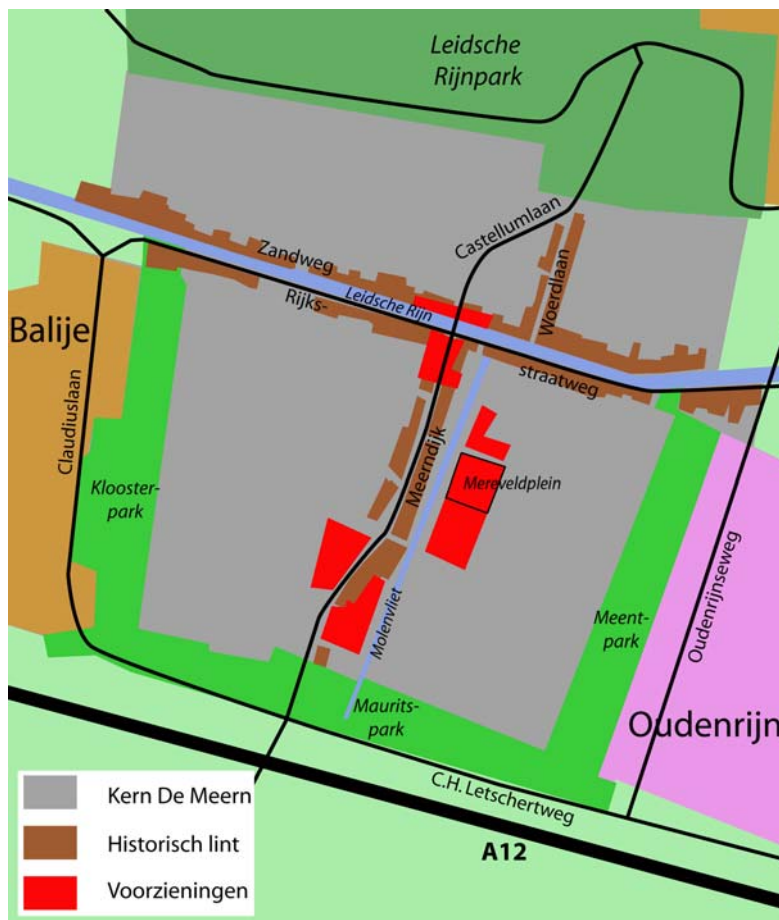
In het begin van de twintigste eeuw heeft enige verdichting langs de Meerndijk plaatsgevonden. De grotere uitbreidingen vinden plaats vanaf de jaren veertig en vijftig van de vorige eeuw. Zo worden in het kader van de woningwet tussen 1948 en 1954 in het totaal 46 woningen gebouwd. Ten oosten van de Meerndijk werd in 1939 een nieuwe katholieke kerk met pastorie gebouwd. Rond deze kerk werd een uitbreidingsplan ontwikkeld dat echter pas na de Tweede Wereldoorlog is uitgevoerd. Tot 1954 werden meer dan 40 woningen gebouwd in het gebied met de Zondstraat, Kalverstraat, Pastoor Boelenslaan, Pr. Beatrixlaan en Pr. Irenelaan.

Naoorlogse planmatige uitbreidingen

In De Meern hebben in de tweede helft van de 20^e eeuw hebben zich 3 grotere planmatige uitbreidingen plaatsgevonden. Twee daarvan liggen ten zuiden van de Leidsche Rijn, namelijk De Meern-Oost en Nijvelt. Uitbreiding 't Weer ligt ten noorden van de Leidsche Rijn.

2.2.2 Ruimtelijke hoofdstructuur

De kern van de Meern wordt aan de oost-, zuid- en westzijde omzoomd door een parkzone (Kloosterpark, Mauritspark, Meentpark). Deze zone vormt een overgang naar de uitbreidingswijken De Balije en Veldhuizen, de snelweg A12 en de bedrijvenlocatie Oudenrijn.



Figuur 2 Ruimtelijke hoofdstructuur

De kern van de Meern wordt doorsneden door de van oudsher belangrijkste verbindingsweg de Meerndijk. Deze verbindt vandaag de dag De Meern met de rijksweg A12 en Nieuwegein/IJsselstein. De hoofdwegenstructuur wordt gevormd door De Meerndijk en de Rijksstraatweg. Deze wegen vormen een kruis waarop de verschillende buurten worden ontsloten. Daarnaast zijn op een lager schaalniveau de volgende straten van belang voor de ruimtelijke hoofdstructuur van de Meern: de Van Zuylenstraat en de Oranjelaan in het noordelijk deel van het plangebied, in het midden de Laan 1954 en de Van Heemskerkweg en aan de zuidzijde de Mauritslaan en de Gouvernantelaan.

De ruimtelijke structuur van De Meern-Oost is heden ten dage als homogeen te typeren. Het overgrote deel van de woningvoorraad is grondgebonden, bestaande uit rijen- en vrijstaande woningen, veelal 2 bouwlagen met kap. Incidenteel komen 3 bouwlagen voor, meestal in een groene setting. Langs de Meerndijk, de Zandweg en de Rijksstraatweg zijn met name vrije kavels en twee-onder-een-kapwoningen te vinden, met verschillende woningtypes en bouwvormen.

Aan de oostzijde van de Meerndijk wordt de structuur gekenmerkt door open bouwblokken met overwegend rijwoningen uit de jaren 1960. De buurt heeft een groen karakter door ruime voor- en zijtuinen die grenzen aan de openbare weg in combinatie met relatief brede groene straatprofielen. De oostgrens van het plangebied bestaat uit een lange rij twee-onder-een-kapwoningen afgewisseld met enkele vrijstaande woningen.



1: 10.000

figuur 3
deelgebieden

Het gebied aan de westzijde van de Meerndijk kent drie duidelijke stedenbouwkundige structuren. Het gebied direct ten westen van de Meerndijk wordt gekenmerkt door een duidelijke orthogonale structuur met open bouwblokken, overwegend met rijwoningen uit de periode 1950–1970. De buitenzijden van de blokken hebben een formele uitstraling met strakke rooilijnen met voortuinen en symmetrische straatprofielen. Aan de binnenzijde van de blokken liggen de private tuinen.

Daarnaast ligt aan de westzijde een strook met uitsluitend vrijstaande woningen. Deze strook is een duidelijke grens tussen de open blokverkaveling en de verkavelingsprincipes langs de westrand.

Het buurtje tussen het Kloosterpark en Kleermakerslaan (en het verlengde daarvan) heeft daarentegen een meer diffuse structuur die dateert uit de jaren 1980. Het wordt gekenmerkt door onregelmatige verkavelingen, hoven en verschillende doodlopende straten. Karakteristiek van deze bebouwingsstructuur zijn de wisselende overgangen tussen openbare en privéruimten.

2.2.3 Deelgebieden

Binnen het plangebied kan een aantal deelgebieden worden onderscheiden: De Zandweg, de Meerndijk en twee planmatige uitbreidingen aan weerszijden hiervan, De Meern-Oost en Nijevelt. Daarnaast zijn er een drietal gebieden met lintbebouwing. Het gaat hierbij om de bebouwing ten noorden van de Leidsche Rijn, aan de Zandweg, de bebouwing aan de Rijksstraatweg en een deel van de bebouwing aan de Meerndijk. De deelgebieden zijn weergegeven op figuur 3 en de linten op figuur 4.

Deelgebied De Meerndijk

De Meerndijk is de belangrijkste doorgaande route in de kern. Op enkele plekken wordt de Meerndijk geflankeerd door een enkele of dubbele ventweg. Mede hierdoor varieert het profiel over de gehele lijn. Aan de noordzijde staat de bebouwing dicht op de weg. Verder zuidwaarts wordt het profiel breder en groener door brede bermen.

Ook functioneel is de Meerndijk divers. Woningen, bedrijfjes, winkels en kantoren staan naast elkaar. Rond de Meerndijk zijn dan ook de meeste voorzieningen aanwezig. Met name aan de noordzijde van de weg staan clusters van voorzieningen. Het grootste deel van de voorzieningen is aanwezig langs de Oranjelaan. Via deze Oranjelaan zijn ook deze voorzieningen direct gekoppeld aan de Meerndijk.

De Meern-Oost

Dit is het gebied tussen de Meentweg, de Mauritslaan, de Marelaan en de Rijksstraatweg. Deze uitbreidingen zijn rondom de Meerndijk gerealiseerd. De ruimtelijke opzet van de uitbreidingen is helder. Aan de randen (Marelaan, Meentweg en Mauritslaan) komen de vrijstaande en halfvrijstaande woningen voor. Binnen deze wegen komt een open blokverkaveling voor met grondgebonden rijenwoningen. De bouwblokken hebben hoofdzakelijk een noord-zuidrichting. De bebouwing bestaat uit twee bouwlagen met en een kap evenwijdig aan de weg. Er is binnen dit type variatie in de buurt door verschillende beukmaten en woningdieptes.



Foto 1



Foto 2

Het ruimtelijk beeld van de buurt is groen. Dit komt onder andere doordat de woningen voorzien zijn van voortuinen en in de straten groenstroken met bomen aanwezig zijn. Parkeren gebeurt langs de weg voor de woningen. De vrije kavels kenmerken zich door grote zijtuinen en voortuinen. Aan de Mauritslaan en de Meentweg bestaat de bebouwing hoofdzakelijk uit twee bouwlagen met een kap. De woonbebouwing aan de Marelaan (zie foto 1 en 2) wijkt daarvan af. De kavels zijn veelal ruimer. Op deze kavels komt meer bebouwing voor in één bouwlaag.

Door de buurt lopen twee duidelijke waterlopen met daarlangs een groenstrook. Langs de belangrijkste straten is laanbeplanting aanwezig in de vorm van grote bomen in rijen. Hierdoor wordt de hiërarchie in de buurt verduidelijkt. Aan de zuidzijde van de buurt bevindt zich het Mauritspark. In de buurt zijn op verschillende plaatsen groen- en speelplekken tussen de bouwblokken gelegd. Daarnaast staan op enkele plekken garageblokken voor bewoners van nabijgelegen woningen. Het is van belang dat het groene karakter behouden blijft.

Verschillende functies liggen met name dichtbij de Meerndijk, zoals scholen en detailhandelsvoorzieningen. Van echte clustering is geen sprake. In de jaren 1970 is het winkelcentrum Mereveldplein gebouwd. Dit is wel een duidelijk cluster. Hieromheen zijn nog meer functies geclusterd zoals enkele scholen, een bibliotheek, een buurtcentrum, een kerk en enkele overdekte sportvoorzieningen. Op het winkelcentrum staan de enige flatwoningen in dit deel van De Meern. Dit voorzieningencentrum kent dan ook grotere bouwmassa's dan de omliggende buurtjes. Het winkelcentrum Mereveldplein ligt buiten het plangebied en is opgenomen in het bestemmingsplan De Meern Centrum.

In het woongebied ligt tussen de Dompelaar en de Meerndijk een verscholen kleinschalig bedrijven-terrein. Het terrein bestaat vooral uit bedrijfsloodsen van circa 8 m hoog. De bedrijvenstraat loopt dood, waardoor het terrein geen onderdeel uitmaakt van een doorgaande structuur.

Veel bewoners in deelgebied De Meern-Oost hebben behoefte aan extra woonruimte. Voor kopwoningen worden regelmatig bouwvergunningen voor aanbouwen aan de zijgevel aangevraagd. Daarom is er een onderzoek gedaan naar de ruimtelijke mogelijkheden voor dergelijke aanbouwen. Hieruit blijkt dat het onder bepaalde voorwaarden mogelijk moet zijn om deze aanbouwen te realiseren. Hier wordt nader op ingegaan in hoofdstuk 4.

Nijvelt

Nijvelt is gebouwd vanaf eind jaren '70 en bestaat uit circa 650 woningen. De structuur van Nijvelt wijkt sterk af van de bebouwingsstructuur van het deelgebied De Meern-Oost en is ruimtelijk herkenbaar als eenheid. De bebouwing kenmerkt zich door een wisselende half open verkaveling in zowel de noord-zuid als de oost-westrichting. Op verschillende plekken grenzen achtertuinten aan het openbaar gebied. De bebouwing is veelal gebouwd met een lichte steen en een donkere dakpan. Door de vrije verkaveling ontstaan locaties waar achtertuinten grenzen aan de openbare weg.

De verschillende bouwfasen zijn ruimtelijk nog herkenbaar en hebben specifieke bebouwingskenmerken. De eerste fase, het meest noordelijke deel is het meest verwant aan de jaren '70 bouw van De Meern-Oost. Het grootste verschil is echter dat er parkeerhoven zijn gemaakt aan de binnenzijde van bouwblokken, zodat het voor huishoudens mogelijk is om met de auto in de achtertuin komen. Het parkeren is op deze wijze in de openbare ruimte beperkt.



Foto 3



Foto 4

De bebouwing van de tweede bouwphase wijkt af met de kaprichting. Een groot aantal bouwblokken heeft een kap haaks op de bouwblokken (zie foto 3). Daarbij heeft elke woning een eigen kap en niet evenwijdig aan de straat. Daarnaast hebben een aantal bouwblokken een verbijzondering door een dubbel woonhuis. Deze woningen grenzen aan de collectieve parkeerplaatsen/hoven. Deze bebouwing wijkt ook af van het hoofdblok in bouwhoogte, namelijk in één laag met een kap. De dakvlakken zijn op deze hoeken meer zichtbaar.

De bebouwing van de laatste fase heeft eenzelfde ruimtelijke structuur, maar de woningen zijn anders van opzet. De kappen zijn aan de achterzijde een stuk langer, met een goot tot aan de eerste bouwlaag (zie foto 4). Hierdoor kan meer licht toetreden in de achtertuinten. Daarnaast hebben de woningen uitbouwen aan de voorzijde met een berging of een vergroot tochtportaal met toiletblok. De openbare ruimte is meer ingericht als een erfstructuur. Trottoirs ontbreken op sommige plekken, er wordt op verschillende plekken in de voortuin geparkeerd.

Aan de randen van elke fase zijn voorzieningen of appartementengebouwen in het groen gerealiseerd. Daartussen de laagbouw in hoofdzakelijk twee bouwlagen met een kap.

Aan de zuidzijde van de buurt bevindt zich het Kloosterpark.

Vrijstaande woningen

In Nijeveld zijn 2 gebieden aanwezig met vrijstaande bebouwing (tussen de Marelaan en Schrijnwerkerslaan/Mandenmakerslaan en bij de Gouvernantelaan/Spinsterlaan). Deze vrijstaande woningen staan deels in een parkachtige setting. Deze setting wordt onder andere bepaald door de grootte van de kavels, de positie van de woning ten opzichte van de weg. De afstand tot de openbare weg bedraagt minimaal 5 m. Door de diepe voortuinen hebben de straten een groene uitstraling. Veelal komen woningen in 1 bouwlaag (met kap) voor. Het is van belang dat het groene karakter en de huidige bouwhoogten behouden blijven.

Lintbebouwing

Binnen De Meern zijn 3 verschillende bebouwingslinten te onderscheiden. Hiervoor zijn in het bestemmingsplan lintenregelingen opgenomen. De eerste lintenregeling geldt voor de Meerndijk. De tweede regeling geldt voor de Rijksstraatweg en de derde regeling geldt voor de Zandweg. De verschillende karakteristieken van deze linten zijn hieronder beschreven. De karakteristieken van de linten zijn zoveel mogelijk vastgelegd op de plankaart.

- Lint 1 Meerndijk

Het gebied rond de Meerndijk bestaat uit een min of meer organisch gegroeide lintstructuur. Dit lint bestaat uit bebouwing met een verscheidenheid aan vormen, massa en bouwhoogtes. Op enkele plekken staan kleine eenheden in dezelfde bouwstijl.



-  Meerndijk
-  Rijksstraatweg
-  Zandweg



figuur 4
lintbebouwing

De Meerndijk is het centrale woonlint in De Meern–Oost met op een enkele plek een andere functie. De verkeersfunctie van deze weg wordt verduidelijkt door de aanwezigheid van ventwegen langs de doorgaande route. De oost- en westzijde van dit lint verschillen echter ruimtelijk nogal van elkaar.

Aan de oostzijde bestaat een vrij regelmatige verkaveling met over het algemeen twee-aaneengebouwde woningen, een enkele vrijstaande woning en een rij. Ten noorden van de Oranjelaan gaat dit patroon over in een reeks van rijwoningen met daartussen één enkele vrijstaande woning.

De woningen hebben een herkenbare voorgevellijn en zijn eenduidig georiënteerd op de Meerndijk, waardoor een duidelijke begeleiding van deze centrale verbinding bestaat.

Kenmerkend in dit deel van het lint zijn met name de voorgevelbreedte en de ruimte tussen de hoofdgebouwen. De woningen hebben een eenduidige voorgevelbreedte van 5 tot 7 m. Ook hier bestaat een enkele uitzondering van grotere vrijstaande woningen (tot 10 m). De ruimte tussen de hoofdgebouwen varieert sterk (tussen de 3 en 14 m).

De meeste woningen bestaan uit 2 lagen met een kap. Deze variatie in bouwstijlen, kaprichtingen en op enkele plekken de zorgvuldige detaillering van de woningen is bepalend voor het karakter van het lint. Het lint kent vrij diepe kavels vanaf 30 m.

De westzijde heeft een minder eenduidig ruimtelijk beeld. Dit komt met name door hoekverdraaiingen van woningen op kruisingen met zijstraten en de inzet van woningtypes die behoren bij een aanliggende buurt. De afstand tussen de woning en de weg is in dit deel van het lint veelal beperkter. De ruimte tussen de woningen en de plaatsing van de erfbebouwing is belangrijk voor het beeld.

- Lint 2 Rijksstraatweg

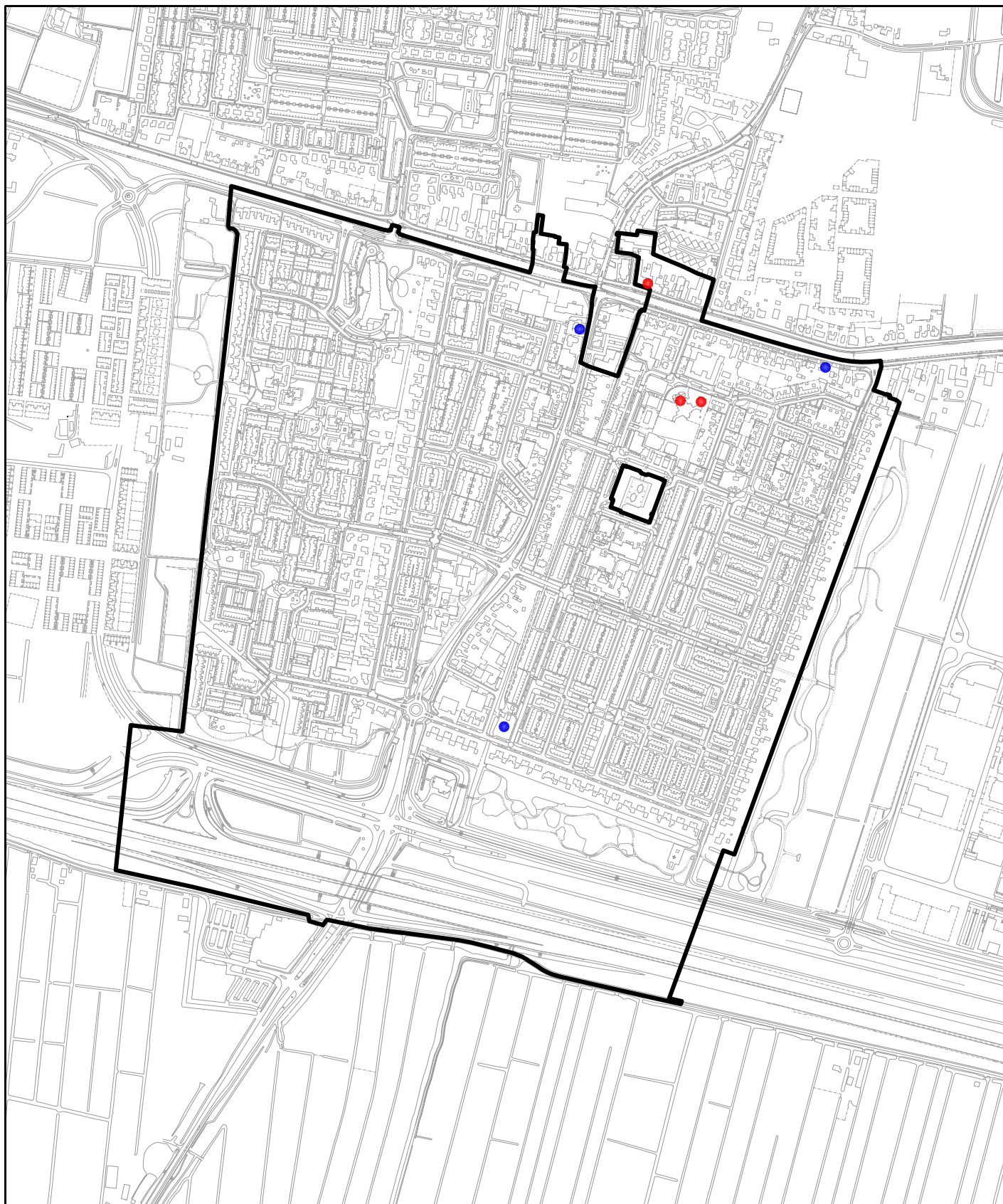
De bebouwing langs de Rijksstraatweg wordt voornamelijk gevormd door vrijstaande en twee-onder-een-kapwoningen. In het verleden zijn er verschillende dorpse functies binnen het lint aanwezig geweest. Nu heeft het voornamelijk de woonfunctie. Alleen centraal in het lint op de kruising met de Meerndijk zijn nog enkele niet-woonfuncties aanwezig.

De lintbebouwing wordt gekenmerkt door variatie in kaveldiepte en kavelbreedte. De meeste gebouwen staan circa 6 m van de weg en zijn daarop ook georiënteerd. Aan de oostzijde van het lint, richting de Meentweg, wordt dit patroon verbroken en staan woningen soms zeer dicht op de weg. Aan de westzijde wordt de ruimte tussen de straat en de bebouwing weer juist iets groter tot circa 9 m. Kenmerkend in dit lint zijn met name de voorgevelbreedte en de ruimte tussen de hoofdgebouwen. Elk pand is een afzonderlijke eenheid en als pand duidelijk herkenbaar. De meeste voorgevels variëren in breedte tussen de 6 en 10 m. Enkele voorgevels van ruime vrijstaande woningen zijn breder tot zelfs 18 m. Ook de ruimte tussen de woningen varieert, namelijk tussen de 2 en 18 m.

- Lint 3 Zandweg

De Zandweg is het oorspronkelijke bebouwingslint dat vroeger het jaagpad langs de Leidsche Rijn was. Langs de Zandweg is in de loop der tijd een lint van bebouwing ontstaan. De meeste bebouwing is vrijstaand. Binnen het plangebied bevinden zich daarnaast 1 twee-onder-een-kapwoning en een rijtje van 3 panden. Met name in het deel van het lint ten oosten van de Catellumlaan is sprake van functiemenging. Deze functiemenging past bij de centrale ligging van de panden in De Meern.

De lintbebouwing wordt gekenmerkt door een grote variatie in kaveldiepte en kavelbreedte. Het hoofdvolume staat aan de weg en is daarop georiënteerd. De schaal van de verschillende volumes is vergelijkbaar. De inhoud van de hoofdvolumes bedraagt in het algemeen maximaal 600 m³. Kenmerkend voor de bebouwing is de voorgevelbreedte en de tussenruimte tussen de panden. De voorgevelbreedte varieert van 5 tot 10 m en de tussenruimte van 2 tot 7 m (op één uitzondering na, waar de tussenruimte slechts een meter is). Deze afwisseling tussen bebouwd en onbebouwd is bepalend voor de uitstraling van het lint en dient behouden te blijven.



- rijksmonumenten
- gemeentelijke monumenten



figuur 5
monumenten

Omdat de erven van de woonpercelen in dit dorpslint langs de Zandweg vrij ruim zijn, kan meer erfbebouwing worden toegestaan dan in de kern.

2.2.4 Monumenten, beeldbepalende elementen en cultuurhistorie

In het plangebied zijn een vijftal monumentale panden aanwezig. De monumenten zijn op de plankaart aangegeven en worden via de Monumentenwet beschermd (zie figuur 5).

In het plangebied bevinden zich de volgende rijksmonumenten:

- Pastoor Boelenslaan 9, 11 (kerk, pastorie);
- Zandweg 114,115.

In het plangebied bevinden zich de volgende gemeentelijke monumenten:

- Mauritslaan 24;
- Meerndijk 7;
- Rijksstraatweg 74 (gemeentehuis).

De Katholieke kerk aan de Beatrixlaan heeft een hoge waarde wat betreft de beeldkwaliteit. Archeologie aspecten komen in hoofdstuk 3 aan bod.

2.2.5 Conclusie ruimtelijke structuur

Het plangebied bestaat voor het grootste deel uit woongebied. De karakters van de verschillende woongebieden verschillen. De tijdgeest van de ontwikkeling van de gebieden is zeer herkenbaar. Het belangrijkste uitgangspunt voor het plangebied is het behoud en de versterking van de ruimtelijke structuur en de herkenbaarheid van de verschillende woongebieden met hun eigen bebouwingskenmerken.

Eenzijds dient de heldere hoofdstructuur van het plangebied, die voornamelijk bepaalt wordt door de waterlopen, het groen en de belangrijkste infrastructuurlijnen, behouden te blijven. Anderzijds zijn juist de verschillen in de ruimtelijke structuur van de te onderscheiden (woon)gebieden kenmerkend en dienen ook deze te worden bewaard. Specifieke aandachtspunten hierbij zijn de lintbebouwing en de vrijstaande bebouwing.

Bij de lintbebouwing is het van belang dat de variatie in de bebouwing behouden blijft. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de afwisseling tussen vrijstaande woningen en tweekappers, tussen bebouwd en onbebouwd en de afwisseling in bouwhoogte.

Bij de vrijstaande woningen is het niet zozeer van belang dat de bestaande woningen exact vastgelegd worden, maar dat het karakter van de buurt behouden blijft. Hierbij is, naast maximale omvang van de woning, tevens de ligging van de woning op de kavel van belang.

Voor de jaren '60-buurt is onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor de realisatie van aanbouwen aan de woningen. Voor de buurt De Meern-Oost is het wenselijk extra bouw mogelijkheden voor aanbouwen te bieden op de plekken die hiervoor geschikt zijn.

In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op de uitwerking van deze uitgangspunten naar de bestemmingsregeling.

2.3 Functionele structuur

2.3.1 Wonen

Het grootste deel van het plangebied kenmerkt zich als een woongebied. In De Meern wonen 10.320 inwoners. Het aantal woningen in de kern ligt op 4.055. (bron: CBS statline, 2005). In de Meern wonen voornamelijk gezinnen met jonge kinderen, daarnaast is er een relatief groot aandeel 55-plussers. De woningvoorraad bestaat grotendeels uit eengezinswoningen. In de Meern zijn tevens op diverse locaties appartementen aanwezig. Deze appartementen bevinden zich boven het winkelcentrum en zijn verspreid in het westelijk deel van het plangebied.

Ondanks het hoge aandeel 55-plussers is het aantal seniorenwoningen beperkt. De vraag overtreft het aanbod ruimschoots. Onder senioren in De Meern is er behoefte aan passend woningaanbod in de eigen buurt. Aanvullende huisvesting voor senioren is zeer wenselijk, ook ten behoeve van doorstroming. De woonwensen van senioren richten zich op een sociaal veilige woonomgeving, de nabijheid van winkels en andere voorzieningen. De voorkeur gaat uit naar een gelijkvloerse woning (appartement met lift of benedenwoning), eventuele aanwezigheid van een huismeester en een praktische woningindeling. Wat voorzieningen betreft zijn met name maatschappelijke en commerciële voorzieningen van belang.

In het kader van het Wijkoudererenperspectief blijkt dat er vooral behoefte is aan een variabel woningaanbod naar eigendomsverhouding en prijsniveau, kleinere woningen voor één- en tweepersoonshuishoudens, geen grote clustering van seniorenhuisvesting, een korte afstand tot voorzieningen en woningen met zorg op maat. Bovendien is het van belang dat er geen "seniorenstempel" op een complex geplakt wordt. De woningen moeten voor meerdere doelgroepen geschikt zijn. Het gaat hierbij om zogenaamde levensloopbestendige woningen die op de langere termijn flexibel inzetbaar zijn.

Van belang is dat de buurt niet het exclusieve domein wordt voor bewoners met een hoger inkomen. Binnen nieuwe projecten moet gekeken worden naar het realiseren van sociale woningbouw in combinatie met koopwoningen.

Woonservicezone

In het kader van het beleid voor Wonen-Welzijn-Zorg zijn onder andere afspraken over de huisvesting van groepen die zorg en welzijn nodig hebben. Bijvoorbeeld senioren, gehandicapten, opvang, psychiatrie, dak- en thuislozen etc. Het programma Wonen-Welzijn-Zorg krijgt concreet gestalte in het concept van de woonservicezone. Dit is een (sub)buurt van circa 10.000 bewoners die, ongeacht leeftijd, leefstijl en behoefte aan zorg of ondersteuning, aanspraak kunnen maken op een geïntegreerd aanbod van huisvesting en voorzieningen voor welzijn, zorg en service. Hierbij is de openbare ruimte de verbindende schakel. Inmiddels zijn in 10 (sub)buurten, waaronder De Meern initiatieven genomen om tot een woonservicezone of levensloopbestendige buurt te komen.

In de Visie Wonen 2030 en de Nota Wonen is aangegeven dat het van belang is de woningvoorraad op peil te houden. Bij uitbreiding van de woningvoorraad dienen kwalitatief goede woningen te worden gerealiseerd die complementair zijn aan de bestaande voorraad.

2.3.2 Detailhandel, horeca en dienstverlening

In het plangebied bevindt zich diverse detailhandel, dienstverlening en horeca. Deze voorzieningen zijn voornamelijk geconcentreerd in de historische linten (met name de Meerndijk). Aan het Mereveldplein ligt een winkelcentrum uit de jaren '70. Het winkelcentrum ligt verscholen en kent geen uitbreidingsmogelijkheden. Het winkelcentrum zal worden verplaatst naar een locatie rondom de Meerbrug, met name aan de noordzijde. De detailhandelsfunctie van het Mereveldplein zal hiermee verdwijnen. Het Mereveldplein en de verplaatsing van het winkelcentrum maakt geen deel uit van dit bestemmingsplan,

maar is meegenomen in het bestemmingsplan dat in ontwikkeling is voor het Centrumplan De Meern (zie ook paragraaf 4.2).

Het is van belang het voorzieningenniveau te behouden en zo mogelijk te versterken. Hierbij is het van belang de detailhandel zoveel mogelijk te concentreren. Dit is nu in feite al het geval. Er wordt gestreefd naar versterking van de horeca. De kwaliteit van de horeca heeft hierbij prioriteit.

2.3.3 Bedrijven en kantoren

Langs de historische linten en in zeer beperkte mate buiten deze linten, bevinden zich enkele bedrijven en kantoren. Binnen het plangebied bevinden zich geen (grootschalige) kantoren of bedrijven. Nieuwe bedrijven zijn aangewezen op het nabijgelegen bedrijventerrein Strijkviertel. Dit is een terrein met een bovenlokale functie, waar zowel bedrijven als kantoren zijn gevestigd.

Binnen het plangebied zijn op het terrein De Dompelaar van oudsher enkele bedrijven gevestigd. Dit terrein is ingeklemd tussen de omliggende woongebieden en heeft een lokale functie. Verspreid in het gebied zijn ook enkele bedrijven gevestigd, met name in de historische linten.

In het rapport Gemengde Stad, sterke stad, is aangegeven dat het van belang is dat menging van de functies wonen, werken en voorzieningen in de woonwijken bevorderd wordt. Redenen hiervoor zijn onder andere het vergroten van de leefbaarheid van de stad en het bevorderen van wijkwerkgelegenheid.

Er dient zeer terughoudend omgegaan te worden met nieuwe kantoorlocaties. In Utrecht en de omliggende regio is reeds voldoende kantoorruimte aanwezig.

2.3.4 Maatschappelijke voorzieningen

In het plangebied bevinden zich diverse maatschappelijke voorzieningen. Deze zijn geconcentreerd rondom het winkelcentrum en aan de Ten Veldestraat.

Uit een inventarisatie van de gemeente in het kader van het wijkvoorzieningenplan Vleuten–De Meern blijkt dat op dit moment geen grote verschillen in behoefte en aanbod of knelpunten van andere aard zijn, die direct ingrijpen noodzakelijk maken.

Uit de inventarisatie is verder gebleken dat de groepen jeugd en ouderen aandacht behoeven. Het voorzieningenaanbod is niet toereikend om de problematiek rondom de jongeren het hoofd te bieden. Het aandeel ouderen in De Meern is relatief groot en neemt de komende jaren nog meer toe. Het voorzieningenaanbod is daar (nog) niet op afgestemd.

Het feit dat er op dit moment geen knelpunten bestaan betekent niet dat de huidige voorzieningenstructuur volledig voldoet aan de toekomstige behoefte in Vleuten–De Meern, maar dat "inhaalslagen" op de korte termijn –tot twee jaar –niet nodig zijn. De wenselijke situatie kan deels worden bereikt door eventueel bij bestaande plannen aan te sluiten. Voor het overige deel dienen nieuwe plannen ontwikkeld te worden.

2.3.5 Verkeer

Algemeen ontsluiting autoverkeer

Utrecht gaat met het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan (GVVP) uit van de volgende opbouw van het stedelijke netwerk auto:

1. De hoofdstructuur maakt de stad als geheel bereikbaar met de (vracht)auto, voor verplaatsingen van en naar Utrecht en voor verplaatsingen van wijk naar wijk. De hoofdstructuur bestaat uit:

- de RING Utrecht: de parallelbanen¹⁾ van de snelwegen rond Utrecht en de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU). De RING vormt de schakel tussen het landelijke net van autosnelwegen en de primaire en secundaire assen;
- primaire assen die de kerngebieden bereikbaar maken; het grootste deel van het autoverkeer naar de kerngebieden gaat via deze assen;
- secundaire assen die zorgen voor aanvullende bereikbaarheid van de kerngebieden.

De hoofdstructuur is via het GVVP vastgelegd en vormt uitgangspunt voor alle gemeentelijke plannen.

2. Door het stedelijk verkeer te bundelen op de hoofdstructuur ontstaan zo groot mogelijke verblijfsgebieden. In de wijken krijgen verkeersveiligheid en leefmilieu prioriteit. De wijkontsluitingswegen (50 km/h) zorgen voor de aansluiting van de wijken op de hoofdstructuur en een goede bereikbaarheid van de wijk- en buurtvoorzieningen (onder meer voor bevoorradend verkeer). Autoverkeer en het ontsluitend openbaar vervoer rijden bij voorkeur via de wijkontsluitingswegen de wijk in en uit. De rest van de wijk is verkeersluw en wordt zoveel mogelijk ingericht als 30 km/h-gebied.
3. Bij de totstandkoming van plannen in de wijk mag van de in het GVVP aangewezen wijkontsluitingswegen worden afgeweken, mits dit goed beargumenteerd wordt, er elders in de wijk een alternatieve route wordt ingericht als wijkontsluitingsweg en (daarmee) de ontsluiting van de wijk voor openbaar vervoer en auto op peil blijft.

Bij de opbouw, regelgeving en vormgeving van het netwerk houdt Utrecht zo veel mogelijk de landelijke principes van een duurzaam veilige weginrichting aan. Door deze principes te hanteren kan de automobilist snel herkennen op wat voor type weg hij zich bevindt.

Wijkverkeersplan Vleuten-De Meern 2006

Het doel van het wijkverkeersplan is om samenhang te brengen in de te nemen verkeersmaatregelen in de wijk en zo de verkeersveiligheid te verbeteren en de leefbaarheid en de bereikbaarheid in de wijk te bevorderen. Het plan beschrijft de huidige verkeerssituatie en de toekomstige ontwikkelingen. Daarnaast draagt het oplossingen aan voor een aantal verkeersknelpunten binnen de stedelijke randvoorwaarden en kaders en binnen het beschikbare budget. Voor de knelpunten die binnen het beschikbare budget niet kunnen worden opgelost, geldt het wijkverkeersplan als leidraad voor toekomstige projecten. De wijk Vleuten-De Meern heeft nauwe samenhang met de ontwikkelingen in Leidsche Rijn. De komende jaren wordt samen met Leidsche Rijn toegegroeid naar de eindsituatie die naar verwachting in 2015 zal zijn voltooid.

In de "Spelregels Wijkverkeersplannen" (vastgesteld door de Raad) zijn de spelregels beschreven die aangeven hoe het wijkverkeersplan tot stand dient te komen. De basis voor deze spelregels wordt gevormd door de CROW²⁾-methode "Samen verkeer plannen". In deze methode wordt met name aandacht besteed aan de wijze waarop bewoners en belanghebbenden bij verkeersprojecten kunnen worden betrokken.

In dit kader is in het plan aangegeven wat bewoners als knelpunten ervaren. Zo wordt met betrekking tot de hoofdinfrastructuur, hardrijden op de Rijksstraatweg, de kwaliteit en kwantiteit aan infrastructuur als knelpunt ervaren. Op de kruising Meerndijk/C.H. Letschertweg zijn er capaciteitsproblemen terwijl er op de Landschapsbaan, Burgemeester Middelweerdweg en de Rijksstraatweg onvoldoende bewegwijzering aanwezig is.

1) Deze zijn nog niet langs alle snelwegen die deel uitmaken van de RING aanwezig of gepland. Dit is echter wel het wensbeeld van Utrecht.

2) Het CROW is het landelijke kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur.

Knelpunten die genoemd worden ten aanzien van het langzaam verkeer in De Meern hebben vooral betrekking op de kwaliteit van de fietsvoorzieningen en in het geval van de Rijksstraatweg en de Castellumlaan levert dit onveilige situaties op volgens de bewoners van De Meern.

De belangrijkste hinder omtrent parkeren is het parkeren rondom het Mereveldplein. Deze locatie wordt momenteel overbelast.

Ontsluiting autoverkeer

Het plangebied wordt voor het autoverkeer ontsloten vanaf de A12 (Utrecht–Woerden). De Meerndijk die centraal door het plangebied loopt, sluit via de C.H. Letschertweg (80 km/h) aan op de A12. Momenteel zijn de Meerndijk en de Rijksstraatweg de wegen met een maximumsnelheid van 50 km/h. Alle overige wegen zijn erftoegangswegen.

De voornaamste buurtontsluitingsweg binnen het gebied is de Meerndijk. De overige wegen zijn erftoegangswegen. Belangrijke erftoegangswegen zijn de Van Heemskerklaan, de Gouvernantelaan, de Mauritslaan, Laan 1954 en de Oranjelaan. De Heemskerklaan en Laan 1954 sluiten met een verkeerslichtengeregelde kruising aan op de Meerndijk. Deze verkeerslichtenregeling biedt onder meer schoolgaande kinderen de mogelijkheid om de Meerndijk veilig te kruisen. Bij de Van Zuylendaal is een geregelde voetgangersoversteekplaats en ook het kruispunt van de Meerndijk met de Rijksstraatweg wordt met verkeerslichten geregeld. De overige wegen sluiten via voorrangskruisingen aan op de Meerndijk. De wegenstructuur in het gebied heeft over het algemeen een rastervormige structuur. Om doorgaand verkeer tegen te gaan zijn in sommige woonstraten maatregelen genomen om dit verkeer te weren.

De centrumvoorzieningen van De Meern liggen ten oosten van de Meerndijk (winkelcentrum, cultureel centrum, bibliotheek c.a.) en worden naar de andere delen van de kern ontsloten via de Oranjelaan, de Mereveldlaan en Laan 1954. Omdat hier bovendien drie scholen en een peuterspeelzaal/kinderdagverblijf zijn gevestigd is de parkeer- en verkeersdruk veel hoger dan in de andere delen van het plangebied.

De Meerndijk is een buurtontsluitingsweg met een snelheidsregime van 50 km/h. Voor het gedeelte Van Heemskerklaan–Rijksstraatweg zal een 30 km/h-regime gaan gelden. De Rijksstraatweg zal van een vrije baan voor het hoogwaardig openbaar vervoer worden voorzien die De Meern en Leidsche Rijn richting de stad Utrecht en het Centraal Station Utrecht ontsluit. De gebiedsontsluitende functie van de Rijksstraatweg komt dan te vervallen en krijgt daarvoor de functie als erftoegangsweg in de plaats. In de huidige situatie heeft de Rijksstraatweg ook een belangrijke ontsluitende functie voor de ten noorden van het plangebied gelegen woonbuurt 't Weer. Als alternatief voor de ontsluitende route over de Meerndijk is (nu reeds) een route via de Burgemeester Middelweerdlaan, Langeraklaan en Oudenrijnseweg beschikbaar. De bedoeling is dat op het noordelijk deel van de Meerndijk een beter verblijfsklimaat beschikbaar komt ten gunste van de centrumontwikkeling rond het kruispunt van de Meerndijk met de Rijksstraatweg. De C.H. Letschertweg en de Meerndijk ten zuiden hiervan zullen een maximumsnelheid van 70 km/h krijgen. Momenteel bedraagt deze nog 80 km/h.

Algemeen ontsluiting langzaam verkeer

Het stedelijk hoofdfietsnetwerk dat Utrecht nastreeft, is vastgelegd in de fietsnota "Verder met de Fiets" (2002). Het stedelijk hoofdfietsnetwerk is een fijnmazig netwerk van hoogwaardige verbindingen dat alle stadsdelen met elkaar verbindt. In de fietsnota is vermeld aan welke eisen dit netwerk dient te voldoen. In het uitwerkingsprogramma van de fietsnota zijn concrete projecten geformuleerd om het hoofdfietsnetwerk te vervolmaken.

De fietsnota richt zich daarnaast op de ontwikkeling van een netwerk van fietsparkeervoorzieningen door de hele stad, zowel bij woningen, bestemmingen (voorzieningen, kantoren, bedrijven) als overstappunten (OV-stations, transferia).

In het GVVP is het stedelijk hoofdfietsnetwerk op enkele punten uitgebreid, naar aanleiding van het regionaal kernnet fiets uit het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (2004). Het gaat dan om regionale verbindingen die door de stad Utrecht lopen én om verbindingen die na 2015 (maar vóór 2020) gewenst zijn.

Ontsluiting langzaam verkeer

Het langzaam verkeer maakt op vrijwel alle wegen in het plangebied gebruik van dezelfde wegen als het autoverkeer. Alleen op de Meerndijk is geen sprake van gemengd gebruik. Conform de uitgangspunten van het concept Duurzaam Veilig bevinden zich op het gedeelte van de Meerndijk waar een maximumsnelheid geldt van 50 km/h, fietspaden en parallelwegen waar het fietsverkeer gebruik van kan maken. De Rijksweg is van fietssuggestiestroken en gedeeltelijke vrijliggende fietspaden voorzien. Ook parallel aan de C.H. Letschertweg bevindt zich een vrijliggend fietspad in het Kloosterpark. Er is sprake van een goede ontsluiting voor het langzaam verkeer.

Algemeen openbaar vervoer

De vervoersdiensten (OV-lijnen) zijn het meest bepalend voor de opbouw van het openbaar vervoer. Utrecht gaat in het GVVP uit van de volgende opbouw van het OV-lijnnennetwerk:

1. Een verbindend stelsel bestaand uit de volgende elementen:
 - bovenregionale treinen (HSL, intercity's en sneltreinen) en interliners zorgen voor (inter)nationale en interregionale verbindingen naar Utrecht;
 - Randstadspoor (RSS) en stoptreinen die stoppen in Utrecht Terwijde verzorgen, aangevuld met streekbussen, het regionale OV;
 - de sneltramlijn en snelle buslijnen (HOV- en VOV-lijnen¹⁾) vormen de stedelijke hoofdstructuur en verbinden de kerngebieden in en rond Utrecht met elkaar en met de stations. Voldoende snelheid, doorstroming, regelmaat en stiptheid zijn hierbij vereist.

Het streefbeeld voor het verbindend stelsel (en bijbehorende infrastructuur) wordt met het GVVP vastgelegd en is uitgangspunt voor gemeentelijke plannen.

2. Een fijnmazig stelsel van stadsbuslijnen zorgt voor de ontsluiting van alle delen van de stad. Stadsbuslijnen hebben haltes binnen circa 400 m van de woning of bestemming (hemelsbreed). Daarnaast ontstaat behoefte aan overstapmogelijkheden voor de bus op strategische locaties in de stad, zoals (behalve de stations) transferia en stedelijke kerngebieden.

In de infrastructuur komt het onderscheid verbindend-ontsluitend terug.

- Het Spoor, gebruikt door trein en RSS (op korte termijn zal een spoorverdubbeling plaatsvinden tussen Utrecht en Woerden en zal verplaatsing van het huidige NS station plaatsvinden).
- Primaire assen: sneltramlijn en HOV-banen. Exclusieve OV-infrastructuur, gebruikt door HOV-lijnen, interliners en streekbussen. Waar VOV-lijnen en stadsbuslijnen gelijk lopen met een HOV-lijn gebruiken deze ook de HOV-baan. Voor de HOV-banen wordt vertramming op lange termijn niet uitgesloten.
- Secundaire assen: VOV-infrastructuur, gebruikt door VOV-lijnen, interliners en streekbussen. Waar stadsbuslijnen gelijk lopen met een VOV-lijn gebruiken deze ook de VOV-infrastructuur. Alleen daar waar nodig worden maatregelen (busstrook of -baan, prioriteit op kruisingen) genomen om het OV een betrouwbare snelheid te bieden.

1) HOV = Hoogwaardig Openbaar Vervoer; VOV = Verbindend Openbaar Vervoer.

- Buurtontsluitingswegen: wegen in de buurt met een maximumsnelheid van 50 km/h, om de doorstroming van de stadsbuslijnen te garanderen in verblijfsgebieden. Deze wegen worden behalve door OV in het algemeen ook door auto's (en fiets) gebruikt.

Als aanvulling op dit netwerk fungeert het aanvullend vraagafhankelijk vervoer (met name regiotaxi en taxi). Dit wordt aangeboden waar of wanneer lijngebonden OV niet voldoende rendabel is, zoals buiten het stedelijk gebied, in de nacht en voor bijzondere doelgroepen (bijvoorbeeld regiotaxi voor mindervaliden, de taxi voor toeristen, zakelijk reizigers etc.).

Ontsluiting openbaar vervoer

Per openbaar vervoer wordt het plangebied ontsloten door meerdere busverbindingen die het plangebied verbinden met onder andere Utrecht (Centraal Station), Vleuten, Montfoort, Oudewater, Gouda, Harmelen, Woerden en Kockengen. Binnen het plangebied bevinden zich haltes op de Meerndijk (ter hoogte van de Gouvernantelaan, ter hoogte van de Heemskerklaan en ter hoogte van de Oranjelaan) en op de Rijksstraatweg (ter hoogte van de Boekbinderslaan, ter hoogte van de Meerndijk en ter hoogte van de Meentweg).

2.3.6 Groen, openbare ruimte en recreatie

De aanwezigheid van groen is belangrijk voor het welzijn, het welbevinden, de economie en het milieu. In een verstedelijkte omgeving is groene kwaliteit een essentieel aspect van de openbare ruimte. Recreatie, landschap en natuur zijn de drie hoofdfuncties in de groenstructuur.

De Meern Zuid wordt omgeven door groene zones. De Leidsche Rijn aan de noordzijde vormt een blauwgroene verbinding die de Meern Zuid verbindt met park Voorn aan de oostzijde en het buitengebied aan de westzijde. Het Meentpark, het Mauritspark en het Kloosterpark liggen respectievelijk aan de oostzijde, zuidzijde en westzijde. Het Mauritspark vormt één van de schakels in de zuidelijke groenzone langs de C.H. Letschertweg. Het Kloosterpark en het Meentpark verbinden de groene zone langs de Leidsche Rijn met de groene zone langs de C.H. Letschertweg en vormen zo dwarsverbindingen.

Alleen het Mauritspark en een deel van het Kloosterpark vallen binnen de bestemmingsplangrens.

De Leidsche Rijn heeft een watervoerende functie en vormt een robuuste (fiets)route. De parken rondom de Meern Zuid zijn met name gericht op wandelen en verblijven. De natuurwaarde van de parken is hoog, wat in grote mate bijdraagt aan de beleving.

In de openbare ruimte van de stad moet ruimte zijn voor verschillende vormen van stedelijke recreatie. Stedelijke recreatie is een breed begrip waarbij gedacht kan worden aan trimroutes, fietsroutes, speelplaatsen, volkstuinten, kamperen in de stad en stadsboerderijen. In dit bestemmingsplan is sprake van recreatieve fietsroutes met name langs de Leidsche Rijn, wandelmogelijkheden door de parken, er zijn speelplaatsen, er is een ijsbaan, er zijn wateren om in te vissen en er loopt een trimroute door het gebied.

2.3.7 Natuur en water

Behalve de ruimtelijke en recreatieve waarde van het openbaar groen is ook de ecologische kwaliteit van het groen voor de stad belangrijk. In de kadernota Stadsnatuur (1998) voor Utrecht is de ecologische infrastructuur (EIS) voor de stad vastgelegd. De EIS is samengesteld uit de belangrijkste groengebieden, het waternetwerk (kanalen, rivieren, singels, waterplassen e.a.) en het droge netwerk dat gevormd wordt door de groenstroken langs wegen en spoorwegen. In de EIS zijn kerngebieden en verbindingzones ingetekend die belangrijk zijn om de groene waarden in de stad te behouden.

De parken en de Leidsche Rijn zijn onderdeel van de ecologische infrastructuur. Binnen het bestemmingsplangebied liggen drie groene verbindingzones die de parken rondom De Meern Zuid extra met elkaar verbinden. De parken aan de Kleermakerslaan en de Mandemakerslaan vormen stapstenen tussen de Leidsche Rijn en het Kloosterpark. De tweede groene zone wordt gevormd door de watergang inclusief oevers die door de buurt heen loopt en de Marketentsterlaan tot een groen omsloten eiland maakt. De derde groene zone is de Molenvliet, dit is een watergang met een beplanting die vanaf een hogere muur over het water hangt. Deze drie groene zones dragen bij aan de groenbeleving in de buurt, ze brengen de natuur tot in de tuinen van de bewoners.

De A12 is een barrière voor planten en dieren om de stad in of uit te komen. Deze is deels opgeheven door een faunapassage (loopplank) bij de onderdoorgang van de Lange Vliet.

2.3.8 Bomen

Het opstellen van een bomenparagraaf is vanaf november 2006 door het gemeentebestuur verplicht gesteld en is ontstaan uit de motie "Kappen met Kappen III". Het college heeft aangegeven dat in voorstellen en documenten die op ingrijpende projecten betrekking hebben een bomenparagraaf wordt opgenomen. Als in een vroeg stadium van een project duidelijk is wat de consequenties voor de bomen zijn, kan het bestuur een juiste, goed overwogen beslissing nemen.

In de bomenparagraaf dienen de consequenties te worden aangegeven van een project op de bestaande bomen.

De Meern heeft een groen imago. De identiteit wordt bepaald door de plantsoenen met bomen in gras. De verschillende buurten hebben karakteristieke kenmerken. In het deelgebied De Meern-Oost in de vorm van laanbeplanting en in het deelgebied Nijvelt centraal groen in een hofstructuur.

Gesteld kan worden dat de meest waardevolle groenstructuren en verbindingen behouden blijven en worden versterkt. In het kader van het opstellen van de verschillende nieuwbouwplannen wordt zoveel mogelijk gekeken op welke wijze het plan een bijdrage kan leveren om het groene boomrijke beeld van De Meern te versterken.

In een bestemmingsplan worden de structurele groen- en watergebieden beschermd, de bomen zelf echter niet. Bescherming wordt geboden via het velvergunningsstelsel. De waardevolle bomenstructuren worden tevens aangegeven in de nadere uitwerking van de bomenvisie in de groenplannen per buurt.

2.3.9 Conclusie en uitgangspunten functionele structuur

De belangrijkste functie in het plangebied is wonen. Het is van belang deze functie te behouden en te versterken.

De aanwezige voorzieningen passen bij de huidige woonfunctie. Het is van belang ruimte te bieden voor menging van functies, waaronder kleinschalige bedrijvigheid. Detailhandel dient behouden te blijven en zoveel mogelijk geconcentreerd te worden. De horecafunctie moet versterkt worden.

De bedrijven- en kantoorfunctie is onderschikt aan de woonfunctie in dit gebied. Dit dient ook in de toekomst zo te blijven. De functiemenging in het noordelijk deel van de Meerndijk dient behouden te blijven. Het is hier van belang dat er sprake is van flexibiliteit ten aanzien van de functies.

Maatschappelijke voorzieningen passen bij de woonfunctie. Op dit moment zijn er geen grote verschillen in behoefte en aanbod of knelpunten van andere aard, die direct ingrijpen noodzakelijk maken.

Om een goede balans tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefmilieu te realiseren wordt in het GVVP gekozen voor selectieve bereikbaarheid. De economisch belangrijke gebieden, de kerngebieden, worden via een aantal verkeersassen goed bereikbaar gemaakt. In de overige gebieden (de verblijfsgebieden) en rond de overige verkeersassen krijgen veiligheid en leefmilieu prioriteit. Ook wordt de mobiliteit buiten piek- en spitsuren gefaciliteerd, maar tijdens piek- en spitsuren moet met name de groei van de automobiliteit worden afgevlakt. Dit gebeurt door het openbaar vervoer en fietsvoorzieningen te verbeteren en door met verkeers- en mobiliteitsmanagement de mobiliteitsvraag zo goed mogelijk over het totale verkeerssysteem te verdelen.

Het is van belang de bestaande groen en waterstructuur te behouden. Deze structuren zijn van belang voor zowel de beleving van groen en water en zijn een belangrijke ruimtelijke kwaliteit in het bebouwde gebied. Daarnaast is het bestaande water essentieel voor de opvang en berging van water.



figuur 6
groen- en waterstructuur

3 Onderzoek en randvoorwaarden

In toenemende mate wordt de milieukwaliteit van belang bij de ontwikkeling van functies in het landelijk en stedelijk gebied. Het milieubeleid heeft zich in de loop van enkele decennia ontwikkeld tot een complexe materie, die er in de praktijk toe leidt dat bij ruimtelijke ontwikkelingen met verschillende milieuaspecten rekening moet worden gehouden. In dit hoofdstuk is een overzicht gegeven van de relevante (milieu)aspecten in het plangebied en de diverse onderzoeken die zijn uitgevoerd.

De volgende aspecten zijn van belang:

- geluidshinder;
- milieuhinder bedrijvigheid;
- externe veiligheid;
- luchtkwaliteit;
- bodemkwaliteit;
- ecologie;
- waterhuishouding;
- archeologie.

Dit hoofdstuk gaat in op deze verschillende (milieu)aspecten.

3.1 Geluidshinder

Geluid beïnvloedt vaak de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. De belangrijkste geluidsbronnen die in het kader van de ruimtelijke inrichting en ontwikkeling van belang zijn, zijn wegverkeer, railverkeer en bedrijven. De mate van acceptatie en hinder is onder meer afhankelijk van de functie van het geluidsbelaste object.

De regels van de Wet geluidhinder zijn van toepassing bij het vaststellen van een bestemmingsplan. De normen uit die wet zijn van toepassing bij:

- bestemmen van gronden voor nieuwe geluidsgevoelige objecten als woningen en scholen;
- bestemmingen van gronden voor aanleg van nieuwe (gezoneerde) wegen (niet bij woonerven of 30 km/h-wegen);
- reconstructie van wegen;
- geluidsgezoneerde bedrijventerreinen.

Als een van bovenstaande situaties aan de orde is, dient er een akoestisch onderzoek te worden gedaan en als het nodig blijkt te zijn, kan er een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde worden aangevraagd.

3.1.1 Wegverkeerslawaaï

Op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) bevinden zich langs alle wegen geluidszones, met uitzondering van woonerven, 30 km/h-wegen en wegen waarvan op grond van de door de gemeenteraad vastgestelde geluidsniveaukaart vaststaat dat de geluidsbelasting aan de gevels van aanliggende woningen op 10 m uit de as van de meest nabij gelegen rijstrook 50 dB(A) of minder bedraagt.

Binnen de geluidszone van een weg dient de geluidsbelasting aan de gevel van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen aan bepaalde wettelijke normen te voldoen. Volgens artikel 74 van de Wet geluidhinder is de breedte van een geluidszone afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg (stedelijk of buitenstedelijk).

Het plangebied bevindt zich in het peiljaar 2016 binnen de geluidszone van de A12, de Meerndijk en de C.H. Letschertweg. Zoals vastgesteld in het wegcategoriseringsplan zullen de Rijksstraatweg en het noordelijk deel van de Meerndijk over 10 jaar een 30 km/h-regime kennen. Op overige wegen in het plangebied geldt reeds een 30 km/h-regime.

In het bestemmingsplan worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Toetsing aan de normen van de Wet geluidhinder is derhalve met betrekking tot wegverkeerslawaaï niet noodzakelijk.

3.1.2 Spoorweglawaaï

Er bevinden zich op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) langs alle spoorwegen geluidszones. Binnen de geluidszone van een spoorweg dient de geluidsbelasting aan de gevel van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen aan bepaalde wettelijke normen te voldoen.

De grootte van een geluidszone kan per traject verschillen. Een overzicht van de zone per traject is op basis van de Wet geluidhinder vastgelegd in de Regeling zonekaart spoorwegen. Ten noorden van het plangebied bevindt zich het spoortraject Utrecht-Woerden (trajectnummer 580). De breedte van de geluidszone van dit traject bedraagt 500 m.

Het plangebied bevindt zich op een afstand van 2.000 m en ligt derhalve buiten de geluidszone van de spoorlijn. In het bestemmingsplan worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Toetsing aan de normen van de Wet geluidhinder is derhalve met betrekking tot spoorweglawaaï niet noodzakelijk.

3.1.3 Industrielawaai

Op het industrieterrein ten oosten van het plangebied zijn inrichtingen gevestigd die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken, zoals bedoeld in artikel 40 van de Wet geluidhinder (zogenoemde grote lawaaimakers). Voor dit industrieterrein zijn op grond van de Wet geluidhinder geluidszones Industrielawaai vastgesteld.

Buiten geluidszones Industrielawaai mag de geluidsbelasting als gevolg van de bedrijven op het industrieterrein niet meer bedragen dan 50 dB(A). Binnen zones Industrielawaai geldt een onderzoeksplicht en mogelijk beperkingen voor nieuwbouw van woningen en andere gevoelige bestemmingen, vanwege een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) die op de gevel geldt. Nieuwe woningen en andere gevoelige bestemmingen binnen de zone op locaties waar de geluidsbelasting als gevolg van het industrieterrein hoger is dan 50 dB(A), zijn slechts toelaatbaar in bijzondere situaties. Dit is alleen mogelijk indien de geluidsbelasting als gevolg van het Industrielawaai ter plaatse 55 dB(A) of minder bedraagt.

Het plangebied ligt buiten de geluidszone van het in de nabijheid gelegen industrieterrein. In het plangebied zelf komen geen gezoneerde bedrijventerreinen voor.

3.2 Milieuhinder bedrijvigheid

Er wordt naar gestreefd om in de stad wonen en werken op een goede manier te laten samengaan. Beide functies zijn zeer belangrijk voor Utrecht maar voorkomen moet worden dat milieuhinder van bedrijven een negatieve invloed heeft op de woonomgeving. Het streven is om werkfuncties in de woonomgeving te integreren om daarmee de levendigheid in de woonwijken te vergroten. Deze werkfuncties mogen alleen geen overlast veroorzaken. Dus bedrijven die (te veel) geur of geluidshinder veroorzaken, overlast geven of andere risico's voor de gezondheid en veiligheid met zich mee brengen, moeten ruimtelijk worden gescheiden van gevoelige bestemmingen als wonen. Dit wordt bereikt door milieuzonering.

In bijlage 1 van de planregels is de Staat van Bedrijfsactiviteiten (SVB) "functiemenging" opgenomen. Deze lijst laat zien welke bedrijven tot welke milieucategorie horen en in een bepaald gebied van dit bestemmingsplan toelaatbaar zijn (zie plankaart). De SVB "functiemenging" maakt onderscheid tussen bedrijven uit categorie A, B1, B2 en C. Bedrijven uit categorie A en B1 zijn zodanig weinig milieubelastend dat deze direct naast, of onder woningen voor kunnen komen. Bedrijven uit categorie B2 zijn ook toegestaan binnen een woonfunctie, maar dienen ruimtelijk gescheiden te zijn van gevoelige functies. Bedrijven uit categorie C zijn bedrijven met een grote verkeersaantrekkende werking. Voor een nadere toelichting op de aanpak van de milieuzonering met behulp van de SVB "functiemenging" wordt verwezen naar bijlage 2.

Algemene toelaatbaarheid

Bij het opstellen van deze milieuzonering is gebruikgemaakt van de SvB "functiemenging". Zoals reeds eerder is aangegeven, wordt bij de milieuzonering van aanwezige gebieden met functiemenging rekening gehouden met de bouwkundige situatie ten opzichte van milieugevoelige functies in het plangebied en de directe omgeving.

In dit bestemmingsplan worden alleen bedrijven uit categorie A, B1 en B2 toelaatbaar geacht. Bedrijven uit categorie C worden niet toegelaten omdat de gebieden in het plangebied geen van allen worden ontsloten door een weg die behoort tot de hoofdinfrastructuur. De algemeen toelaatbare categorieën van bedrijven zijn opgenomen op de plankaart.

Inventarisatie bestaande bedrijven

De in het plangebied aanwezige bedrijven zijn geïnventariseerd en ingeschaald in de categorieën van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. In het plangebied zijn overwegend bedrijven in categorie A en B1 van de SvB "Functiemenging" gevestigd. Deze bedrijven zijn toelaatbaar binnen een woonomgeving, omdat zij niet conflicteren met de woonfunctie.

Enkele bedrijven vallen in een hogere categorie dan algemeen toelaatbaar wordt geacht. Deze bedrijven krijgen een maatbestemming, daardoor zijn deze specifieke bedrijfsactiviteiten volgens het bestemmingsplan toegestaan. Gelet op de ligging van deze bedrijven en het huidige functioneren van dit bedrijventerrein acht de gemeente het niet wenselijk de betreffende bedrijven weg te bestemmen of te verplaatsen.

De volgende zittende bedrijven die niet passen binnen de algemene toelaatbaarheid, zullen in dit bestemmingsplan specifiek worden bestemd en kunnen op deze manier doorfunctioneren.

adres	omschrijving	SBI-code	cat.	toelaatbaar	maatbestemming
Zandweg 144	Silly Billy, detailhandel			B1	
Rijksstraatweg 110	Van den Brandhof De Meern BV, houtbewerking en interieurbouw	203, 204, 205 - 1	B1	B2	-
Rijksstraatweg 72	Niets te vinden op google			B2	
Meerndijk 7	Op de locatie is een garagebedrijf gevestigd	501, 502, 504	B1		GD(au)
Meerndijk 72	B&R, artiestenbureau (geen bedrijf, maar maatschappelijk?)			B1	M
Meerndijk 124	Dit is een benzine tankstation met lpg-verkoop. detailhandel				DH
De Dompelaar 1b	Dit bedrijf bedrukt papier. Het betreft zowel handels- als familiedrukwerk. De huidige afstand tot woningen is groot genoeg	2222.6	B1	B2	-
De Dompelaar 2	Lakeman Auto's	501, 502, 504	B1	B2	-

De Dompelaar 3/4	Dit is een bedrijf met verkoop, onderhoud en reparatie van tuin en –parkmachines	527	A	B2	–
Mauritslaan 2	Op de locatie is een herstelrichting voor motorvoertuigen gevestigd. Tevens vindt er verkoop van auto's plaats	501, 502, 504	B1	B2	–

Conclusie

De bestaande bedrijven passen in de woonomgeving of kunnen door hun specifieke bestemming in het nieuwe bestemmingsplan doorfunctioneren. In dit plan wordt nieuwe bedrijvigheid tot maximaal categorie 2 toegestaan. Dit is eveneens passend in de woonomgeving.

3.3 Externe veiligheid

3.3.1 Bestaande situatie

Algemeen

Binnen het plangebied ligt de A12, die vanuit het oogpunt van externe veiligheid relevant is. Daarnaast bevindt zich binnen het plangebied een benzinstation met lpg-verkoop (BP-station Meerndijk 124). In de nabijheid van het plangebied bevinden zich geen risicobedrijven waarvan het invloedsgebied over het plangebied valt.

3.3.2 Relevant beleid

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of leidingen.

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken¹⁾ en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Hierbij is de risicocontour van 10^{-6} maatgevend voor nieuwe ontwikkelingen²⁾.

Het groepsrisico (GR) drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval in een inrichting waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De normen voor het GR hebben een oriënterende waarde (inspanningsverplichting). Indien de oriënterende waarde voor het groepsrisico wordt overschreden, legt dit in het algemeen ook ruimtelijke beperkingen op aan een gebied buiten de 10^{-6} -contour (PR).

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is in augustus 2004 de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen gepubliceerd. In deze circulaire is het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen opgenomen (PR en GR). In nieuwe situaties geldt voor het PR een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten op een niveau van 10^{-6} per jaar³⁾. Kwetsbare objecten zijn bijvoorbeeld woningen, gebouwen waarin mensen zijn die zichzelf

1) Dat wil zeggen vierentwintig uur per dag en gedurende het gehele jaar.

2) De norm van 10^{-6} per jaar betekent dat de kans op een dodelijke situatie door een ongeval met gevaarlijke stoffen op een te bouwen plek maximaal één op de miljoen per jaar mag zijn.

3) Wat onder beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten wordt verstaan, komt grotendeels overeen met de indeling van het Bevi.

slecht in veiligheid kunnen brengen (scholen en zorginstellingen) en gebouwen waarin vaak grote aantallen personen aanwezig zijn (grote winkelcentra, grote kantoren etc.). Beperkt kwetsbare objecten zijn alle andere gebouwde objecten. Uit de circulaire blijkt dat op meer dan 200 m afstand vanaf de route het aspect externe veiligheid geen beperkingen oplegt aan het ruimtegebruik. Uit de circulaire blijkt voorts dat bij het vervoer van gevaarlijke stoffen beargumenteerd van de grenswaarde, richtwaarde en oriënterende waarde mag worden afgeweken.

Inrichtingen

Op 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) in werking getreden. Met het besluit wordt beoogd een wettelijke grondslag te geven aan het externe veiligheidsbeleid rondom risicovolle inrichtingen. Het doel van het besluit is de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle inrichtingen tot een aanvaardbaar minimum te beperken.

Voor het PR geldt volgens het Bevi een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten op een niveau van 10^{-6} per jaar¹⁾. Binnen de 10^{-6} -contour mogen dan ook geen nieuwe kwetsbare functies mogelijk worden gemaakt. Uitsluitend om gewichtige redenen mogen nieuwe beperkt kwetsbare objecten binnen de 10^{-6} -contour gerealiseerd worden. Daarnaast bevat het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het GR rondom deze inrichtingen.

3.3.3 Vervoer gevaarlijke stoffen

Er vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over de A12.

Op basis van de "Risico's wegtransport gevaarlijke stoffen provincie Utrecht peiljaar 2001" bedraagt het Plaatsgebonden risico ter plaatse: 10^{-6} /j op 0 m; 10^{-7} /j op 160 m; 10^{-8} /j op 260 m. Langs de A12 bevinden zich uitsluitend beperkt kwetsbare objecten, zodat geen sprake is van normoverschrijding. Zelfs de ambitie geformuleerd in het Provinciaal Beleidsplan 2004-2008 wordt gehaald, indien er kwetsbare objecten aanwezig zouden zijn geweest.

Berekening met behulp van RMB II levert een plaatsgebonden risico op van:

- 10^{-6} /j op 0 m;
- 10^{-7} /j op 109 m;
- 10^{-8} /j op 189 m.

Gezien de afstand van de bebouwing tot de as van de weg (circa 260 m) ligt het Plaatsgebonden Risico beduidend lager dan 10^{-8} /j. Er is geen sprake van groepsrisico.

Route gevaarlijke stoffen

Binnen het plangebied vindt incidenteel transport van lpg plaats. Binnen de gemeente Utrecht geldt een routeringsregeling. De route omvat uitsluitend de rijkswegen A2, A12, A27 en A28. Bij het verlaten van deze rijkswegen dienen alle transporteurs van routeplichtige stoffen te beschikken over een ontheffing. Uit de afgegeven ontheffingen blijkt een zodanig gering transport van gevaarlijke stoffen dat dit aantal ruimschoots blijft onder de drempelwaarden van de vuistregels aangegeven in de "Handreiking externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen". Er is daarom geen sprake van een 10^{-6} -contour (Plaatsgebonden Risico) en geen sprake is van een significant Groepsrisico ten gevolge van dit transport.

1) Grenswaarden moeten in acht worden genomen, van richtwaarden kan uitsluitend om gewichtige worden afgeweken. Voorbeelden van kwetsbare objecten zijn in het algemeen woningen, ziekenhuizen en gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig te zijn (zoals kantoorgebouwen en hotels met een brutovloeroppervlak van meer dan 1.500 m² per object of complexen waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk brutovloeroppervlak meer dan 1.000 m² bedraagt en winkels met een totaal brutovloeroppervlak van meer dan 2.000 m² per winkel, voor zover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd). Voorbeelden van beperkt kwetsbare objecten zijn kantoorgebouwen en hotels met een brutovloeroppervlak van maximaal 1.500 m² per object en winkels/winkelcomplexen die niet als kwetsbaar object zijn aangemerkt.

Lpg-tankstation

Het tankstation bevindt zich redelijk centraal binnen het plangebied en wordt omgeven door vooral woningen. Tevens bevindt zich bedrijvigheid in de omgeving, namelijk het bedrijventerreintje aan De Dompelaar. Ten noorden van het tankstation bevindt zich tot slot nog een basisschool. De dichtstbijzijnde woningen (kwetsbare objecten) bevinden zich op circa 60 m van het lpg-vulpunt. De basisschool, ook een kwetsbaar object, bevindt zich op circa 100 m vanaf het vulpunt. Voor de toetsing aan het Bevi moet voor wat betreft de afstand tot de school uitgegaan worden van de bestemmingsgrens van het gebied dat voor onderwijsdoeleinden is bestemd. Deze bestemmingsgrens is de erfafscheiding en ligt op circa 80 m van het vulpunt. De dichtstbijzijnde bedrijvigheid (een autogarage aan de Mauritslaan) ligt op circa 30 m van het vulpunt.

Plaatsgebonden risico (PR) vanwege het tankstation

Voor lpg-tankstations hoeven de plaatsgebonden risicocontouren niet per geval te worden berekend, maar gelden vaste afstanden die afhankelijk zijn van de lpg-jaaromzet. Deze afstanden zijn vastgelegd in een regeling op grond van het Bevi. Voor het tankstation geldt een milieuvergunning voor de aflevering van een niet gedefinieerde hoeveelheid lpg per jaar. Aangenomen is dat de werkelijke omzet niet groter is dan 1.500 m³ per jaar. De bijbehorende 10⁻⁶-contour voor het vulpunt bedraagt bij die aanname 110 m, de 10⁻⁵-contour bedraagt 25 m. Aangezien de afstand tot het dichtstbijzijnde kwetsbare object (in dit geval een woning) groter is dan 25 m zal de situatie tot 1-1-2010 nog voldoen aan het Bevi.

Vanaf die datum kan niet meer worden voldaan aan de afstandseisen uit het Bevi, tenzij in de milieuvergunning wordt vastgelegd dat het tankstation geen grotere omzet aan lpg mag hebben dan 1.000 m³ per jaar. In dat geval is de afstand die bij de 10⁻⁶-contour hoort 45 m, gerekend vanaf het vulpunt. Een andere, minder voor de hand liggende, oplossing is verplaatsing van het vulpunt.

Het dichtstbijzijnde beperkt kwetsbare object ligt op 30 m van het vulpunt. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10⁻⁶-contour als richtwaarde. Ook na aanpassing van de milieuvergunning zal voor dit object niet aan de richtwaarde worden voldaan. Van deze richtwaarde mag echter worden afgeweken en bestaat er geen saneringsplicht.

Naast de afstandsnorm voor het vulpunt bestaan er normen voor de ondergrondse lpg-tank en de lpg-afleverzuilen. Aan de afstandscriteria met betrekking tot de afleverzuil (grenswaarde 15 m tot kwetsbare objecten en richtwaarde 15 m tot beperkt kwetsbare objecten, na 1-1-2010) wordt voldaan. Aan de afstandsnormen met betrekking tot de ondergrondse tank kan na 1-1-2010 niet worden voldaan. Tot 1-1-2010 geldt als grenswaarde voor kwetsbare objecten een afstand van 15 m. Na 1-1-2010 moet die afstand 25 m bedragen. Op circa 30 m van de ondergrondse tank bevindt zich een woning.

Conclusie toets plaatsgebonden risico

Aan de grenswaarden voor het plaatsgebonden risico met betrekking tot het lpg-vulpunt wordt tot 1-1-2010 voldaan. Vanaf 1-1-2010 kan worden voldaan aan die grenswaarde door aanpassing van de milieuvergunning of verplaatsing van het vulpunt. Aan de richtwaarden voor het plaatsgebonden risico met betrekking tot het lpg-vulpunt wordt echter niet voldaan. Aangezien het om een bestaande situatie gaat (geen saneringsverplichting) wordt dit als acceptabel beschouwd. Aan de overige afstandscriteria met betrekking tot de ondergrondse lpg-tank en de afleverzuil wordt wel voldaan.

Groepsrisico (GR) vanwege het tankstation

Vanwege de omgeving bestaat er rond het tankstation een groepsrisico. Hierna wordt de omvang van het groepsrisico in beeld gebracht. Daarna wordt beschreven hoe het groepsrisico beïnvloed kan worden door maatregelen bij het station en de omgeving. Tot slot wordt aangegeven hoe het aantal dodelijke slachtoffers kan worden beperkt door een goede voorbereiding op een eventueel ongeval.

Personendichtheid en GR

De personendichtheid en de berekening van het groepsrisico zijn beschreven in een kwantitatieve risicoanalyse (QRA, "BP, Kwantitatieve risicoanalyse voor een lpg-station"), gedateerd april 2006.

Volgens het Besluit externe veiligheid inrichtingen moet het GR bepaald worden binnen het invloedsgebied van het lpg-tankstation. Het invloedsgebied bij het tankstation bevindt zich op een afstand van 150 m van de lpg-installatie. Aangezien het vulpunt en de ondergrondse lpg-tank de belangrijkste installatieonderdelen zijn, is het invloedsgebied te benaderen als een oppervlak in de vorm van twee cirkels met ieder een straal van 150 m gerekend vanaf het lpg-vulpunt en het middelpunt van de ondergrondse tank. Binnen deze cirkels bevinden zich circa 60 woningen en diverse kantoren en bedrijven. Verder bevindt de basisschool zich voor een deel binnen deze cirkels. De personendichtheden van kantoren, bedrijven en de school zijn beschreven in bijlage 1 bij de QRA. Voor de woningen wordt ervan uitgegaan dat de woningbezetting gemiddeld 2,4 personen per woning bedraagt.

Om een indruk te geven van de hoogte van het GR ten opzichte van wat als aanvaardbaar wordt beschouwd, de oriënterende waarde, is het gebruikelijk om de kansen te vergelijken die horen bij een ongeval met respectievelijk 10, 100 en 1000 dodelijke slachtoffers. Voor het tankstation is de kans op een ongeval met 10 of meer dodelijke slachtoffers circa 10^{-7} (een factor van bijna 100 lager dan de oriënterende waarde) en de kans op een ongeval met 100 of meer dodelijke slachtoffers circa 10^{-8} (een factor van bijna 10 lager dan de oriënterende waarde). De kans op een ongeval met 1.000 of meer dodelijke slachtoffers is niet aan de orde.

Verlaging groepsrisico door maatregelen bij het station

Op het moment van dit besluit wordt door de lpg-branche onderzoek uitgevoerd naar risicobeperkende maatregelen. Het onderzoek richt zich op hittewerende coatings van de tankwagens en verbeterde losslangen. Wanneer deze maatregelen eventueel toegepast zullen worden, is nog niet bekend. Naar alle waarschijnlijkheid zal toepassing tot een sterke verlaging van de veiligheidsrisico's leiden.

Verlaging groepsrisico door maatregelen in de omgeving

Maatregelen in het plangebied die een lager groepsrisico tot gevolg hebben, zijn niet van toepassing. Het gaat om een beheerbestemmingsplan. Binnen de kaders van het bestemmingsplangebied verandert er niets binnen het invloedsgebied van het tankstation. De hier weergegeven verantwoording van het groepsrisico is niet meer dan een beschrijving van de actuele situatie die, in ieder geval voor het plangebied, voor de toekomst ook in stand blijft.

Maatregelen met betrekking tot bestrijding en hulpverlening bij een ongeval

Voor 2006 wordt voorzien om voor de lpg-inrichting bij het tankstation en omgeving, een generiek rampbestrijdingsplan "lpg-stations" op te stellen. Hiertoe heeft het college van burgemeester en wethouders heeft op 22 november 2005 besloten (nr. 772). Dit plan zal voorzien in alle (overheids)maatregelen op het gebied van bestrijding en hulpverlening bij een ongeval binnen de inrichting met effecten buiten de inrichting. Het doel van het rampbestrijdingsplan is om het aantal (dodelijke) slachtoffers, ingeval van een ongeval, zo veel mogelijk te beperken door een goede voorbereiding voor en een adequate bestrijding tijdens een ongeval.

Conclusie toets groepsrisico

De hoogte van het groepsrisico blijft ruim beneden de oriënterende waarde en wordt uitsluitend bepaald door bestaande objecten. De veiligheidssituatie wordt daarmee als acceptabel beschouwd. Bij deze acceptatie is mede rekening gehouden met de (on)mogelijkheden van het veiliger maken van het tankstation en het wijzigen van de omgeving. Het wijzigen van de omgeving zou neerkomen op het terugbrengen van het aantal personen en bijgevolg het laten vervallen van bestaande bestemmingen. Dit moet als maatschappelijk onverantwoord worden beschouwd. De veiligheid kan vergroot worden door een goede voorbereiding op ongevallen.

3.3.4 Risicocontouren Strijkviertel

Op het bedrijventerrein Strijkviertel zijn op dit moment geen bedrijven gevestigd met risicocontouren die over het plangebied De Meern–Zuid lopen. In het bestemmingsplan waarbinnen het bedrijventerrein Strijkviertel ligt, gelden geen restricties voor zulke contouren. In de toekomst zouden zich daar bedrijven kunnen vestigen met contouren die over het plangebied De Meern–Zuid komen te liggen. Bij de dan te volgen procedure voor een milieuvergunning zal een Bevi-toets plaatsvinden.

3.4 Geur

Bepaalde bedrijven kunnen geurhinder veroorzaken. Voor specifieke bedrijven is in de Wet milieubeheer een richtwaarde aangegeven voor hoeveel geur (uitgedrukt in geureenheden/m³) acceptabel is in de omgeving van bedrijven. Dit geldt voor bestaande woningen en voor nieuwe woningen. Voor nieuwe situaties is de norm strenger dan voor bestaande situaties. De hoogte van de acceptabele geurbelasting is afhankelijk van het soort geur. Daarom verschilt de toegestane geurbelasting per soort bedrijf. Deze geuruitstoot heeft ruimtelijke consequenties. In de directe omgeving van het bedrijf zijn vanuit de norm van de Wet milieubeheer beperkingen gesteld aan de mogelijkheid voor nieuwe ontwikkeling van gevoelige bebouwing (met name wonen).

3.4.1 Conclusie

In het bestemmingsplangebied is geen sprake van industriële geurhinder.

3.5 Luchtkwaliteit

3.5.1 Beleid en normstelling

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door de Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen (Wlk). De Wlk bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 3.1 weergegeven. De grenswaarden gelden voor de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet.

Tabel 3.1 Grenswaarden maatgevende stoffen Wlk

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig vanaf
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2010
fijn stof (PM ₁₀) ¹⁾	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2005
	24-uurgemiddelde concentratie	maximaal 35 keer per jaar meer dan 50 µg/m ³	2005

1) Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wlk behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

Op grond van artikel 5.16 van de Wlk kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit (zoals de vaststelling van een bestemmingsplan) uitoefenen indien:

- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden (lid 1 onder a);

- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft (lid 1 onder b1);
- bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert (lid 1 onder b2);
- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht (lid 1 onder c);
- het voorgenomen besluit is genoemd of past binnen het omschreven Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden (lid 1 onder d).

3.5.2 Beoogde ontwikkelingen

Binnen het plangebied worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Er vindt daardoor geen toename van het aantal verkeersbewegingen plaats en er is geen sprake van een verslechtering van de luchtkwaliteit als gevolg van het bestemmingsplan. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied.

3.5.3 Onderzoek en resultaten

Door de gemeente is onderzoek¹⁾ uitgevoerd naar de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied. In de rapportage wordt een beoordeling gegeven ten opzichte van het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk). Op 15 november 2007 is de Wlk in werking getreden en vervangt daarmee het Blk, de normen voor luchtveronreinigende stoffen zijn echter ongewijzigd gebleven. Derhalve kunnen de berekeningen uit de gemeentelijke rapportage worden gebruikt om inzicht te geven in de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied.

Uit de berekeningen blijkt dat in de beschouwde jaren (2007, 2010 en 2017) langs alle onderzochte wegen wordt voldaan aan de geldende jaargemiddelde grenswaarde voor fijn stof (PM₁₀). Ook het aantal overschrijdingsdagen van PM₁₀ voldoet aan de grenswaarde uit het Blk (en dus ook de Wlk). Er is sprake van een overschrijding van de jaargemiddelde grenswaarde van stikstofdioxide (NO₂) in 2010 langs de C.H. Letschertweg. In 2017 vindt langs deze weg echter geen overschrijding meer plaats.

De berekeningen zijn uitgevoerd met een verouderde versie van het verspreidingsmodel CAR II (versie 6.1.1). De nieuwste versie van het model (CAR webbased versie 7.0) maakt gebruik van de meest recente achtergrondconcentraties, die als gevolg van verbeterde technieken en maatregelen van de overheid jaarlijks afneemt.

3.5.4 Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat in de beschouwde jaren 2007, 2010 en 2017 wordt voldaan aan alle grenswaarden uit het Blk (en dus ook de Wlk), met uitzondering van de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide in het jaar 2010. Deze overschrijding is niet het gevolg van ontwikkelingen die voortvloeien uit het bestemmingsplan. Derhalve zal het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormen voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

De resultaten en conclusie geven momenteel geen aanleiding om het onderzoek luchtkwaliteit te herzien, ten behoeve van volgende fase wordt het onderzoek aangepast.

1) Luchtrapportage bestemmingsplan De Meern Zuid, SO Afdeling Milieu & Duurzaamheid, Utrecht, 10 oktober 2007.

3.6 Bodemkwaliteit

3.6.1 Bestaande situatie

Op basis van historische gegevens (luchtfoto's, Hinderwet, milieuvergunning etc.) is bekend dat er in het plangebied enkele verontreinigde locaties aanwezig zijn. Op deze laatste vindt monitoring plaats (bijvoorbeeld Castellumlaan 8). Het plangebied bestaat voornamelijk uit woonbebouwing. De meeste brandstoftanks van particulieren zijn inmiddels gesaneerd.

3.6.2 Relevant beleid

Volgens artikel 9 van het Besluit op de ruimtelijke ordening zullen burgemeester en wethouders in verband met de uitvoerbaarheid van het plan onder meer een onderzoek verrichten naar de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de betreffende functiewijziging. Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone gronden te worden gerealiseerd.

Het gemeentelijk bodembeleid gaat uit van de volgende algemene uitgangspunten.

Bodembescherming

Nieuwe bodemverontreiniging moet worden voorkomen en indien er toch bodemverontreiniging ontstaat, moet de bodem direct worden gesaneerd. Dit speelt met name bij bedrijfsmatige activiteiten en/of calamiteiten.

Bodemsanering

Ernstig verontreinigde locaties dienen te worden gesaneerd indien er tevens sprake is van milieuhygiënische risico's. Bij immobiele verontreiniging in de bovengrond die zich niet kan verspreiden (zoals zware metalen en PAK) wordt uitgegaan van een zogenoemde functiegerichte benadering. Dit houdt in dat de kwaliteitseisen die aan de bodem worden gesteld afhankelijk zijn van de (toekomstige) bestemming van de locatie. Bij mobiele verontreiniging die zich via het grondwater kan verspreiden, wordt mede afhankelijk van de kosteneffectiviteit, zoveel mogelijk verwijdering van de verontreiniging nagestreefd. Een ander uitgangspunt is dat bij nieuw in te richten gebieden of terreinen hogere eisen worden gesteld aan de bodemkwaliteit dan bij milieuhygiënisch onvermijdbare saneringen in gebieden waar geen nieuwe inrichting plaatsvindt. Bij nieuwe situaties ligt het criterium voor saneren bij ernstige verontreiniging.

Bodembeheer

Bij hergebruik van (schone of licht verontreinigde) grond wordt uitgegaan van het principe "wat schoon is moet schoon blijven" en "wat vies is moet niet viezer worden". Waar mogelijk, wordt een verbetering van de kwaliteit nagestreefd, zodat de bodem duurzaam geschikt wordt voor elk gewenst gebruik.

Bij een aanvraag om bouwvergunning, een functiewijziging of aan- dan wel verkoop, dient een bodemonderzoek conform de NEN 5740 verricht te worden. Op basis van dit onderzoek wordt beoordeeld of de locatie geschikt is voor de geplande functie of dat er nog een nader onderzoek of misschien zelfs een bodemsanering noodzakelijk is voordat de locatie geschikt is voor de geplande functie.

3.6.3 Beoogde ontwikkelingen en conclusie

Binnen het plangebied worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Het uitvoeren van bodemonderzoek is niet nodig.

3.7 Ecologie

Op grond van de Flora- en faunawet is het verboden om zonder ontheffing activiteiten te verrichten die leiden tot aantasting van te beschermen soorten en van hun voortplantingsplaats, vaste rustplaats of vaste verblijfsplaats. In een bestemmingsplan moet de uitvoerbaarheid van het plan worden aangetoond. In dit verband is het van belang dat in het bestemmingsplan aannemelijk wordt gemaakt dat de gunstige staat van instandhouding van de beschermde soorten niet in het geding is. Hieronder wordt beschreven welke beschermde soorten naar verwachting in het plangebied aanwezig zijn en wat de ecologische gevolgen zijn van de beoogde ingrepen. Voor deze analyse is naast een literatuurstudie een veldbezoek uitgevoerd op 18 mei 2006.

3.7.1 Toetsingskader

Beleid

Het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) geeft het beleidskader voor de duurzame ontwikkeling en een verantwoord toekomstig grondgebruik in de vorm van de Ecologische hoofdstructuur (EHS) en bijvoorbeeld het Groene Hart. De EHS is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. Het netwerk wordt gevormd door kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones. De EHS is op provinciaal niveau uitgewerkt en is via de provinciale website te raadplegen.

3.7.2 Normstelling

Flora- en faunawet

Wat de soortenbescherming betreft, is de Flora- en faunawet van belang. Deze wet is gericht op de bescherming van dier- en plantensoorten in hun natuurlijke leefgebied. De Flora- en faunawet bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. De wet maakt hierbij een onderscheid tussen "licht" en "zwaar" beschermde soorten. Indien sprake is van bestendig beheer, onderhoud of gebruik dan wel van ruimtelijke ontwikkeling of inrichting, gelden voor sommige, met name genoemde soorten, de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet niet. Er is dan sprake van vrijstelling op grond van de wet. Voor zover deze vrijstelling niet van toepassing is, bestaat de mogelijkheid om van de verbodsbepalingen ontheffing te verkrijgen van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. Voor de zwaar beschermde soorten wordt deze ontheffing slechts verleend, indien:

- er sprake is van een wettelijk geregeld belang (waaronder het belang van land- en bosbouw, bestendig gebruik en ruimtelijke inrichting en ontwikkeling);
- er geen alternatief is;
- geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort.

De Flora- en faunawet is in zoverre voor de onderhavige ontwikkeling van belang, dat bij de voorbereiding van het plan moet worden onderzocht of deze wet de uitvoering van de ontwikkeling niet in de weg staat. De Flora- en faunawet staat de uitvoering van het project in de weg, wanneer de uitvoering tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor –voor zover vereist– geen ontheffing ingevolge de Flora- en faunawet zal worden verkregen. In dat geval is de ontwikkeling vanwege de Flora- en faunawet niet uitvoerbaar.

Natuurbeschermingswet 1998

Uit een oogpunt van gebiedsbescherming is de Natuurbeschermingswet 1998, die op 1 oktober 2005 in werking is getreden, van belang. Deze wet onderscheidt drie soorten gebieden, te weten:

- door de minister van LNV aangewezen gebieden, zoals bedoeld in de Vogel- en Habitatrichtlijn;
- door de minister van LNV aangewezen beschermde natuurmonumenten;
- door Gedeputeerde Staten aangewezen beschermde landschapsgezichten.

De wet bevat een zwaar beschermingsregime voor de onder a en b bedoelde gebieden (in de vorm van verboden voor allerlei handelingen, behoudens vergunning van gedeputeerde staten of de minister van LNV).

Bij de voorbereiding van het plan moet worden onderzocht of de Natuurbeschermingswet de uitvoering van de ontwikkeling niet in de weg staat. De Natuurbeschermingswet staat de uitvoering van het project in de weg, wanneer de uitvoering tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor geen vergunning ingevolge de Natuurbeschermingswet zal kunnen worden verkregen.

3.7.3 Bestaande situatie

Het plangebied bestaat uit het bebouwd gebied van de kern De Meern ten zuiden van de Leidsche Rijn. Het plangebied grenst aan de A12 in het zuiden en bedrijfsterrein Oudenrijn in het oosten. Aan de westkant wordt gewerkt aan de nieuwbouwlocatie Leidsche Rijn. Binnen het plangebied zijn naast bebouwing met tuinen ook kleine parken en watergangen aanwezig.

3.7.4 Beoogde ontwikkelingen

In het bestemmingsplan voor De Meern-Zuid worden slechts zeer beperkt ontwikkelingen mogelijk gemaakt. In alle gevallen betreffen het bouwwerkzaamheden (aanbouwen), al dan niet voorafgegaan door sloop. Ook kunnen aan bestaande gebouwen nieuwe functies worden toegekend, wat ecologisch slechts een (zeer) beperkt effect heeft.

3.7.5 Huidige ecologische waarden

Gebiedsbescherming

Het plangebied vormt geen onderdeel van een beschermd natuurgebied in het kader van de Natuurbeschermingswet of de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur.

Soortenbescherming

- Gezien de voorkomende biotopen zijn beschermde en/of bijzondere wilde inheemse plantensoorten niet te verwachten binnen het bebouwde gebied. Ter plaatse van de ontwikkelingen zijn eveneens geen beschermde soorten waargenomen.
- Binnen het plangebied zijn geen beschermde soorten zoogdieren te verwachten, met uitzondering van mol, egel en algemene soorten (spits)muizen. Ter plaatse van de ontwikkelingen (scho-lenlocatie, Azothod, Rhenomare en Castellum Novum) zijn geen biotopen die geschikt zijn voor zoogdieren, alleen in de omgeving. Binnen het centrumplan is bepaalde bebouwing mogelijk geschikt voor gewone dwergvleermuis of laatvlieger.
- De amfibieën, reptielen en vissen die voorkomen in het plangebied zijn algemene soorten, zoals gewone pad, bruine kikker en groene kikker. Ter plaatse van ontwikkelingen hebben geen van deze soorten een verblijfplaats.
- Vogels in het plangebied betreffen algemene soorten die gebruikmaken van bebouwd gebied met tuinen, zoals koolmees, merel, kauw en spreeuw, maar ook zanglijster, winterkoning en pimpelmees.

3.7.6 Toetsing

In het bestemmingsplangebied worden geen grote ontwikkelingen mogelijk gemaakt, op enkele bouw- en eventueel sloopwerkzaamheden na. Deze kunnen enkele soorten zoogdieren en vogels verstoren nabij de ontwikkelingslocaties en in het centrumplan dient bij sloop van gebouwen rekening te worden gehouden met vleermuizen. Hiernaar dient afzonderlijk onderzoek te worden gedaan.

In het gewijzigde Besluit beschermde plant- en diersoorten (Staatsblad 2004, 501) wordt onderscheid gemaakt in drie categorieën beschermde soorten. De kleine grondgebonden zoogdieren en de amfibieën in en nabij het plangebied vallen in categorie 1 (algemene soorten). Voor deze soorten geldt een vrijstelling voor artikel 8 tot en met 12 van de Flora- en faunawet. Aan deze vrijstelling zijn geen aanvullende eisen gesteld.

Alle vogels vallen in categorie 2 (overige soorten). Hiervoor geldt een vrijstelling, mits activiteiten worden uitgevoerd op basis van een door de minister van LNV goedgekeurde gedragscode. Ervan uitgaande dat de initiatiefnemer ten tijde van de uitvoering niet beschikt over een goedgekeurde gedragscode, betekent dit dat voor deze soorten ontheffing moet worden aangevraagd. Aantasting en verstoring van vogels kan echter gemakkelijk worden voorkomen door de werkzaamheden buiten het broedseizoen op te starten. Daarom wordt in de praktijk vrijwel nooit ontheffing verleend door het ministerie van LNV.

Soorten van categorie 3 betreffen vleermuissoorten, maar deze worden alleen aangetast als gebouwen (gedeeltelijk) worden gesloopt.

3.7.7 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat als werkzaamheden starten buiten het vogelbroedseizoen, ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet niet nodig is, tenzij gebouwen worden gesloopt.

Noch de Natuurbeschermingswet, noch de Flora- en faunawet staan de uitvoering van het bestemmingsplan in de weg. Nader veldonderzoek zal deze conclusie niet veranderen en wordt daarom niet nodig geacht.

3.8 Waterhuishouding

3.8.1 Watertoets

Vanaf 1 november 2003 is de watertoets wettelijk van toepassing, een procedure waarbij de initiatiefnemer in een vroeg stadium overleg voert met de waterbeheerder over waterhuishoudkundige aspecten van ruimtelijke plannen. De watertoets heeft als doel het voorkomen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die in strijd zijn met duurzaam waterbeheer.

Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, verantwoordelijk voor het waterkwaliteits- en waterkwantiteitsbeheer. Het onderhoud aan de riolering wordt uitgevoerd door de gemeente Utrecht. De provincie is verantwoordelijk voor het grondwaterbeheer.

Bij het tot stand komen van dit bestemmingsplan is in het kader van de watertoets schriftelijk vooroverleg gevoerd met de waterbeheerder over deze waterparagraaf (kenmerk DSO 07.047345). Vervolgens zijn de opmerkingen van de waterbeheerder verwerkt in deze waterparagraaf. Daarna is het Voorontwerpbestemmingsplan in zijn geheel (zowel Toelichting, Voorschriften als Plankaart) voorgelegd aan het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden voor een definitief advies.

3.8.2 Beleidskader duurzaam stedelijk water Rijksbeleid

De hoofddoelstelling binnen de *Vierde Nota Waterhuishouding (NW4, 1998)* is het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land en het in stand houden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd. Van belang zijn het doen van onderzoek naar de knelpunten in het stedelijk waterbeheer, het ontwikkelen van een gemeenschappelijke visie van gemeenten en waterbeheerders en meer aandacht voor het afkoppelen van verhard oppervlak en infiltratie in de bodem.

Het rijk heeft met het kabinetsstandpunt *Anders omgaan met Water, Waterbeleid in de 21^e eeuw, (WB21, 2000)* het advies van de Commissie Waterbeheer 21^e eeuw omarmd. Men deelt de zorg dat het huidige watersysteem niet in staat is om klimaatverandering, bevolkingsgroei en economische groei goed op te vangen. Het waterbeheer moet veranderen om Nederland in de toekomst, wat water betreft, veilig, leefbaar en aantrekkelijk te houden. Belangrijk in de nieuwe aanpak is het realiseren van veerkrachtige watersystemen die weer de ruimte krijgen, het niet afwentelen van knelpunten in tijd of plaats, de drietrapsstrategie "vasthouden, bergen, afvoeren", en de ruimte die nodig is voor de wateropgave te reserveren.

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW, 2000) schrijft voor dat in 2015 alle waterlichamen een "goede ecologische toestand" (GET), en voor sterk veranderde/kunstmatige wateren een "goed ecologisch potentieel" (GEP) moeten hebben bereikt. De chemische toestand moet voor alle waterlichamen (natuurlijk en kunstmatig) in 2015 goed zijn.

Het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW, 2003) is een overeenkomst tussen het rijk, de provincies, het InterProvinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen. Het beleid van WB21 en KRW zijn belangrijke peilers van het akkoord. Het NBW heeft tot doel om in 2015 het watersysteem op orde te hebben en daarna op orde te houden anticiperend op veranderende omstandigheden zoals onder andere de verwachte klimaatverandering, zeespiegelstijging, bodemdaling en toename van verhard oppervlak. Eén en ander is een logisch vervolg en nadere uitwerking van het vigerende beleid uit de Vierde Nota Waterhuishouding (1998).

Provinciaal beleid

Het Waterhuishoudingsplan Provincie Utrecht, 2004 beschrijft het provinciaal waterbeleid, het plan integreert recente ontwikkelingen in het waterbeleid (WB21 en KRW). Het hoofddoel van dit plan is "een veilig en bewoonbaar land hebben en in stand houden, streven naar gezonde en veerkrachtige watersystemen en een duurzaam gebruik van water voor mens en natuur". Onder duurzaam waterbeheer wordt verstaan:

- eventuele knelpunten worden niet afgewenteld;
- technische maatregelen worden zo min mogelijk gebruikt;
- selectie van maatregelen voor wateroverlast geschiedt volgens de voorkeursvolgorde: vasthouden –bergen –afvoeren;
- maatregelen worden gekozen op basis van integrale afwegingen;
- meervoudig ruimtegebruik is het belangrijkste concept om ruimte voor water te vinden.

Beleid waterbeheerder

In de Waterstructuurvisie (2002) van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden is een langetermijnvisie (voor 2050) en een middellangetermijnvisie (tot 2015) ontwikkeld voor een duurzamer waterbeheer voor het beheersgebied. In het plangebied speelt het ontwikkelen van een duurzaam stedelijk waterbeheer, voor zowel bestaand als nieuwbouw gebied. Het gaat dan met name om schoon water schoonhouden en zo lang mogelijk vasthouden, infiltreren, afkoppelen, daar waar mogelijk aanleggen van een verbeterd gescheiden riolering en het realiseren van voldoende waterberging.

Het Waterbeheersplan 2003–2007 (2004) van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden beschrijft de doelstellingen en het beleid voor zowel het waterkwaliteits- als het waterkwantiteitsbeheer. Algemene doelstellingen van het beleid zijn:

- vastleggen van ruimte voor het oplossen van huidige en toekomstige knelpunten "wateroverlast" en "watertekort", om water op te vangen en zo elders wateroverlast te voorkomen (piekberging) of om water te reserveren voor droge periodes (seizoensberging);

- saneren van vervuilingsbronnen en vermijden van nieuwe vervuilingsbronnen, onder meer door gebruik van niet uitloogbare materialen, terugdringen van de vuilemissie van wegen en het verminderen van de emissie van bestrijdingsmiddelen.

Gemeentelijk beleid

Het Waterplan gemeente Utrecht (2005) is het realiseren van een watersysteem voor de toekomst, dat aansluit bij de natuurlijke omstandigheden op en om Utrechts grondgebied. In het plan zijn tien concrete ambities (voor 2030) opgenomen voor het waterbeheer in Utrecht:

- geen bronnen van verontreiniging meer in het Kromme Rijngebied;
- de diffuse verontreiniging van water is vergaand teruggebracht;
- alle puntbronnen zijn bekend en grotendeels gesaneerd;
- schoon en verontreinigd hemel-, grond- en oppervlaktewater zijn gescheiden;
- er is geen wateroverlast vanuit het Kromme Rijngebied;
- Utrecht kan veel meer hemelwater aan;
- de stad bezorgt stroomafwaartse gebieden geen wateroverlast;
- de waterketen is geoptimaliseerd;
- het water is een volwaardig onderdeel van de leefomgeving;
- het waterbeheer is begrijpelijk en bruikbaar voor inwoners.

Deze ambities moeten ertoe leiden dat in 2030 het streefbeeld gehaald wordt. Het streefbeeld heeft als speerpunten het bergen van schoon water voor drogere tijden, het verbeteren van de waterkwaliteit in de stad en het aantrekkelijk maken van water om te zien, te beleven en te gebruiken. Om dit streefbeeld te realiseren dient de samenwerking tussen de waterpartners actief versterkt te worden, moet water zo creatief en vroeg mogelijk betrokken worden bij ruimtelijke plannen en dient strategisch gecommuniceerd te worden om het draagvlak van water voor bewoners en bedrijven te vergroten.

3.8.3 Huidige situatie

Bodem en grondwater

Het maaiveld in het plangebied ligt op circa NAP +0 m. De bodem bestaat voornamelijk uit rivierafzettingen. Vanaf maaiveld tot circa 1,5 m-mv (meter minus maaiveld) bestaat de grondslag uit zware zavel tot lichte klei. Hieronder wordt tot circa 4 m-mv klei aangetroffen, gevolgd door een veenlaag tot circa 5 m-mv. Deze afzettingen behoren tot de deklaag. Hieronder begint het eerste watervoerend pakket, waarbij de grondslag voornamelijk uit zand bestaat.

De grondwaterstand in genoemde deklaag fluctueert sterk volgens de bodemkaart van Nederland. De gemiddelde grondwaterstand in de deklaag bevindt zich tussen minder dan 0,4 m en meer dan 1,2 m beneden maaiveld. Van de ondiepe waterstand zijn geen meetgegevens beschikbaar. Binnen de grenzen van het plangebied zijn sinds augustus 2002 met een frequentie van twee maal per dag de grondwaterstand in het eerste watervoerende pakket op een diepte van circa 7 m-mv gemeten. In onderstaande tabel zijn de gemeten grondwaterstanden weergegeven. Het grondwater in het eerste watervoerende pakket ter plaatse van de locatie stroomt in noordwestelijke richting. Er is sprake van een infiltratiegebied.

peilbuis	maaiveld (in m NAP)	gemiddelde GWS (in m NAP)	gemiddeld hoogste GWS (in m NAP)	gemiddeld laagste GWS (in m NAP)
911	+ 0,5	- 0,9	- 0,6	- 1,1
912	+ 0,7	- 0,5	- 0,2	- 0,7
915	- 0,1	- 1,0	- 0,8	- 1,1
916	+ 1,3	- 0,6	- 0,4	- 0,7

Oppervlaktewatersysteem

In en langs het plangebied liggen een aantal watergangen. Wateraanvoer vindt plaats vanuit het kanaal de Leidsche Rijn (onderdeel van het hoofdwatersysteem). Het water uit de Leidsche Rijn wordt via een noord-zuid watergang (hoofdwatergang) langs het Kloosterpark ingelaten. Via verschillende peilvakken voert het water af op de plas Veldhuizen. Via de plas wordt overtollig water afgevoerd naar de polder Bijleveld ten westen van de buurt Veldhuizen. Het gebied wordt bemalen en watert voornamelijk af via gemaal Bijleveld naar de Leidsche Rijn en via de Leidsche Rijn naar het Amsterdam-Rijnkanaal.



Figuur 7 Watersysteem

Riolering en waterkwaliteit

In het gebied is de waterkwaliteit niet voldoende, met name de nutriëntengehaltes zijn erg hoog. Dit wordt onder andere bepaald door de kwaliteit van het ingelaten water, water dat buiten het plangebied verontreinigd is, veroorzaakt door diffuse verontreinigingen vanuit stedelijk gebied, nutriënten en bestrijdingsmiddelen vanuit de landbouw en puntlozingen (riooloverstorten en RWZI's).

Binnen het plangebied zijn twee typen rioolstelsels aanwezig: gemengd en gescheiden. De Marelaan scheidt beide stelseltypen. Ten oosten van de Marelaan ligt het gemengde stelsel, ten westen het gescheiden stelsel. In 1995 en 2005 zijn meerdere rioolverzwaringen doorgevoerd.

Het gemengde stelsel in het plangebied heeft drie riooloverstorten, op de kruising tussen de Meentweg en de Mauritslaan, ter plaatse van de Rijksstraatweg en de Gouvernantelaan. Achter de overstorten in de Meentweg-Mauritslaan en de Rijksstraatweg liggen bergbezinkbassins van respectievelijk 350 m³ en 250 m³. Het hoofdrioolgemaal ligt in de Mereveldlaan. Dit gemaal heeft een droge opstelling en is in beheer van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. Het gemaal verpompt het afvalwater via een persleiding langs de Meerndijk en de Zandweg naar afvalwaterzuiveringsinrichting De Meern(AWZI). De beheerder van de gemengde riolering is de gemeente Utrecht.

Het gescheiden stelsel heeft 10 regenwateruitlaten. Het huishoudelijke afvalwater wordt via een gemaal in de Zeilmakerslaan verpompt naar het gemengde stelsel in de Marelaan.

Waterkeringen

In het plangebied bevinden zich een aantal waterkeringen, deze zijn ook aangegeven op figuur 7. Parallel aan de oostzijde van de Meerndijk ligt een regionale waterkering aan beide zijden van de Meernkaden. Langs de Leidsche Rijn ligt aan beide zijden een regionale waterkering. De C.H. Letschertweg en de Meerndijk ten zuiden daarvan vormt een indirect kerende primaire waterkering.

3.8.4 Toekomstige situatie

Het bestemmingsplan is consoliderend van aard en bevat geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Het biedt daarom weinig of geen mogelijkheden om het watersysteem en -beheer te verbeteren.

Autonome ontwikkeling met betrekking tot de waterhuishouding

In de toekomst (binnen enkele jaren) zal de waterhuishouding van het hoofdstelsel (Leidsche Rijn) anders lopen. Door de realisatie van het watersysteem van de VINEX-locatie Leidsche Rijn zal het grootste deel van de aan- en afvoer van het oppervlaktewater niet meer vanuit het kanaal de Leidse Rijn plaatsvinden maar vanuit een nieuw watersysteem dat voor een belangrijk deel zelfvoorzienend is. Dit watersysteem wordt gevoed door het hemelwater dat in het gebied wordt opgevangen en geborgen. De watergangen in de buurt De Meern Zuid zullen voor een belangrijk deel de bestaande oppervlaktewaterpeilen houden.

Ten behoeve van het nieuwe autonome watersysteem zal een hoofdwatgang de plassen in Veldhuizen gaan verbinden met het oppervlaktewaterstelsel in Oudenrijn en Strijkviertel. Deze hoofdwatgang zal worden aangelegd langs de C.H. Letschertweg, hierbij wordt ter hoogte van de Meerndijk tevens een nieuw gemaal gerealiseerd.

Beheer en onderhoud

In de Keur van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden staat bepaald dat een zone langs watergangen vrij van obstakels moet worden gehouden. Deze beschermingszones van 5 m voor hoofdwatgangen en 2 m voor overige watergangen is noodzakelijk om beheer en onderhoud van de watergangen efficiënt en tegen de laagst mogelijke maatschappelijke kosten uit te kunnen voeren. Voor werkzaamheden in of nabij watergangen en waterkeringen is een Keurvergunning van het hoogheemraadschap vereist.

Water en waterstaatsdoeleinden in het bestemmingsplan

In het bestemmingsplan worden de watergangen als "Water" bestemd. Voor waterkeringen (kernzone) inclusief de beschermingszones geldt een zogenaamde dubbele bestemming, deze hebben de bestemming "Primair waterstaatsdoeleinden" toebedeeld gekregen.

3.8.5 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het (bestemmings)plan geen negatieve gevolgen heeft voor de bestaande waterhuishouding.

3.9 Archeologie

Direct ten noorden van het latere De Meern wordt rond 41 na Chr. met de bouw van een fort of castellum begonnen. De aanleg van deze forten heeft, zoals met name het archeologisch onderzoek in Leidsche Rijn heeft aangetoond, direct te maken met de verovering van Engeland door Claudius in 43 na Chr. De Rijn functioneerde binnen deze verovering als belangrijke aanvoerroute van manschappen en materiaal.

Om met name het verkeer op de rivier goed in de gaten te kunnen houden, worden op strategische plaatsen een serie wachttorens gebouwd. Om snel verkeer over land mogelijk te maken, wordt rond 80 na Chr. begonnen met de aanleg van dé Romeinse weg. Lange tijd was de ligging hiervan onbekend,

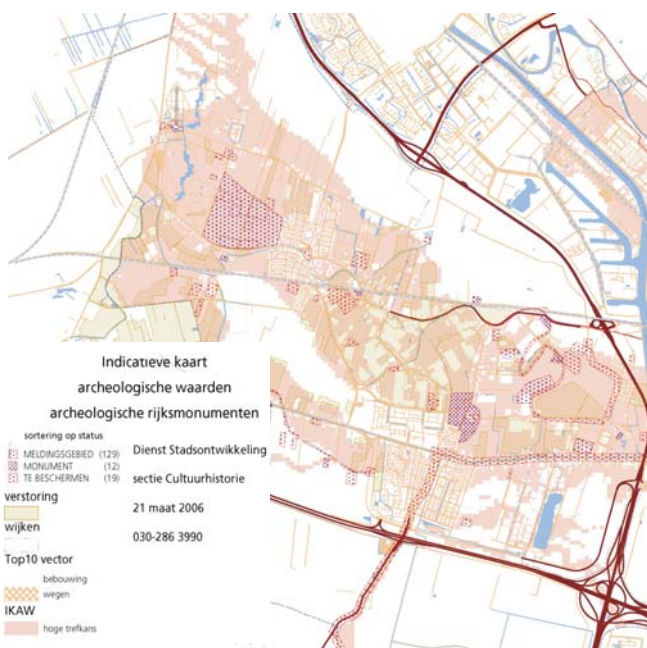
totdat deze in 1997 bij graafwerkzaamheden ten behoeve van de nieuwe buurt Veldhuizen bij toeval werd ontdekt. Vervolgens kon ligging van de weg elders in Leidsche Rijn door middel van boringen en proefsleuven verder worden vastgesteld. De exacte locatie van de weg direct ten westen van De Meern, is daardoor bekend geworden. Bij archeologisch onderzoek ten noorden van de Leidsche Rijn, in deelgebied De Woerd, is de weg in 2004 aangetroffen en voor een deel opgegraven. De weg volgt ten noorden en ten zuiden van de Leidsche Rijn een bocht van de eerder genoemde zijtak van de Rijn en zal dus met een ruime bocht door De Meern heen lopen.

Met name in delen waar de rivier en de weg elkaar raken, zoals dat vermoedelijk in De Meern ook het geval is, heeft onderzoek in het verleden aangetoond dat juist op deze plekken sprake is van spectaculaire archeologische resten. Gezien de ligging van de eerder aangetroffen wachttorens is de kans ook buitengewoon groot dat in de kern van De Meern, ten zuidoosten van een bocht in de rivier, een dergelijke toren heeft gestaan.

Door gecombineerd fysisch-geografisch en archeologisch onderzoek is vast komen te staan dat in de Romeinse tijd een waterverbinding heeft bestaan tussen de Hollandsche IJssel en de Rijn. Voor het met elkaar verbinden van deze belangrijke transportroutes zal voor een deel gebruik zijn gemaakt van bestaande rivier en zogenaamde crevasse of doorbraakgeul en zal een door de Romeinse genietroepen een kanaal zijn gegraven. Vermoedelijk zal de Romeinse weg ergens in De Meern dit kanaal met behulp van een brug zijn overgestoken.

De ervaring van de afgelopen jaren in Leidsche Rijn heeft geleerd dat bij het archeologisch onderzoek in en rond de Romeinse weg vrijwel altijd bijzondere (en kostbare!) vondsten, zoals wachttorens, schepen, bruggen en aanlegsteigers, tevoorschijn komen. Het is dan ook van het grootste belang dat het deel tussen de bekende weg in het noorden en het westen zal worden geprospecteerd. RAAP heeft hiervoor in 2006 de opdracht gekregen¹⁾.

Het onderzoek heeft geresulteerd in de exacte ligging van de limesweg in het westelijk deel van het plangebied door middel van boringen. Direct ten westen van de Meerndijk (kruising Laan 1954-Mereveldlaan) is een vindplaats geconstateerd met een vermoedelijk militaire karakter. Het vervolg van de limesweg in noordoostelijke richting is nog onzeker. Er zou ook nog een vertakking geweest kunnen zijn.



Bovendien zijn op drie andere locaties onderzoeken gedaan waar in het verleden Romeins materiaal is gevonden. Bij vindplaats 1 zijn ten westen van de Marelaan aanwijzingen gevonden voor een nederzetting uit de late middeleeuwen. Ook de aanwezigheid van een Romeinse wachttoren op deze locatie kan niet worden uitgesloten (is niet verder onderzocht, maar is wel mogelijk gezien de locatie langs de stroomgordel, nabij de Leidsche Rijn).

In het oostelijk deel van het plangebied (langs de Leidsche Rijn, aan de Rijksstraatweg) is een niet-gedateerde vindplaats aangetroffen, vermoedelijk uit de late middeleeuwen/nieuwe tijd.

Figuur 8 Archeologische waardenkaart.

1) RAAP-rapport 1412, Bestemmingsplangebied De Meern, Gemeente Utrecht, Archeologisch vooronderzoek, oktober 2006

Het gevolg voor het bestemmingsplan is dat ter plaatse van de Limesweg een zone van 20 m aan weerszijden zal worden aangegeven waarop een aanlegvergunningstelsel van toepassing is. Daar waar slechts een vermoeden voor de loop van de Limesweg is, in het oostelijk deel van het plangebied, dient voorafgaand aan ingrepen in de bodem archeologisch onderzoek te worden gedaan.

Conclusie

De archeologische vindplaatsen zijn in (een figuur bij) de voorschriften opgenomen. Bij eventuele herinrichtingsplannen wordt dan een waarderend archeologisch onderzoek uitgevoerd om de behoudenswaardigheid van de vindplaatsen vast te stellen.

3.10 Kabels en leidingen

Ter plaatse van het plangebied zijn een tweetal rioolpersleidingen aanwezig die onder bepaalde voorwaarden planologisch relevant zijn. Rioolpersleidingen die in beheer en eigendom van het waterschap zijn, worden op de plankaart opgenomen.

Eén van de rioolpersleidingen loopt parallel ten zuiden van de C.H. Letscherweg. De andere leiding loopt parallel aan de Rijksstraatweg, ter hoogte van de Meerndijk gaat het tracé van de leiding richting het zuiden, parallel aan de Meerndijk. Beide rioolpersleidingen zijn in beheer en eigendom van het Waterschap en zijn derhalve planologisch relevant. Voor beide leidingen geldt een zakelijk rechtstrook van 1,5 m aan weerszijden van het hart van de leiding. Binnen de zakelijk rechtstrook mag geen bebouwing worden gerealiseerd.

Daarnaast zijn er ook een aantal andere niet-planologische leidingen aanwezig. Met de bouw van woningen dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van deze leidingen, maar deze zijn in het kader van dit bestemmingsplan niet relevant.

4 Planbeschrijving

In dit hoofdstuk worden eerst de algemene uitgangspunten voor het bestemmingsplan geformuleerd. Vervolgens wordt ingegaan op de ontwikkelingen die in de nabijheid van het plangebied en in de toekomst voorzien zijn. In het bestemmingsplan worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. In de toekomst zullen in en nabij het plangebied (waarschijnlijk) wel enkele ontwikkelingen plaatsvinden.

4.1 Algemeen

4.1.1 Ruimtelijke uitgangspunten

Het plangebied heeft een heldere hoofdstructuur. Deze hoofdstructuur wordt beschermd, doordat de waterlopen, belangrijkste groenelementen, en de infrastructuur conform de huidige situatie worden bestemd. Overige kleinere groene eenheden in de openbare ruimte vallen onder de ruimere bestemming Verkeer- en Verblijfsgebied.

Het plangebied bestaat voor het grootste deel uit woongebied. De karakters van de verschillende woongebieden verschillen. De tijdgeest van de ontwikkeling van de gebieden is zeer herkenbaar. Het belangrijkste uitgangspunt voor het plangebied is het behoud en de versterking van de ruimtelijke structuur en de herkenbaarheid van de verschillende woongebieden met hun eigen bebouwingskenmerken. Om dit te bereiken is de bebouwing gedetailleerd bestemd. Er is voor gekozen de hoofdbebouwing vast te leggen. Aan- en uitbouwen en bijgebouwen die ondergeschikt zijn qua vorm en uitstraling zijn buiten de bouwvlakken gelaten en vallen daarmee onder erfregeling.

Er zijn in het bestemmingsplan 3 lintenregelingen opgenomen voor de Meerndijk, de Rijksstraatweg en de Zandweg. Hierbij is enige uitbreiding van de bebouwing mogelijk. De verschillende karakteristieken van deze linten zijn beschreven in hoofdstuk 2. De karakteristieken van de linten zijn zoveel mogelijk vastgelegd op de plankaart.

Voor de vrijstaande bebouwing (Marelaan/Mandenmakerslaan/Schrijnwerkerslaan, Gouvernantelaan/Spinsterlaan) is eveneens een andere regeling opgenomen. Hieronder wordt daar uitgebreider op ingegaan.

Lintbebouwing

Bij de lintbebouwing is het van belang dat de variatie in de bebouwing behouden blijft. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om het behoud van de variatie in grootte van de woningen, de afwisseling tussen bebouwing en open ruimten, de variatie in kavelgrootte en de locatie van de aan- en uitbouwen en bijgebouwen bij woningen.

Voor de linten zijn algemene bebouwingsregelingen opgenomen, waardoor uitbreiding of verandering van de woningen mogelijk is. Voor het behoud van de ruimtelijke structuur van de linten is het van belang een aantal van de kenmerken te behouden.

- Lintbebouwing 1: Meerndijk

Binnen dit deel van het lint zijn veranderingen mogelijk zonder dat de karakteristiek van het centrale lint aan te tasten. Er is ruimte voor variatie aan typologieën, kaprichtingen en massa. Voor dit lint is een algemene bebouwingsregeling opgenomen, waardoor uitbreiding of verandering van de woningen mogelijk is.

Nieuwe woningen mogen maximaal 7 m breed en maximaal 12 m diep zijn. De onderlinge afstand tussen de panden dient minimaal 4 m te zijn (tenzij de woningen reeds aan elkaar gebouwd zijn). De bestaande bouwhoogte is leidend voor nieuwe woningbouw.

Gezien de ruime maat van de kavels mag hier (evenals bij de andere linten) meer erfbebouwing gerealiseerd worden dan in de projectmatig gerealiseerde delen van de kern. Deze erfbebouwing dient op minimaal 3 m achter de voorgevel gerealiseerd te worden om het open karakter van de bebouwing met tussenruimte te bewaren.

- Lintbebouwing 2: Rijksstraatweg

Veranderingen in het lint zijn mogelijk, mits de karakteristiek van het lint wordt behouden. Voor het behoud van de ruimtelijke structuur van het lint is het van belang een aantal van de kenmerken te behouden. De voorgevelbreedte mag variëren maar niet meer bedragen dan 10 m, voor twee-onder-een-kapwoningen niet meer dan 7 m per woning. Het perceel mag voor maximaal 25% bebouwd worden, tot een maximum van 100 m². De enkele uitzonderingen worden gerespecteerd. Om elk pand als afzonderlijk herkenbare ruimtelijke eenheid binnen het lint te onderscheiden, dient de afstand tussen de panden ten minste 4 m te zijn. Ook hier de bestaande uitzonderingen daargelaten.

Omdat de erven van de woonpercelen in dit dorpslint langs de Rijksstraatweg vrij ruim zijn, kan meer erfbebouwing worden toegestaan dan in de kern. Om het open karakter van de bebouwing met tussenruimte te bewaren dient de erfbebouwing op minimaal 5 m achter de voorgevel gerealiseerd te worden.

- Lintbebouwing 3: Zandweg

De voorgevelbreedte mag variëren maar niet meer bedragen dan 10 m. Het perceel mag voor maximaal 20% bebouwd worden, tot een maximum van 100 m². De enkele uitzonderingen worden gerespecteerd. Om elk pand als afzonderlijk herkenbare ruimtelijke eenheid binnen het lint te onderscheiden, dient de afstand tussen de panden ten minste 4 m te zijn. Ook hier de bestaande uitzonderingen daargelaten.

Omdat de erven van de woonpercelen in dit dorpslint langs de Zandweg vrij ruim zijn, kan meer erfbebouwing worden toegestaan dan in de kern. Om het open karakter van de bebouwing met tussenruimte te bewaren, dient de erfbebouwing op minimaal 3 m achter de voorgevel gerealiseerd te worden.

Wonen 1: Marelaan/Mandenmakerslaan/Schrijnwerkerslaan en Gouvernantelaan/Spinsterlaan

Bij de vrijstaande woningen aan de Marelaan, Mandenmakerslaan en Schrijnwerkerslaan is het niet zozeer van belang dat de bestaande woningen exact vastgelegd worden, maar dat het karakter van de buurt behouden blijft. Er zijn hier veel verschillende woningen gerealiseerd, met verschillende oppervlakten. Het karakter wordt bepaald door de losse structuur en de groene uitstraling (onder andere door diepe voortuinen). Deze open en groene uitstraling wordt behouden door de maximale omvang van de woning vast te leggen evenals de ligging van de woning op de kavel. De hoofdgebouwen moeten binnen de bouwperceelsgrens worden opgericht. De onderlinge afstand tussen de hoofdgebouwen bedraagt minimaal 4 m. De inhoud van de woningen met aan- en uitbouwen is afhankelijk van de kavelgrootte. De erfbebouwingsregeling is ruim opgesteld voor de woningen. Om het open karakter van de bebouwing met tussenruimte te bewaren, dient de erfbebouwing op minimaal 3 m achter de voorgevel gerealiseerd te worden.

De oppervlakte van de woningen is afhankelijk van de kavelgrootte. Bij de Marelaan en de Mandenmakerslaan mag het perceel voor maximaal 40% worden bebouwd tot een maximale oppervlakte van 350 m². Bij de Schrijnwerkerslaan en de Gouvernantelaan/Spinsterlaan mag het perceel voor 30% worden bebouwd met een maximale oppervlakte van 200 m².

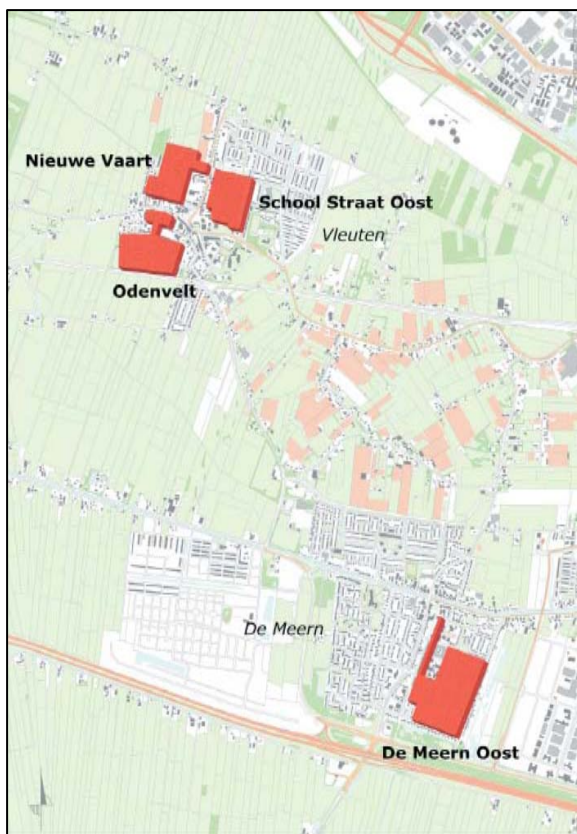
Uitbreiding bestaande woningen

Een groot deel van de woningvoorraad in Vleuten en De Meern is in de jaren '60 gebouwd. In de Meern is de buurt De Meern-Oost onderzocht. Er is onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor de realisatie van aanbouwen aan de woningen. Dit onderzoek is weergegeven in de notitie "Extra woonruimte in een groene buurt; aanbouwen aan zijgevels van jaren '60-woningen in Vleuten en De Meern".

Deze buurten bestaan uit eengezinswoningen in rijtjes, welke in strokenverkaveling of open bouwblokken zijn geplaatst. De buurten hebben een dorpse uitstraling die bepaald wordt door de vele bomen, grasstroken en de hagen op de erfgrenzen. Het groene beeld is een kenmerk en kwaliteit van de buurten en zal behouden moeten blijven.

De hoekwoningen hebben allen eenzelfde opbouw en bestaan uit eengezinswoningen uit rijen. Rijen die achter elkaar zijn geplaatst, worden van elkaar gescheiden door een garage. Alle stroken hebben een maat van circa 40 m. De open verkaveling en de lengte van de bouwblokken zijn belangrijke karakteristieken van de buurt. Bij de kopwoningen vindt vaak parkeren op eigen terrein plaats. Met kopwoningen worden de woningen bedoeld die zich aan het einde van een rij woningen bevinden.

Voor de kopwoningen worden er regelmatig aanvragen gedaan voor aanbouwen aan de zijgevel. Deze bouwaanvragen passen vaak niet in de vigerende bestemmingsplannen. In het verleden is regelmatig medewerking verleend aan bouwinitiatieven die afweken van het bestemmingsplan. In het onderzoek is een helder toetsingskader geformuleerd voor dergelijke aanbouwen.



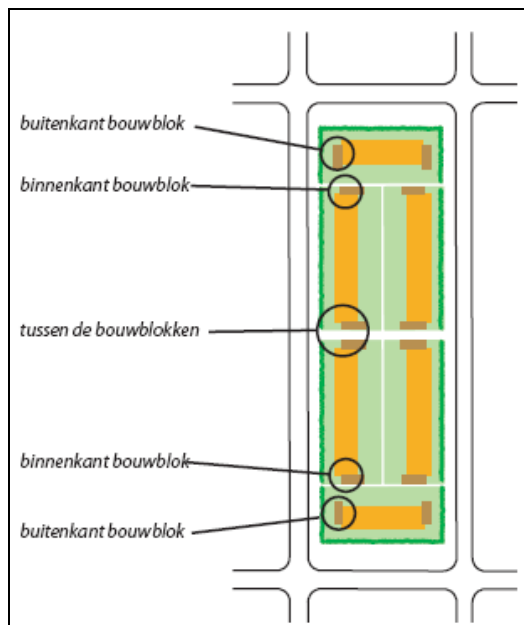
Figuur 9 Studiegebieden



Foto 7

In De Meern komt de buurt De Meern-Oost (zie figuur 9) in aanmerking voor het bieden van mogelijkheden voor extra bouw mogelijkheden (ten opzichte van de standaardregeling) voor aanbouwen. Het gaat hierbij om aanbouwen van één bouwlaag met kap en van twee bouwlagen met een kap (zie foto 7). De aanbouwen van twee bouwlagen met kap zijn toegestaan aan de kopgevels die aan de buitenkant van het bouwblok liggen. Hiermee worden de gevels bedoeld die aan het openbaar gebied gren-

zen. De aanbouwen van één bouwlaag met kap zijn toegestaan aan de binnenkant van bouwblokken (zie figuur 10).



Figuur 10 Aanbouw mogelijkheden

Voor de aanbouwen gelden de uitgangspunten:

- de aanbouw is ruimtelijk ondergeschikt aan het hoofdgebouw;
- de nokhoogte ligt minstens 1 m lager dan de nokhoogte van het hoofdgebouw;
- de breedte van de aanbouw is maximaal 3 m;
- na realisatie van de aanbouw dient de breedte van de zijtuin nog minimaal 3 m te bedragen;
- de aanbouw moet minstens 2 m achter de voorgevel gerealiseerd worden;
- de aanbouw mag maximaal 3 m achter de achtergevel uitsteken.

4.1.2 Functionele uitgangspunten

In diverse beleidsstukken is aangegeven dat het van belang is ruimte te bieden voor menging van functies, waaronder kleinschalige bedrijvigheid. Detailhandel dient behouden te blijven en zoveel mogelijk geconcentreerd te worden.

In het bestemmingsplan krijgt de lintbebouwing langs het gedeelte van de Meerndijk tussen de Rijksstraatweg en de Van Zuylensstraat een gemengde bestemming (zie figuur 11). Hier zijn de volgende functies mogelijk:

- wonen;
- dienstverlening;
- maatschappelijke voorzieningen;
- bedrijven categorie.

De detailhandel en horeca wordt toegestaan op de locaties in het plangebied waar deze nu reeds aanwezig zijn.

Meer verspreid aanwezige niet-woonfuncties krijgen ook een gemengde bestemming. Hier zijn dezelfde functies mogelijk als langs het lint. Uitbreiding van horeca en detailhandel is hier echter niet mogelijk.

Binnen de functie wonen worden aan-huis-verbonden beroepen en -bedrijven toegestaan. Hierdoor wordt kleinschalige bedrijvigheid mogelijk gemaakt, evenals door de bedrijvigheid die in de gemengde bestemming wordt mogelijk gemaakt.

4.2 Ontwikkelingen

In dit bestemmingsplan worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Ten behoeve van vier locaties staan echter wel nieuwe ontwikkelingen op stapel. Deze zijn echter momenteel niet concreet genoeg om in dit bestemmingsplan op te nemen, dan wel direct buiten het plangebied gelegen. De ontwikkelingen betreffen de locatie van Rhenomare en de Driekoningenschool/Apollo 11. Naast deze twee locaties spelen er buiten dit bestemmingsplan nog de locaties voor het Centrumplan voor De Meern met daarbinnen diverse functionele en ruimtelijke veranderingen en het plan voor de herontwikkeling van Castellum Novum.

Hieronder worden de ontwikkelingen beschreven om alvast een blik richting de toekomst te werpen en om aan te geven op welke wijze deze in het bestemmingsplan zijn opgenomen.

4.2.1 Rhenomare

Voor de locatie Rhenomare is een Nota van uitgangspunten opgesteld. Het plan omvat de realisatie van commerciële dienstverlening in de plint van het gebouw met daarboven appartementen. Voor het perceel daarnaast (Van den Brandhof) is onderzocht op welke wijze daar woningbouw kan plaatsvinden, zowel grondgebonden, als gestapeld. Het gaat hierbij om circa 25 appartementen en circa 8 grondgebonden woningen.

Aangezien er nog geen concrete plannen zijn en de Nota van Uitgangspunten nog niet is vastgesteld, is de bestaande regeling voor de locatie in dit bestemmingsplan overgenomen.

4.2.2 Driekoningenschool/Apollo 11

Voor de Driekoningenschool en Apollo 11 zal op termijn vervangende nieuwbouw plaatsvinden op de locatie aan de Ten Veldestraat. Momenteel wordt nagedacht over de ruimtelijke randvoorwaarden waarbinnen de nieuwbouw kan worden gerealiseerd. Waarschijnlijk is het niet haalbaar de gehele nieuwbouw op de locatie aan de Ten Veldestraat te realiseren. Een eventuele oplossing hiervoor is het onderbrengen van Apollo 11 in de plint van het winkelcentrum aan het Mereveldplein. Omdat de daadwerkelijke plannen nog niet zijn uitgekristalliseerd, is in dit bestemmingsplan geen planologisch-juridische regeling opgenomen voor de nieuwbouw van de scholen.

4.2.3 Centrumplan

De gemeente werkt al geruime tijd aan een visie voor een nieuw winkelhart voor De Meern. De belangrijkste uitgangspunten van deze visie zijn:

- de Meernbrug als middelpunt van de ontwikkeling aan weerszijden van de Leidsche Rijn;
- openbare ruimte als bindend element tussen noord en zuid.

De visie is verder uitgewerkt in het centrumplan. Hierin is het kader voor de ruimtelijke en functionele ontwikkelingen vormgegeven aan de hand van heldere uitgangspunten.



1: 2.000

figuur 11
gemengde linten

De winkelvoorzieningen zullen worden geconcentreerd aan de noordzijde van de Leidsche Rijn waarbij aanloopfuncties aan de zuidzijde worden gerealiseerd. De stedenbouwkundige opzet van het plan bestaat uit een helder stramien van openbare ruimten met directe aansluiting op bestaande rooilijnen. Er wordt gestreefd naar een geconcentreerd woon- en winkelprogramma waarbij dubbel grondgebruik door stapeling van functies en de inpassing van gebouwde parkeervoorzieningen in samenhang met de trekkersfuncties in het gebied (supermarkten).

De hoofdontsluiting van het centrum blijft bepaald door het bestaande kruisende infrastructuurlijnen van de Meerndijk-Castellumlaan en de Rijksstraatweg-Zandweg met als middelpunt de Meernbrug.

Ten zuiden van de Leidsche Rijn (in aansluiting op het plangebied) worden langs de Meerndijk en de Rijksstraatweg woningen en commerciële voorzieningen beoogd zoals aanloopfuncties, maatschappelijke- en zakelijke dienstverlening (zoals de bibliotheek, banken, uitzendbureaus en makelaarskantoren). Het woonprogramma binnen het plangebied bestaat uit grondgebonden woningen en appartementengebouwen. De niet-woonfuncties worden in de plinten van de appartementengebouwen ondergebracht.

Ten zuiden hiervan wordt de stedenbouwkundige eenheid tussen Molenvelt-Oranjelaan en Meerndijk afgerond met de grondgebonden woningen in aansluiting op de omliggende bebouwingsstructuur.

Het Centrumplan is buiten de plangrenzen van dit bestemmingsplan gehouden. Voor dit plan is een afzonderlijk bestemmingsplan in ontwikkeling.

4.2.4 Castellum Novum

Aan de Castellumlaan, gelegen in het verlengde van de Meerndijk ten noorden van de Leidsche Rijn, is aan de noordzijde van de kerk een restaurant gelegen (Castellum Novum). Een ontwikkelaar is voornemens om deze locatie te ontwikkelen. Er is een Nota van Uitgangspunten opgesteld waarin het plan voor de ontwikkeling is opgenomen. Het plan maakt detailhandel, horeca en wonen mogelijk, maar geen supermarkt.

5 Toelichting op bestemmingsplan-voorschriften en plankaart

In dit hoofdstuk is een toelichting gegeven op de gekozen planvorm voor het bestemmingsplan. Tevens wordt uiteengezet welke gedachten aan de juridische regeling ten grondslag hebben gelegen en hoe deze uiteindelijk is vormgegeven.

5.1 Verantwoording planvorm

Gegeven het karakter van het plangebied en de bestaande ruimtelijke kwaliteit vervult het bestemmingsplan in eerste instantie een belangrijke beheers- en gebruiksfunctie. Daarnaast maakt dit bestemmingsplan functieverbreiding aan de Meerndijk tussen de Rijksstraatweg en de Van Zuylensstraat mogelijk. Om die reden is een toegesneden juridische planvorm noodzakelijk die is afgestemd op het behoud van de bestaande functies en kwaliteiten en het mogelijk maken van de beoogde mogelijkheid tot functieverbreiding.

Er is gekozen voor een directe gedetailleerde bestemming conform de huidige situatie. Ook voor de functieverbreiding is een gedetailleerde regeling opgenomen. Op de plankaart zijn de bestemmingen direct af te lezen, waarbij zoveel mogelijk informatie wordt gegeven over de in acht te nemen horizontale en verticale maten. In de bijbehorende voorschriften zijn de doeleindenomschrijving, de bouwvoorschriften en de gebruiksbepalingen alsmede de eventuele bestemmingsspecifieke vrijstellingsbevoegdheden te vinden.

5.2 Opbouw voorschriften

De juridische regeling bestaat uit vier hoofdstukken. Het eerste hoofdstuk bevat de definities van begrippen, die voor het algemene begrip, de leesbaarheid en uitleg van het plan van belang zijn en de wijze van meten. In hoofdstuk II wordt op de bestemmingen en hun gebruik ingegaan. Het derde hoofdstuk gaat in op de algemene bepalingen, zoals een algemene bepaling voor het gebruik van de gronden, procedurevoorschriften en algemene vrijstellings- en wijzigingsbevoegdheden die op vrijwel alle bestemmingen van toepassing zijn. De overgangs- en slotbepalingen maken onderdeel uit van het vierde hoofdstuk.

5.3 Bestemmingsregeling

De verschillende in het plangebied aanwezige en toekomstige functies en de bijbehorende regelingen worden in deze paragraaf toegelicht.

5.3.1 Bedrijf (B)

Aan de gronden in het plangebied waarop bedrijven zijn gelegen is de bestemming Bedrijf (B) toegekend. De toelaatbaarheid van de bedrijven is mede aan de hand van de ligging van de bedrijven in de directe omgeving van gevoelige functies bepaald. Voor de bedrijven binnen de buurt is een passende regeling opgenomen, overeenkomstig de huidige milieucategorie. Voor bedrijven met een hogere dan de algemeen toelaatbare categorie, wordt een maatbestemming gehanteerd. Dit zijn bedrijven uit categorie 3 van de Lijst van de Bedrijfsactiviteiten (LvB), het betreffen een autoreparatiebedrijf, een druk-

kerij en een grondbewerkingsbedrijf. Bij bedrijfsbeëindiging of –verplaatsing kan zich dan alleen nog een gelijksoortig bedrijf vestigen, of een bedrijf dat past binnen het algemene toelatingsbeleid. Binnen de bestemming B zijn ook de diverse nutsvoorzieningen in het plangebied opgenomen. Hiervoor is de aanduiding (nu) gebruikt.

Binnen de bestemming zijn zelfstandige kantoren niet toegestaan. Kantooroppervlak behorende bij de bedrijfsuitvoering is wel toegestaan tot 50% van het totale bedrijfsvloeroppervlak tot een maximum van 2.000 m². Dienstwoningen zijn eveneens niet toegestaan. Daarnaast zijn inrichtingen die behoren tot de categorieën genoemd in artikel 2.4 van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer niet toegestaan.

Gebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd binnen het op de plankaart aangegeven bouwvlak tot maximaal het aangegeven bebouwingspercentage. Indien geen bebouwingspercentage is aangegeven mag het gehele bouwvlak worden bebouwd.

De maximaal toegestane hoogte is op de plankaart aangegeven.

Binnen de bestemming is een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen, zodat burgemeester en wethouders bedrijven kunnen toestaan uit één categorie hoger en bedrijven die niet genoemd worden in de LvB, indien het betrokken bedrijf naar aard en invloed op de omgeving geacht kan worden te behoren tot de toegelaten categorieën op die gronden.

Er is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen die bepaalt dat burgemeester en wethouders bevoegd zijn de LvB te wijzigen door het opnemen dan wel afvoeren van een bedrijf, indien ontwikkelingen op het gebied van de milieuhygiëne dan wel technologische ontwikkelingen daartoe aanleiding geven.

5.3.2 Detailhandel (DH)

Het tankstation dat is gevestigd op het perceel gelegen aan de Meerndijk 124 is bestemd met de bestemming Detailhandel met de aanduiding (vmb) "verkooppunt van motorbrandstoffen, met inbegrip van lpg". Gebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd binnen het op de plankaart aangegeven bouwvlak tot maximaal het aangegeven bebouwingspercentage. Indien geen bebouwingspercentage is aangegeven mag het gehele bouwvlak worden bebouwd.

Voor de gronden is de maximale (bouw)hoogte op de kaart opgenomen.

5.3.3 Gemengd 1 (GD)

Een groot gedeelte van het oude lint aan de Meerndijk, Zandweg en de Rijksstraatweg 96 hebben de bestemming Gemengd. Zakelijke en publieksgerichte dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen, bedrijven uit categorie 1 van de LvB, detailhandel, horeca en wonen zijn toegestaan. Hierbij gelden echter een aantal voorwaarden. Met uitzondering van wonen, zijn alle functies alleen op de eerste bouwlaag toegestaan. Detailhandel is uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding (dh). Bestaande horeca is positief bestemd met de aanduiding (h). Ter plaatse is horeca in categorie C, D1 en D2 van de LvH toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding (–b) is geen bedrijf toegestaan. Het uitoefenen van aan-huis-verbonden beroepen en –bedrijven uit categorie 1 van de LvB wordt direct mogelijk gemaakt, mits de woonfunctie blijft prevaleren.

Voor deze gronden is op de kaart het maximale aantal bouwlagen opgenomen. Voor de lintbebouwing, aangeduid met (lb 1 en 2) zijn afwijkende regels opgenomen voor de bouwvoorschriften. De bestaande bouwlagen blijven bestaan. De erfbebouwing dient wel op minimaal 3 m of 5 m achter de voorgevel te worden gerealiseerd. Op de grotere kavels worden meer erfbebouwingsmogelijkheden toegestaan.

5.3.4 Groen (G)

Op een aantal plekken in het plangebied is de bestemming Groen (G) opgenomen, waar de gronden specifiek zijn bedoeld voor bijvoorbeeld groenvoorzieningen, gazons, beplantingen, voet- en fietspaden en water. Ter plaatse van de kruising Meerndijk met de C.H. Letschertweg is een gemaal met een maximale bouwhoogte van 7 m toegestaan.

5.3.5 Horeca (H)

Het pand op de westhoek van de Meerndijk en de Rijksstraatweg is bestemd als Horeca voor een horecabedrijf in categorie A uit de LvH. In het pand is momenteel een restaurant en zalencentrum ten behoeve van vergaderingen, recepties en feesten gevestigd (Rhenomare). Verder is op het restaurant Castellum aan de Castellumlaan categorie D1 uit de LvH opgenomen. Binnen deze bestemming mogen gebouwen uitsluitend worden gebouwd binnen het op de plankaart aangegeven bouwvlak. De maximaal toegestane hoogte is op de plankaart aangegeven. Daarnaast mag er vanaf de 2e bouwlaag worden gewoond.

5.3.6 Maatschappelijke doeleinden (M)

De bestaande sociaal-culturele en andere maatschappelijke voorzieningen, zoals de verschillende scholen, hebben de bestemming Maatschappelijk (M) gekregen. De begraafplaats bij de kerk binnen het plangebied is aangeduid met de aanduiding (bg). Voor deze gronden is op de kaart de maximale (bouw)hoogte opgenomen. De gronden mogen worden bebouwd voor maximaal het percentage dat op de plankaart is aangegeven. Indien geen percentage is opgenomen, mag het bouwvlak volledig bebouwd worden.

5.3.7 Recreatie (R)

De bestemming Recreatie (R) is gegeven aan dierenweide De Meern gelegen aan de Glazenierslaan en de volkstuintjes aan de Mabeliastraat. De dierenweide is aangeduid met de aanduiding (ki), voor kinderboerderij en de volkstuintjes zijn aangeduid met (vt). Ten behoeve van de kinderboerderij is een maximaal bebouwingspercentage en (bouw)hoogte van gebouwen opgenomen.

5.3.8 Verkeer (V)

De wegen die door hun doorstroombestemming een structuurbepalend karakter hebben, zijn bestemd als Verkeer. Het gaat in het plangebied om de wegen A12, C.H. Letschertweg die overgaat in de Veldhuizerweg, de Meerndijk tot de Van Heemskerklaan en de Rijksstraatweg. De bestemming staat ook bij de bestemming passende gebruiksvormen toe, waaronder fiets- en voetpaden, parkeervoorzieningen, groen- en waterpartijen en nutsvoorzieningen.

5.3.9 Verkeer- Verkeer- en verblijf (V-VV)

De bestemming Verkeer-Verkeer- en verblijf is toegekend aan de overige gebieden met een verkeers- of verblijfsfunctie. Binnen deze bestemming is een aantal daarin passende gebruiksvormen toegestaan zoals parkeervoorzieningen, voet- en fietspaden en groen- en waterpartijen.

5.3.10 Water (WA)

De gronden op de kaart aangewezen voor Water zijn bestemd voor de waterhuishouding, het waterbeheer en waterberging, het verkeer te water en kruisingen met wegverkeer. Op deze gronden mogen ten behoeve van de bestemming bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, zoals keermuren voor de waterbeheersing, oeverbeschoeiingen, duikers, bruggen en steigers.

5.3.11 Wonen (W)

Het grootste deel van de woningen in het plangebied heeft de bestemming Wonen (W) gekregen. De regeling voor tuin- en erfbouw is in deze bestemming opgenomen wat betekent dat de gronden ook bestemd zijn voor bijbehorende tuinen en erven. In de voorschriften en op de plankkaart zijn regels geformuleerd omtrent het hoofdgebouw van de woning, de plaats en de hoogte ervan. Voor de lintbouw, aangeduid met (lb), aan de Rijksstraatweg, de Zandweg en de Meerndijk zijn afwijkende regels opgenomen voor de hoofdgebouwen en voor erfbouw. Garages en bergplaatsen zijn toegestaan ter plaatse van de aanduiding (gb).

De ligging en de maximale maten van de erfbouw zijn vastgelegd, zodat op basis van de huidige situatie eventuele uitbreidingsmogelijkheden duidelijk zijn. Bij de erfbouwregeling is aansluiting gezocht met de "voor- en achterkantbenadering" van het Besluit bouwvergunningvrije en licht-bouwvergunningsplichtige bouwwerken. Voor de bouw op het achter- en zijerf geldt in principe een maximumbouwpercentage van 50% van de oppervlakte van de gronden buiten het bouwvlak, tot een maximum van 45 m². Indien het perceel groter is dan 250 m² dan mag 20% van het perceel tot een maximum van 100 m² worden bebouwd.

Voor de gronden met de aanduiding (lb) geldt in afwijking hiervan dat de gezamenlijke oppervlakte van de bij het hoofdgebouw behorende aan- en uitbouwen en bijgebouwen meer mag bedragen dan 50 m² omdat de percelen in veel gevallen groter zijn dan die van woningen die niet tot lintbouw behoren.

Ten behoeve van de buurt De Meern-Oost is een afwijkende regeling opgenomen ten behoeve van extra woonruimte. Deze buurt is aangeduid met (ew). De extra woonruimte heeft betrekking op aanbouwen aan de zijgevels van woningen van één bouwlaag met kap en twee bouwlagen met kap. Er zijn drie locaties waar de aanbouwen mogelijk zijn, namelijk tussen de bouwblokken, aan de binnenkant van de bouwblokken en aan de buitenkant van de bouwblokken. De aanbouwen van twee bouwlagen met kap zijn toegestaan aan de kopgevels die aan de buitenkant van het bouwblok liggen en de aanbouwen van één bouwlaag met kap zijn toegestaan tussen de bouwblokken en aan de binnenkant van de bouwblokken (zie figuur 10).

Het uitoefenen van aan-huis-verbonden beroepen en bedrijven uit categorie 1 van de LvB wordt direct mogelijk gemaakt, mits de woonfunctie blijft prevaleren. Om te garanderen dat de woonfunctie in overwegende mate behouden blijft, mag het vloeroppervlak ten behoeve van aan-huis-verbonden beroepen of -bedrijven niet groter zijn dan 1/3 deel van het vloeroppervlak van de woning tot een maximum van 40 m², inclusief aan- en uitbouwen. Via een vrijstellingsmogelijkheid mag het vloeroppervlak ten behoeve van aan-huis-verbonden beroepen of -bedrijven worden verhoogd tot een maximum van 60 m². Er mag bij aan-huis-verbonden beroepen en -bedrijven geen sprake zijn van detailhandel, horeca, afhaalzaken en/of beluizen.

Binnen de vrijstellingsbevoegdheid bestaat ook de mogelijkheid om aan-huis-verbonden beroepen en -bedrijven uit categorie 2 van de LvB toe te staan, indien en voor zover deze naar hun aard en invloed op de omgeving geacht kunnen worden te behoren tot categorie 1 van de LvB. Aan-huis-verbonden beroepen en -bedrijven die niet genoemd worden in de LvB kunnen eveneens toegelaten worden, indien en voor zover deze naar hun aard en invloed op de omgeving geacht kunnen worden te behoren tot categorie 1 van de LvB.

5.3.12 Wonen 1 (W1)

De woningen aan de Marelaan, Mandemakerslaan, Schrijnwerkerslaan, Zeilmakerslaan, Spinsterlaan en Gouvernantenlaan zijn bestemd met de bestemming Wonen 1 (W1). De gronden zijn bestemd voor wonen met de daarbij behorende tuinen en erven en in samenhang daarmee voor de uitoefening van aan-

huis-verbonden beroepen of -bedrijven. Deze bestemming laat meer ruimte voor de situering van de woningen op de percelen. Gezien de omgeving en de grote kavels met vrijstaande woningen, is de inhoud van de woningen gekoppeld aan de oppervlakte van de percelen. De bestemming wonen 1 is onderverdeeld in twee categorieën, aangeduid met (e1) en (e2). Ter plaatse van de aanduiding (e1) mag de totale oppervlakte van hoofdgebouwen, aan- en uitbouwen en bijgebouwen 40% van het bouwperceel bedragen tot een maximum van 350 m². Voor gronden met de aanduiding (e2) geldt een percentage van 30% tot een maximum van 200 m². De woningen mogen uitsluitend vrijstaand worden gebouwd. Het aantal bouwlagen dat de woningen hoog mogen zijn, is op de plankaart aangegeven, dit is exclusief kap. Daarnaast mag de onderlinge afstand tussen de hoofdgebouwen niet minder zijn dan 4 m. De erfbebouwing dient op minimaal 3 m achter de voorgevel te worden gerealiseerd.

Voor de aan-huis-verbonden beroepen en -bedrijven is ook dezelfde regeling opgenomen als voor de bestemming Wonen.

5.3.13 Archeologische waarden

De aanwezige archeologische waarden in het hele plangebied worden beschermd via de dubbelbestemming Archeologische waarden. Op grond van deze dubbelbestemming is voor activiteiten waarbij gegraven wordt, zoals bouwen en een aantal specifiek genoemde werken en werkzaamheden, een vrijstelling of een aanlegvergunning nodig. Het toepassen van de vrijstelling of het verlenen van de vergunning is slechts mogelijk indien is aangetoond dat de te verrichten activiteiten de archeologische waarden niet zullen schaden.

5.3.14 Monumenten en beeldbepalende bebouwing

In het plangebied komt een aantal monumenten voor die als zodanig door het rijk of de gemeente als te behouden bebouwing zijn aangewezen. Ter plaatse van de monumenten zijn ter behoud van deze bijzondere bebouwing de bouw mogelijkheden beperkt. De bescherming van de monumenten is geregeld in de monumentenregelgeving. De monumenten zijn op de plankaart aangegeven.

5.3.15 Leidingenzone

Via de dubbelbestemming Leidingenzone worden de planologisch relevante leidingen beschermd. Op de gronden met deze bestemming mogen uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd. Voor het bouwen van gebouwen en het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de overige bestemmingen die op de plankaart voor deze gronden zijn aangewezen, is een vrijstelling van het college nodig.

5.3.16 Waterkering

De dubbelbestemming Waterkering is primair gegeven aan de gronden die bestemd zijn voor het in stand houden en het onderhoud van waterkeringen. Secundair zijn de gronden bestemd voor de overige bestemmingen op de plankaart. Op de gronden met deze bestemming mogen uitsluitend in de primaire bestemming passende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd. Alles wat in de secundaire bestemmingen is toegestaan en samenvalt met de primaire bestemming, is alleen toelaatbaar indien de beheerder van de waterkering is gehoord en het verenigbaar is met het belang van de waterkering.

5.4 Handhaving

Door handhaving controleert de overheid of burgers, bedrijven en bijvoorbeeld overheidsorganen zich aan de wet- en regelgeving houden. Onder handhaving wordt verstaan het door controle (toezicht en opsporing) en het toepassen (of dreigen daarmee) van bestuursrechtelijke sancties, bereiken dat het bepaalde bij of krachtens enig wettelijk voorschrift wordt nageleefd. De handhaving van de van toepassing zijnde regeling binnen de gemeente Utrecht, wordt uitgevoerd door diverse diensten en afdelingen.

Zo handhaaft de afdeling Bouwbeheer (StadsOntwikkeling) namens het college onder andere de voorschriften van voorliggend bestemmingsplan. Dit betekent dat de voorschriften voor wat betreft het gebruik en de bebouwingsbepalingen door het bouwtoezicht gehandhaafd worden. Dit gebeurt veelal door toetsing tijdens het behandelen van de aanvragen om bouwvergunning, maar kan ook gebeuren als gevolg van toezicht tijdens de uitvoering van de bouw of op grond van een eigen constatering indien een bouwwerk of een perceel in strijd met het bestemmingsplan wordt gebruikt.

Stadswerken handhaaft namens het college het gebruik van gemeentelijke gronden. Indien er bijvoorbeeld sprake is van illegale in gebruik name van gemeentelijke grond, dan zal hiertegen worden opgetreden.

Bij een overtreding van bepaalde bestemmingsplanvoorschriften kan tevens strafrechtelijk worden opgetreden op basis van de Wet op de economische delicten. Zie artikel 30 van de voorschriften.

5.4.1 Doel handhavend optreden

Het doel van het handhavend optreden van de gemeente is niet direct gekoppeld aan de noodzaak van een actueel bestemmingplan. Voor de bewoners van het plangebied is duidelijk waar zij aan toe zijn (qua bouwen, zoals bijvoorbeeld uitbreiding van de woning, en qua gebruik), maar het niet handhaven haalt de effectiviteit van een actueel bestemmingsplan onderuit. De toegevoegde waarde van het verlenen van een bouwvergunning voor een bijgebouw is niet groot, indien er op andere plaatsen –zonder vergunning –bijgebouwen zijn geplaatst. Dit wordt nog eens problematischer zodra een bouwvergunning wordt geweigerd, terwijl diverse vergelijkbare bouwwerken reeds illegaal zijn geplaatst. In dit laatste geval is de roep om handhavend op te treden dan ook het grootst.

5.4.2 Hoe wordt gehandhaafd

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht heeft het college een tweetal instrumenten tot haar beschikking: bestuursdwang en dwangsom.

Bij het toepassen van bestuursdwang wordt de overtreding (het geconstateerde illegale bouwwerk c.q. gebruik) ongedaan gemaakt op kosten van de overtreder. Dit kan betekenen dat een bouwwerk door de gemeente wordt afgebroken en de kosten van bijvoorbeeld de aannemer en de gemeentelijke (voorbereidings)kosten op de overtreder worden verhaald. Het is tevens mogelijk om, indien er zonder bouwvergunning wordt gebouwd en de bouw wordt stilgelegd door middel van een bouwstop, de bouwmaterialen weg te slepen en elders op te slaan.

Het opleggen van een last onder dwangsom betekent bijvoorbeeld dat het illegale gebruik moet worden gestaakt binnen een door het college gestelde termijn. Overschrijdt men de termijn, dan zal de dwangsom in rekening worden gebracht bij de overtreder. Doel van de dwangsom is het onaantrekkelijk maken van het voortzetten van de geconstateerde overtreding. De dwangsom zal dan ook in relatie moeten staan aan (en zal derhalve altijd hoger zijn dan) het voordeel dat de overtreder heeft bij het voortzetten van de illegaliteit.

In het plangebied zal handhavend opgetreden worden tegen het illegale gebruik van bouwwerken en percelen. Bijvoorbeeld het verhuren van opslagruimte ten behoeve van de stalling van caravans, maar ook het gebruik van een winkel als café. Verder zal er qua bouw gecontroleerd worden op de uitvoering van verleende bouwvergunningen. Uiteraard zal er ook gecontroleerd worden of, in het geval van een geweigerde bouwvergunning voor een woning, de betreffende woning niet alsnog wordt gebouwd.

Voorts zal de afdeling Milieu en Duurzaamheid toezien op –onder de Wet milieubeheer vallende –bedrijven. Dit vloeit voort uit de voorschriften van het bestemmingsplan. Indien er immers ter plaatse een bedrijfsactiviteit plaats mag vinden, zal dit qua gebruik (intensiteit en hinder) gehandhaafd worden door Bureau Bedrijfsinspectie (Milieu en Duurzaamheid).

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Voor de bepaling van de financieel-economische uitvoerbaarheid zijn de financiële consequenties van dit bestemmingsplan in beeld gebracht. Het bestemmingsplan is voornamelijk gericht op het beheer van het plangebied en er is geen sprake van een actief gemeentelijk grondbeleid. Dit betekent dat de gemeente Utrecht geen initiatieven neemt met betrekking tot een (verdere) ontwikkeling van het plangebied in het kader van dit bestemmingsplan. De economische uitvoerbaarheid is daarom niet in het geding.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In het kader van de gemeentelijke inspraakverordening is op 4 december 2007 een informatieavond gehouden. Het voorontwerpbestemmingsplan heeft in het kader van de gemeentelijke inspraakverordening, vanaf 20 september 2007, zes weken ter visie gelegen. Gedurende deze termijn zijn belanghebbenden in de gelegenheid gesteld hun schriftelijke reacties kenbaar te maken. De terinzagelegging heeft geresulteerd in 25 reacties. De reacties zijn in een separate bijlage samengevat en van commentaar voorzien.

6.2.1 Overleg ex artikel 10 Besluit op de Ruimtelijke Ordening

Het voorontwerpbestemmingsplan is in het kader van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening aan de volgende personen en instanties toegezonden:

1. de Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening;
2. ministerie van Verkeer en Waterstaat;
3. ministerie van Economische Zaken;
4. ministerie van Defensie;
5. provincie Utrecht;
6. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden;
7. Bestuur Regio Utrecht;
8. Kamer van Koophandel Utrecht;
9. KPN Telecom;
10. KPN Operator Vaste Net;
11. N.V. Casema;
12. ENECO Energie Infra Utrecht N.V.;
13. Vitens;
14. N.V. Nederlandse Gasunie;
15. gemeente Woerden;
16. Stichting Utrechtse Woningbouwverenigingen (STUW);
17. Rijksdienst voor de Monumentenzorg;
18. Prorail;
19. Connexxion;
20. NV Nederlandse Spoorwegen;
21. STADE;
22. Vrouwenadvies Commissie voor de Woningbouw;
23. rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek;

24. Koninklijke Horeca Nederland;
25. ministerie van VROM, regio N-W;
26. Stichting Utrechts Landschap;
27. Recreatieschap Stichtse Groenlanden;
28. Continuon Netbeheer;
29. Brandweer Regio Utrechts Land;
30. Essent.

De overlegreacties en het advies van de Wijkraad zijn in bijlage 2 samengevat en beantwoord. De uitkomsten van het overleg zijn verwerkt in het bestemmingsplan. Het gaat hierbij om diverse kleine tekstuele aanpassingen en aanpassing van de paragrafen over:

- wonen;
- verkeer;
- luchtkwaliteit;
- kabels en leidingen;
- water.

6.2.2 Inspraakresultaten

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft in het kader van de gemeentelijke inspraakverordening, vanaf 20 september 2007, zes weken ter visie gelegen. Gedurende deze termijn zijn belanghebbenden in de gelegenheid gesteld hun schriftelijke reacties kenbaar te maken. De terinzagelegging heeft geresulteerd in 25 reacties. De reacties zijn in een separate bijlage samengevat en van commentaar voorzien. De uitkomsten van de inspraak zijn verwerkt in het bestemmingsplan.

bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1. Beleid

In deze bijlage wordt het voor het plangebied relevante rijksbeleid, provinciaal en gemeentelijk beleid beknopt weergegeven. De doorwerking van dit beleid staat beschreven in paragraaf 1.4.

B1.1. Rijksbeleid

Nota Ruimte (2006)

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat ons in Nederland ter beschikking staat. Centraal staat het bundelen van verstedelijking en economische activiteiten. Dit betekent dat nieuwe bebouwing grotendeels geconcentreerd tot stand komt in bebouwd gebied, aansluitend op het bestaande bebouwde gebied of in nieuwe clusters van bebouwing daarbuiten. Het rijk wil verstedelijking en infrastructuur zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen.

Utrecht maakt als deel van de Randstad onderdeel uit van een belangrijk stedelijk netwerk. Het ontwikkelingsperspectief is erop gericht de ruimtelijke, culturele en economische diversiteit van de Randstad te behouden en te versterken en de eigen ruimtevraag binnen de Randstad op te vangen. Becijferd is dat in de Randstad tussen 2010 en 2030 rekening moet worden gehouden met een vraag naar ruim 8.000 ha bedrijventerrein en ruimte voor 360.000 tot 400.000 woningen. Een deel van de woningen kan worden gebouwd door "verdichting" in bestaand stedelijk gebied. Vooral oude en achteruitgegangene stadswijken kunnen aan aantrekkelijkheid winnen door herstructurering en vernieuwing. Ook bedrijventerreinen voldoen niet altijd meer aan de huidige eisen. Soms is revitalisering een optie, maar in geval van functieverlies (zoals bij verouderde spoorwegemplacements, haven- en industriegebieden) kan transformatie in nieuwe woon- en werkgebieden een reële mogelijkheid zijn.

Conclusie voor bestemmingsplan

Nieuwe ontwikkelingen worden niet mogelijk gemaakt, wel wordt functiemenging toegestaan. Dit past binnen het beleid uit de nota ruimte.

B1.2. Provinciaal en regionaal beleid

Streekplan Provincie Utrecht 2005–2015 (2005)

De provincie geeft in dit streekplan aan dat het ruimtelijk beleid voor een belangrijk deel is ingegeven door het principe van beheerste groei. GS willen zo de aantasting van waardevolle en kwetsbare open ruimte door nieuwe verstedelijking zoveel mogelijk vermijden. Ook willen zij de contrastwerking tussen stad en land versterken. In verband daarmee is het gewenst om nieuwe bouwmogelijkheden binnen het bestaand stedelijk gebied goed te benutten. Beleidsmatig is dit vertaald in een ruimtelijke afbakening van het stedelijk gebied door rode contouren.

Conclusie voor bestemmingsplan

Het bestemmingsplan heeft voornamelijk een consoliderend karakter. Nieuwe ontwikkelingen worden niet mogelijk gemaakt, wel wordt functiemenging binnen het bestaande stedelijk gebied mogelijk gemaakt. Dit past binnen het provinciale beleid.

Regionaal Structuurplan (RSP) (2005)

Het Bestuur Regio Utrecht (BRU) heeft in 2005 een regionaal structuurplan (RSP) vastgesteld voor de periode 2005–2015 met een doorkijk naar 2030. Het RSP wordt gemaakt voor tien gemeenten: Bunnik, De Bilt, Driebergen–Rijsenburg, Houten, Maarssen, Nieuwegein, Utrecht, Vianen, IJsselstein en Zeist. Het plangebied beslaat het grondgebied van deze gemeenten.

Het geeft invulling aan de visie en ambities van de regio Utrecht op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling. Tegelijkertijd biedt het RSP het kader voor regionale afstemming. Het legt afspraken vast over regionale doelen en verdeling van programma's en projecten en is daarmee het integraal afwegingskader voor ruimtelijke keuzes. Bij het RSP worden uitvoeringsafspraken gemaakt met de gemeenten, over bijvoorbeeld woningbouw en kantoren.

In dit plan staat in grote lijnen hoe de regio Utrecht zich in de planperiode moet gaan ontwikkelen op het gebied van wonen, werken, groen en bereikbaarheid.

Het centrale thema voor het plan is beheerste dynamiek. De regionaal-economische structuur dient versterkt te worden met inachtneming van dit begrip. Verder moet invulling gegeven worden aan de positie van de regio in de Randstad uitgaande van haar unieke kwaliteiten en wordt er gestreefd naar een evenwichtige ontwikkeling van de regio Utrecht. De kern De Meern is in het RSP opgenomen als landelijk dorpsmilieu.

Conclusie voor bestemmingsplan

Het bestemmingsplan heeft grotendeels een consoliderend karakter. Nieuwe ontwikkelingen worden niet mogelijk gemaakt, wel wordt functiemenging mogelijk gemaakt.

B1.3. Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Utrecht 2015–2030 (2004)

In de structuurvisie Utrecht (op 1 juli 2004 door de Raad vastgesteld) wordt de gewenste toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van Utrecht beschreven. Daarbij wordt uitgegaan van de kernkwaliteiten van Utrecht:

- de stad als Randstedelijk centrum in een economisch dynamische en hoogstedelijke omgeving;
- de stad als ontmoetingsplaats voor kunst, cultuur, onderwijs, voorzieningen en recreatie;
- de grote stad met kleinschaligheid en sociale cohesie in de wijken.

Deze kernkwaliteiten zijn vertaald in drie ontwikkelingsperspectieven: De Markt, Het Podium en De Binnentuin. De ambitie en denkrichting van de perspectieven vormen het kader voor de toekomstige ontwikkeling van de stad. Voor het plangebied is vooral het perspectief van De Binnentuin relevant.

Voor De Binnentuin is geen omvangrijke programmatische opgave nodig of gewenst. Het programma is primair gericht op kwaliteitsverbetering. De herstructurering in de vroeg-naoorlogse wijken gaat uit van de bestaande maat en schaal van de wijk. Hierdoor verandert er wel het een en ander; er komt een andere samenstelling van de woningtypen. Er zal daarbij een aantal kleinschalige projecten worden ontwikkeld die bijdragen aan het verdienend vermogen van de stad. De Binnentuin blijft een wijk waar het wonen centraal staat. De binnentuinen worden niet te zwaar belast met stedelijke functies, er moet wel ruimte zijn voor voldoende wijkvoorzieningen. De woonfunctie is in de binnentuinen dominant.

Kleinschalige functiemenging is mogelijk, bijvoorbeeld in de vorm van woon-/werkunits of kleinschalige bedrijvigheid. Deze functiemenging wordt in verschillende vormen binnen het plangebied toegepast. De wijken zijn autoluw. Verkeer wordt zoveel mogelijk via de stedelijke ontsluitingswegen afgehandeld. Op die manier wordt ook de onderlinge verbinding tussen de wijken georganiseerd. De spoorbanen en taluds doorkruisen de stad en flankeren een aantal binnentuinen, maar maken nauwelijks onderdeel uit van de openbare ruimte. De opgave is de taluds meer op de wijk te betrekken en ze onderdeel te maken van het publiek toegankelijke gebied, bijvoorbeeld door het ontwikkelen van langgerekte parkjes of fietsverbindingen. De relatie tussen woongebieden en aanwezige waterstructuren kan worden versterkt. Momenteel ligt de stad als het ware afgekeerd van het water. Toegevoegde waarde van het water kan liggen in differentiatie van woonmilieus en het benadrukken van de "luwe" gebieden in de wijk.

Conclusie voor bestemmingsplan

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk.

Collegeprogramma 2006–2010, Utrecht voor elkaar (2006)

In het collegeprogramma is voor de periode 2007–2010 een groot aantal uitgangspunten en maatregelen gepresenteerd waarmee Utrecht verder gaat bouwen aan haar toekomst. Er is een onderverdeling gemaakt in acht thema's:

1. bewoners en bestuur;
2. openbare ruimte en veiligheid;
3. stedelijke ontwikkeling;
4. bereikbaarheid, luchtkwaliteit en milieu;
5. economie, stadspromotie, werk en sociaal beleid;
6. jeugd;
7. integratie en diversiteit;
8. welzijn, volksgezondheid, sport en cultuur.

Voor het bestemmingsplan zijn met name de volgende uitgangspunten en maatregelen met een ruimtelijke impact van belang.

Stedelijke ontwikkeling

Speerpunten in het beleid zijn woningbouw, herstructurering, transformatie van het Stationsgebied, de verdere realisatie Leidsche Rijn en stadsuitbreiding in de polder Rijnenburg.

Woningbouw:

- zo snel mogelijk aan de slag op locaties in de bestaande stad met draagvlak voor woningbouw;
- bouw van 1.820 studentenwoningen tot 2010;
- impuls aan de bouw van starterswoningen;
- bouw van 1.000 extra woningen in de categorie sociale huur en sociale koop tot 2010;
- experiment met sociale koopwoningen in Kanaleneiland, Overvecht en Zuilen, waarbij bewoners een huis kunnen kopen dat voor 50% wordt gefinancierd door de corporatie en voor 50% door henzelf;
- betere spreiding van betaalbare woningen; in de buurten Noordoost en Oost de mogelijkheden voor de bouw van sociale huur- en koopwoningen maximaal benutten;
- afspraken met de andere gemeenten in de regio-Utrecht over (vergroting van) hun aandeel in de sociale woningbouw binnen de regio.

Herstructurering naoorlogse wijken:

- het programma voor de verbetering van naoorlogse wijken "Utrecht Vernieuwt" aanscherpen; bij de uitvoering zijn "versnelling" en "maatwerk" sleutelwoorden;
- het draagvlak onder bewoners vormt de leidraad bij de keuze tussen sloop/nieuwbouw en renovatie;
- bij sloop/nieuwbouw hebben bewoners recht op terugkeer in de buurt;
- initiatieven voor publiek-private samenwerking bij bouw en beheer van publieke voorzieningen, zoals scholen, in de herstructureringswijken.

Openbare ruimte en veiligheid

Het beleid is gericht op versterking van groen in en om de stad:

- stimulering van actief gebruik van de openbare ruimte en gebruiksvriendelijker inrichting;
- bij alle nieuwbouwprojecten drie procent ruimte voor groen en spelen;
- meer en betere wandel- en fietsroutes in de groengebieden.

Conclusie voor bestemmingsplan

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe woningen mogelijk. De bestaande groenvoorzieningen zijn als zodanig bestemd.

Welstand en welstandsnota

De sinds 1 januari 2003 gewijzigde Woningwet kent een driedeling in bouwvergunningvrije, licht-bouwvergunningplichtige en regulier bouwvergunningplichtige bouwwerken. Voor toetsing van bouwplannen aan redelijke eisen van welstand gelden voor deze soorten bouwwerken verschillende procedures. Bouwvergunningplichtige bouwwerken dienen een welstandstoetsing te krijgen door de welstandsc commissie. Voor kleinere, veel voorkomende bouwwerken –meestal licht-vergunningplichtige – zijn loketcriteria opgesteld die ambtelijk worden getoetst. Indien er afgeweken wordt van de loketcriteria of het betreft een licht-vergunningplichtig bouwwerk waar geen loketcriteria voor zijn opgesteld, vindt altijd een toetsing plaats door de welstandsc commissie. Bouwvergunningvrije bouwwerken krijgen geen welstandstoetsing, tenzij er bij realisatie sprake is van "ernstige" mate van strijdigheid met redelijke eisen van welstand (toetsing achteraf).

De welstandsnota gaat vooral in op zaken die in het bestemmingsplan niet "geregeld" kunnen worden. Het is een document dat moet zorgen voor een transparant welstandsbeleid. De Welstandsnota Utrecht, getiteld "De schoonheid van Utrecht", is vastgesteld door de gemeenteraad op 24 juni 2004. In de Welstandsnota Utrecht is geformuleerd op welke wijze het welstandsbeleid van de gemeente Utrecht uitgevoerd zal worden. Dit betreft vanzelfsprekend de welstandstoetsing van bouwvergunningsplichtige bouwwerken en toetsing op basis van de sneltoetscriteria. Voor bouwvergunningsplichtige bouwwerken geldt het volgende:

- In de nota wordt op basis van een gebiedsgerichte analyse per buurt of wijk in hoofdlijnen een ruimtelijke karakteristiek gegeven. Voorts wordt er onderscheid gemaakt in ambities en worden deze vertaald in beleidsniveaus per gebied. Deze beleidsniveaus zijn: Behoud, Respect en Open. De drie niveaus onderscheiden zich onderling in mate van vrijheid in omgaan met de bestaande structuur en architectuur. Ten slotte worden er algemeen geldende beoordelingscriteria geformuleerd die alleen per beleidsniveau verschillen en dus niet per gebied.
- De Welstandsnota is per gebied raadpleegbaar, de sneltoetscriteria voor licht-vergunningplichtige bouwwerken vormen een apart onderdeel. Een meer uitgebreide beschrijving voor het plangebied ten aanzien van welstandsbeleid is te vinden in de gebiedsbeschrijving van dit plan (paragraaf 3.6).

Conclusie voor het bestemmingsplan

De Welstandsnota regelt zaken die niet in het bestemmingsplan geregeld worden. Het functioneert dus naast elkaar en aanvullend op elkaar.

Visie op het wonen in Utrecht

De Visie Wonen 2030 (raadsbesluit juni 2003) is één van de bouwstenen van de Structuurvisie Utrecht. De visie wonen geeft een beeld van de ontwikkeling ten aanzien van het wonen in de stad Utrecht voor de periode ná de grootschalige projecten van de komende tijd (2015; Stationsgebied, DUO, Leidsche Rijn) en gaat vooral over de ruimtelijke kant van het wonen: de woonmilieus van de toekomst. Zo is onder andere geconstateerd dat er in de toekomst vooral vraag zal zijn naar centrumstedelijke en dorpsrand/landelijke woonmilieus. De visie biedt een aanknopingspunt voor externe partijen die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van het beleid.

Conclusie voor het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe woningen mogelijk.

Wonen naar Wens (2000)

In deze gemeentelijke nota zijn de stedelijke ambities voor het wonen vastgelegd. Dit beleid komt neer op het optimaliseren van de samenstelling van de woningvoorraad in kwalitatief en kwantitatief opzicht volgens het scenario Vitale Stad. Het bevorderen van doorstroming is daarbij een belangrijk doel van de woningbouwprogrammering. Tegelijkertijd geldt het uitgangspunt het huidige aantal bereikbare woningen gelijk te houden. Op wijkniveau kan dit differentiatie van de woningvoorraad betekenen, rekeninghoudend met de woonbehoeften en gebruikmakend van de beschikbare veranderruimte. Het bestemmingsplan legt de bestaande woningen vast, waardoor het woningaantal in ieder geval gelijk kan blijven.

In de nota worden drie stedelijke ambities voor 2010/2015 ten aanzien van het wonen geformuleerd:

1. er moeten meerdere huisvestingsmogelijkheden zijn in Utrecht voor alle bevolkingsgroepen, zowel kwalitatief als naar woonvorm;
2. Utrecht bestaat uit leefbare wijken en buurten met een aantrekkelijk woonklimaat;
3. de balans tussen wonen en werken in de stad moet aanzienlijk worden verbeterd.

Om deze ambities te verwezenlijken zijn enkele concrete beleidsdoelstellingen geformuleerd:

- gevarieerde uitbreiding van de woningvoorraad met kwalitatief goede woningen en complementair aan de kwalitatieve verbeteringen die noodzakelijk zijn in de bestaande voorraad;
- kwaliteitsverbetering in de bestaande stad;
- betere benutting van de aanwezige voorraad voor de doelgroep;
- verbeteren van de leefbaarheid in wijken waar deze onder druk staat;
- garanderen van voldoende voorraad sociale huurwoningen en het op peil houden van de kwaliteit;
- verkleining van het verschil in opbouw van de woningvoorraad tussen Utrecht en de regio.

Conclusie voor het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan legt de bestaande woningen vast, waardoor het woningaantal in ieder geval gelijk kan blijven. Nieuwe ontwikkelingen worden niet mogelijk gemaakt.

Wijkvisie Vleuten–De Meern 2003–2013 (2003)

De Wijkvisie betreft de visie van het Wijkservicecentrum Vleuten–De Meern uit 2003. In deze visie zijn de ruimtelijke, sociale en economische karakteristiek van de wijk beschreven en het toekomstbeeld, vanwege de ontwikkeling van de Leidsche Rijn en de realisatie van de VINEX–locatie Vleuterweide en Veldhuizen. In dit toekomstbeeld zijn de thema's "betrokkenheid", "wijkservicecentrum", "veiligheid", "integrale ontwikkeling", "identiteit", "openbare ruimte" en "bereikbaarheid" aangewezen die van belang zijn voor de toekomst van de wijk.

In de visie zijn bij deze thema's de volgende doelstellingen geformuleerd:

1. het bevorderen van betrokkenheid van burgers bij de wijk, waarbij een rol is weggelegd voor de overheid, de burgers, het bedrijfsleven en de diverse maatschappelijke organisaties in de wijk;
2. door middel van een Wijkservicecentrum in de wijk de burger(s) betrokken houden bij de ontwikkelingen in de wijk;
3. de objectieve en subjectieve veiligheid zo hoog mogelijk houden;
4. een samenhangende ruimtelijke ontwikkeling in een veranderende wijk;
5. het behouden en zo mogelijk versterken van de identiteit;
6. behoud van het kwaliteitsniveau van de openbare ruimte boven het stedelijk gemiddelde;
7. de bereikbaarheid en de veiligheid van de wijk verbeteren.

Uit deze doelstellingen is de nieuwe missie "Een betrokken burger in een veranderende wijk" geformuleerd.

Conclusie voor het bestemmingsplan

Voor zover ruimtelijk relevant, is rekening gehouden met de geformuleerde doelstellingen door in het bestemmingsplan bestaande situaties en kwaliteiten vast te leggen.

Gemengde stad, sterke stad

Op 18 februari 1999 heeft de gemeenteraad het rapport "Gemengde stad, sterke stad" vastgesteld. Uit oogpunt van onder andere leefbaarheid en versterking van de stads- en wijk economie is de laatste jaren het besef gegroeid dat een menging van de functies wonen, werken en voorzieningen in woongebieden bevorderd zou moeten worden. De aandacht voor functiemenging wordt onderstrept in verschillende gemeentelijke beleidsstukken. Voordelen van functiemenging zijn onder meer:

- het vergroten van de leefbaarheid;
- het bevorderen van de wijkwerkgelegenheid;
- het verbeteren van de emancipatie;
- reductie van automobiliteit.

In principe wordt behoud van functiemenging nagestreefd voor de hele stad. Ontmenging moet worden tegengegaan. In geval van bedrijfsverplaatsing of bedrijfsbeëindiging is het bijvoorbeeld de bedoeling dat er zich op die specifieke locatie opnieuw een bedrijf vestigt. Op dit moment wordt in dergelijke situaties dikwijls de werkfunctie omgezet in een woonfunctie. De noodzakelijke beleidsinstrumenten worden ingezet om functiemenging van wonen en werken te behouden.

Conclusie voor het bestemmingsplan

Menging van de functies wordt bevorderd door de bestaande niet-woonfuncties te bestemmen met een gemengde bestemming. Binnen de gemengde bestemming kan uitwisseling van functies plaatsvinden.

Kantoren

In de regio Utrecht is limitatief beleid ten aanzien van grootschalige kantoorontwikkelingen van kracht. Tussen de gemeenten in het stadsgewest bestaat de afspraak dat er geen andere locaties ontwikkeld worden dan de kantoorlocaties opgenomen in het Regionaal Structuurplan (RSP). Begin dit jaar 2002 heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht een besluit genomen over de "Actualisering uitvoeringsafspraken RSP". Het betreft een ontwikkelingsvisie, met betrekking tot de te realiseren kantoorvolumes in Utrecht voor de periode tot 2015. Deze visie geeft aan dat er, gezien het overaanbod aan reeds geplande kantorenlocaties, voor de RSP II periode 2006–2015, geen programmatische ruimte meer is voor grootschalige kantoorontwikkelingen buiten de aangewezen locaties. In het kader van het lokale en regionale kantoorbeleid (onder andere BRU-afspraken) zijn op dit moment buiten de aangewezen locaties nog slechts onder voorwaarden in beperkte mate kantoorontwikkelingen tot een maximum van 1.500 m² b.v.o. toegestaan. Deze ontwikkelingen moeten echter ter goedkeuring worden voorgelegd aan de gemeentelijke Werkgroep Kantoren.

Conclusie voor het bestemmingsplan

Binnen het plangebied worden geen nieuwe kantoorlocaties mogelijk gemaakt.

Notitie showroom(s) en detailhandel op bedrijventerreinen

Op bedrijventerreinen is in beginsel geen detailhandel toegestaan. Bepaalde vormen van detailhandel zijn in het verleden (vanuit de Rijksoverheid) echter toegestaan op bedrijventerreinen, omdat vestiging van deze zaken binnen reguliere winkelcentra niet gewenst was. Met name kan hierbij worden gedacht aan brand- en explosiegevaarlijke stoffen. Op een later tijdstip zijn daar auto's, boten en caravans toegevoegd omdat deze door hun omvang (volumineuze goederen) ook op een bedrijventerrein goed te plaatsen waren. In een later stadium zijn daar nog meer winkelformules aan toegevoegd, welke onder dezelfde categorie (volumineus) konden worden gebracht, zoals bouwmarkten, keukens, woninginrichting.

Wel toegestaan is detailhandel die slechts een ondergeschikte nevenactiviteit vormt van de ter plaatse uitgeoefende bedrijfsactiviteit. Wanneer de bestemming Groothandel op een pand rust en de bedrijfsfunctie dienovereenkomstig is, wordt een ondergeschikt gebruik voor detailhandelsdoeleinden niet strijdig geacht met de gegeven en gerealiseerde bestemming. De onderneming mag niet de uitstraling hebben van een winkel, dus niet een dienovereenkomstige invulling met kassa, bedienend personeel en winkelinvulling.

Duidelijk moet wel zijn dat zich ter plaatse een bedrijf vestigt met ondergeschikt enige detailhandel en dat er geen sprake is van een detailhandelsvestiging. De volgende objectieve maatstaf wordt gebruikt om de ondergeschikte nevenactiviteit aan te kunnen tonen:

- de ondernemer dient als bedrijf ingeschreven te staan bij de Kamer van Koophandel;
- de ondernemer mag zich niet door middel van advertenties en acties richten op het publiek als detailhandelsbedrijf maar als bedrijf;
- de oppervlakte van de showroom c.q. de uitgestalde artikelen mag slechts een beperkt deel van de totale bedrijfsbebouwing beslaan i.c. 10% van het BVO met een maximum van 150 m²;
- de bebouwing dient zich als bedrijfsbebouwing te presenteren, dus geen bouwkundige voorzieningen zoals grote etalages;
- de showroom mag niet direct toegankelijk zijn voor het publiek, maar is slechts toegankelijk via de bedrijfsruimte.

Conclusie voor bestemmingsplan

Voor het bedrijventerrein De Dompelaar wordt dit uitgangspunt gehanteerd.

Strategisch kader kleinschalige bedrijfshuisvesting

Het college van burgemeester en wethouders heeft 23 mei 2000 het strategisch kader Kleinschalige Bedrijfshuisvesting vastgesteld. Versterking van de kleinschalige bedrijvigheid moet resulteren in extra werkgelegenheid, meer functiemenging (van wonen en werken) en verbetering van de leefbaarheid van de wijken. De gemeente ziet bedrijfshuisvesting primair als een zaak van de markt, maar wil de ontwikkeling ervan waar mogelijk ondersteunen. Dit doet zij onder meer door het verbeteren en vergroten van het aanbod van kleine bedrijfsruimten en kavels. Verder draagt de gemeente Utrecht in bepaalde gevallen middels subsidies bij aan de realisatie van bedrijfsverzamelgebouwen voor specifieke doelgroepen die niet in voldoende mate door de markt bediend worden.

In de vraag naar kantoorruimte kan worden voorzien door bestaande kantoorruimte te handhaven, door in stedenbouwkundige programma's meer kleinschalige kantoren op te nemen, door het ontwikkelen van bedrijfsverzamelgebouwen en door realisatie van vrijstaande kantoorpanden voor meerdere gebruikers. In de vraag naar bedrijfsruimte kan worden voorzien door het aanbieden van zelfstandige units in bedrijvenclusters of verzamelgebouwen.

Conclusie voor bestemmingsplan

De huidige bedrijven worden conform de huidige situatie bestemd. In een lint aan de Meerndijk tussen de Rijksstraatweg en de Van Zuylstraat worden gemengde functies mogelijk gemaakt, waaronder lichte bedrijvigheid. Daarnaast zijn binnen de bestemming wonen beroepen aan huis mogelijk gemaakt.

Detailhandelsnota "Boodschap aan winkels" (2000)

Het detailhandelsbeleid van de gemeente is neergelegd in de nota "Boodschap aan winkels", vastgesteld door de raad op 29 juni 2000. In de nota worden relevante trends en ontwikkelingen op het gebied van detailhandel geanalyseerd. Een belangrijke constatering is dat het draagvlak voor de vanouds her verspreid door de buurten gevestigde winkels in de afgelopen periode sterk is afgekalfd. De toenomen mobiliteit van bewoners, gecombineerd met de wens om in één keer en het liefst op één plaats de boodschappen voor de hele week te doen, zijn hiervan belangrijke oorzaken.

Om voor alle bewoners bereikbare en kwalitatief toereikende detailhandelvoorzieningen te behouden, is ervoor gekozen om de detailhandel zoveel mogelijk te concentreren op een beperkt aantal locaties verspreid over de stad. Deze locaties, die gezamenlijk de detailhandelstructuur van de stad vormen, kennen een zekere hiërarchie die aansluit bij de verschillende soorten van "boodschappen doen" en het draagvlak dat daarbij benodigd is. De top van deze hiërarchische structuur wordt gevormd door het stadscentrum (groot qua omvang en verscheidenheid in aanbod, met een bovenregionale functie) met daaronder de stadsdeelcentra, de wijkcentra en aan de basis van de piramide de buurtcentra (bescheiden qua omvang, qua aanbod afgestemd op dagelijkse boodschappen en bedoeld voor klanten uit de directe omgeving). Om deze fijnmazige structuur niet onderuit te halen, worden er buiten de aangevoerde buurt- wijk- en stads(deel)winkelcentra geen nieuwe "losse" detailhandelvoorzieningen toegevoegd. Dit zou het (soms al behoorlijk onder druk staande) draagvlak voor de centra uit de detailhandelstructuur afzwakken, waardoor hun voortbestaan bedreigd wordt.

In De Meern is de detailhandel geconcentreerd aan het historische lint aan de Meerndijk. Er is daarnaast geen verspreid liggende detailhandel aanwezig.

Conclusie voor bestemmingsplan

In het bestemmingsplan wordt een concentratie van detailhandel mogelijk gemaakt aan het historische lint aan de Meerndijk. Er is daarnaast geen verspreid liggende detailhandel aanwezig. Uitbreiding van detailhandel buiten het concentratiegebied is niet toegestaan.

Economisch profiel Utrecht 2010

In het Economisch Profiel Utrecht 2010, vastgesteld door de gemeenteraad op 6 maart 2003, wordt een visie gegeven op de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkelingen voor de stad. Utrecht wil een ontmoetingsplaats zijn voor talent, waar perspectiefrijke ondernemingen zich vestigen en bewoners door goede opleidingsmogelijkheden en een prettig leefklimaat een getalenteerde beroepsbevolking vormen. Om dit waar te maken, is een aantal sectoren aangewezen waar de gemeente zich in stimulerende/faciliterende zin de komende periode extra op wil richten. Hieronder bevinden zich twee groepen die voor Vleuten van direct belang zijn: de detailhandel en het Midden- en Kleinbedrijf (MKB). Een goed functionerende detailhandel wordt van belang geacht als onderdeel van het gastvrijheidscluster. Het MKB wordt essentieel geacht gezien de werkgelegenheid die het verschaft, de rol die het vervult als bron van innovatie en de mogelijkheid tot zelfontplooiing die zelfstandig ondernemerschap mensen biedt. Er vinden reeds verschillende projecten plaats die zich richten op detailhandel en MKB. Ook in het bestemmingsplan dient voldoende aandacht te zijn voor de behoeften van deze sectoren.

Conclusie voor bestemmingsplan

De huidige detailhandel en bedrijven worden conform de huidige situatie bestemd. In het aan de Meerndijk worden gemengde functies mogelijk gemaakt, waaronder detailhandel en lichte bedrijvigheid. Daarnaast zijn binnen de bestemming wonen beroepen aan huis mogelijk gemaakt.

Horecabeleid

Het stedelijk horecabeleid is recent vastgesteld. In een visie die onderdeel uitmaakt van het beleid zijn de hoofduitgangspunten voor de aspecten "kwantiteit", "kwaliteit", "spreiding", "relatie met andere functies en omgevingskwaliteit" weergegeven. Deze uitgangspunten zijn.

Kwantiteit

- Versterking van de horeca is noodzakelijk om de ambitie "Utrecht gastvrije stad centraal in Nederland" te realiseren.
- Er is voldoende ruimte voor de uitbreiding van het horeca-aanbod in de binnenstad.
- Versterking van de horeca buiten de binnenstad is noodzakelijk: kwaliteit staat voorop!
- Nieuwe (geplande) ontwikkelingen zijn perspectiefrijk.
- Vooral de maaltijdsector en grootschalige concepten zijn kansrijk.

Kwaliteit

- Kwaliteitsverbetering van het bestaande aanbod is eerste behoefte.
- Meer restaurants in het midden-plus segment.
- Vernieuwingslag in de drankensector is gewenst.
- Aanvulling in de fastfoodsector alleen bij uitbreiding van het voorzieningenapparaat.
- Autonome trekkracht realiseren door trendy en vernieuwende concepten.
- Flexibiliteit heeft de toekomst.

Spreiding

- Een heldere horecastructuur in binnenstad realiseren door clustering.
- Naast fysieke structuurversterking ook meer promotie en marketing.
- Goede locaties buiten de binnenstad benutten met sterke horeca.

Relatie met andere functies en omgevingskwaliteit

- Unique Selling Points met horeca inzetten voor een (nog) hogere attractiviteit.
- Clustering met andere (commerciële) functies versterkt horeca.
- Goede sfeer en beleving dragen bij aan attractiviteit.

De hoofduitgangspunten in de visie zijn vervolgens vertaald naar profielen voor verschillende deelgebieden: voor de verschillende deelgebieden zijn, aan de hand van een profielschets, de ontwikkelingsmogelijkheden van de verschillende typen horeca aangegeven. Voor de binnenstad en het stationsgebied zijn er 6 profielen gemaakt, voor de wijken 8. De profielen zullen na vaststelling in de verschillende bestemmingsplannen worden doorvertaald.

Conclusie voor bestemmingsplan

In het bestemmingsplan worden bestaande horecavestigingen positief bestemd en wordt er via een wijzigingsbevoegdheid één horecavestiging in categorie D mogelijk gemaakt.

Milieubeleidsplan 2003–2008

Het Milieubeleidsplan (MBP) 2003–2008 is vastgesteld op 5 februari 2004 door de gemeenteraad.

Het MBP 2003–2008 vormt het beleidsmatig kader voor het milieubeleid van de gemeente in genoemde periode. Het milieubeleid is gericht op het verbeteren van de leefbaarheid op korte termijn én op het leveren van een bijdrage aan de duurzaamheid van de stad op de lange termijn, door het benutten van de Utrechtse dynamiek. Het accent ligt op integraal en gebiedsgericht werken, dat is de basis.

Prioriteit bij de uitvoering van het MBP

De leefbaarheid van de stad vormt een centraal thema in het collegeprogramma. Dit betekent dat hieraan prioriteit wordt gegeven en dat de doelstellingen voor de thema's lucht, geluid en externe veiligheid, die in belangrijke mate bijdragen aan de kwaliteit van de leefomgeving, uit het Milieubeleidsplan worden gerealiseerd.

Aan de duurzaamheidsthema's energie, duurzaam bouwen en duurzaam ondernemen wordt aandacht gegeven bij herontwikkeling van gebieden door het werken met gebiedsstreefbeelden milieu en de reguliere advisering bij ontwikkelingslocaties.

De doelstellingen voor het thema groen sluiten aan bij gemeentelijk beleid (Kadernota Stadsnatuur 1998 en de Nota "Regionaal Groen in de Stadsrand" 2000) en zijn tevens in lijn met het landelijk beleid. De doelstellingen voor het thema bodem sluiten aan bij het landelijk beleid (Nationaal Milieubeleidsplan 3). In de doelstellingen is opgenomen het maken van het bodembeleidsplan. In het bodembeleidsplan, gereed in 2004, wordt het kader gegeven voor het beschermen, beheren en waar nodig saneren van de bodem.

Voor het thema afval zijn de activiteiten en de doelstellingen gericht op het schoonhouden van de leefomgeving en het voorkomen van het ontstaan van zwerfafval, samen met bewoners, en tevens gericht op het hergebruik van herbruikbaar afval.

Het thema water wordt in het kader van het waterplan uitgewerkt naar doelstellingen en activiteiten.

Groen

De "Kadernota Stadsnatuur" (1998) geeft als centrale doelstelling het verhogen van de kwaliteit van het stedelijk groen ten behoeve van de leefbaarheid van de stad. In deze nota is het kader gegeven waaronder de volgende nota's naast elkaar hun plek krijgen: Groenstructuurplan, Stadsnatuur voor Utrecht en de nota Recreatief Perspectief.

Het "Groenstructuurplan" (2006) betreft een actualisatie van het Groenstructuurplan uit 1990. Dit Groenstructuurplan is een plan voor het stedelijk groen. Dit plan zal in het vervolg nader uitgewerkt worden naar plannen voor wijk- en buurtgroen. De benoemde hoofdgroenstructuur voor Vleuten komt overeen met het groen in de structuurschets.

Behalve de belevingswaarde (recreatief, esthetisch) van het openbaar groen, is de laatste jaren ook de ecologische betekenis ervan voor de stad steeds belangrijker geworden. In de nota "Stadsnatuur voor Utrecht" (1998) is een ecologische infrastructuur (EIS) voor de stad ontworpen. De EIS is een samenhangend netwerk bestaande uit groene gebieden zoals parken en groengebieden die worden verbonden door onder andere groenstroken langs wegen en waterlopen. De achterliggende gedachte van de EIS is dat de samenhang ten goede komt aan het behoud en herstel van de ecologische diversiteit in de stad Utrecht.

Conclusie voor bestemmingsplan

De kerngebieden en verbindingzones zijn in het bestemmingsplan vastgelegd.

Beleidskader Duurzaam bouwen en klimaat

Het landelijk en stedelijk beleid streeft naar zuinigheid van fossiele brandstoffen en zo veel mogelijk inzet van hernieuwde energiebronnen. Hiermee kan de CO₂-uitstoot beperkt worden en het broeikas-effect verminderd worden. Ook beperken van grondstoffengebruik en hergebruik van bouwstoffen draagt bij aan een beter milieu. Dit heeft ook ruimtelijke consequenties.

Bouwen en het gebruiken van bouwwerken geeft een bijzonder grote milieubelasting. Daarom probeert de gemeente Utrecht deze belasting te verminderen voor onder andere de aspecten energie, grondstoffen, afval, water en binnenmilieu/gezondheid. De gemeente heeft dit beleid vastgelegd in de kadernota Duurzaam bouwen en haar uitvoeringsrichtlijnen, het Beleidskader Integrale Woningkwaliteit en sinds 2003 het Milieubeleidsplan.

Bijvoorbeeld door op het zuiden gerichte woningbouw te realiseren waardoor optimaal gebruik kan worden gemaakt van passieve zonne-energie, ruimte voor koude/warmtelevering en -opslag bij grotere gebouwen, waar mogelijk gebruikmaken van stadsverwarming of ruimte om het stadsverwarmingsnet uit te breiden etc.

Wanneer sprake is van het toevoegen van bouwwerken in het plangebied of herstructurering ligt het in de lijn van het gemeentelijk beleid rekening te houden met:

- "Standaard Programma van Eisen voor het beheer en onderhoud van de openbare ruimte 1999", voor de inrichting van de openbare ruimte. Hierbij geldt de materiaallijst "Duurzaam materiaalgebruik in de openbare ruimte". Ook het Nationaal Pakket Dubo voor de Grond, Weg en Waterbouw (1999) is een informatiebron voor het uitwerken van maatregelen.
- Met bezonning en/of beschaduwning van gebouwen, bij het ontwerpen van gebouwen. Met als doel het energieverbruik op een passieve of actieve manier terug te kunnen dringen.
- Voor het ontwikkelen van woningen geldt voor Utrecht het "Beleidskader Integrale Woningkwaliteit" (2000), met de daarbij behorende maatregelenlijst. Het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen Woningbouw en Beheer en Utiliteitsbouw zijn tevens handboeken voor het invullen van duurzaam bouwen maatregelen.
- Nationaal Pakket Duurzame Stedebouw (Nationaal Dubo Centrum, 1999), voor relevante duurzaamheidsaspecten op ruimtelijke ordeningsvlak.

Conclusie voor bestemmingsplan

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk.

Beheer van de chaos der eeuwen (2004)

Het beleidsplan van 2004, Beheer van de chaos der eeuwen (raad van 2 september 2004) is een evaluatie van het monumentenbeleid sinds 1993 ("Op de schouders van de reuzen"). Daarnaast doet het plan aanbevelingen voor de toekomst. Dit gemeentelijk monumentenbeleid is gebaseerd op drie pijlers: het stimuleren van restauratie en onderhoud van de beschermde monumenten; het gebruikmaken van de cultuurhistorische waarden bij het maken van ruimtelijke plannen in de stad; het beheer van de archeologische ondergrond en de bekostiging van archeologisch onderzoek.

Conclusie voor bestemmingsplan

Ten behoeve van het bestemmingsplan is een inventariserend archeologisch vooronderzoek uitgevoerd.

Gemeentelijke monumentenverordening

De Monumentenwet 1988 en de gemeentelijke monumentenverordening kennen een vergelijkbare definitie van een monument. Monumenten zijn zaken die van algemeen belang zijn vanwege de schoonheid, de betekenis voor de wetenschap, de ecologische of de cultuurhistorische waarde. Naast zaken (objecten) kunnen dit ook terreinen zijn waarop zich een zaak als bovenbedoeld bevindt.

In de gemeentelijke monumentenverordening van Utrecht is geregeld: de aanwijzing van gemeentelijke monumenten, van archeologische monumenten, van groene monumenten en van gemeentelijke beschermde stads- en dorpsgezichten. De verordening kent ook archeologisch waardevolle gebieden.

Voor wijziging van monumenten geldt een vergunningstelsel volgens deze verordening.

Het is volgens de Monumentenwet en de gemeentelijke verordening verboden een beschermd monument te beschadigen of te vernielen. Het is verboden zonder vergunning van het college van burgemeester en wethouders, of in strijd met de bij zodanige vergunning gestelde voorschriften een beschermd monument af te breken, te verstoren, te verplaatsen, te vellen of in enig opzicht te wijzigen, of een beschermd monument te herstellen, te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze, waardoor het wordt ontsierd of in gevaar gebracht.

Er bestaan naast gemeentelijke monumenten, ook nog beeldbepalende panden en niet-beeldbepalende panden. Voor beeldbepalende panden geldt dat zij vanwege hun architectonische kwaliteit en/of hun werking in de gevelwand een belangrijke bijdrage leveren in het stadsbeeld. Uitgangspunt is behoud van deze bouwwerken. Ter bescherming van deze panden is een aanlegvergunningstelsel opgenomen.

Voor niet-beeldbepalende panden geldt dat ze van wisselende architectonische kwaliteit zijn, maar wel passen in de bebouwingstructuur. Deze bebouwing is vervangbaar.

Conclusie voor bestemmingsplan

De monumenten worden op basis van de monumentenwet beschermd. De monumenten hebben in het bestemmingsplan een aanduiding monument gekregen. Er is geen sprake van een beschermd stadsgezicht.

Beleidsnotitie Prostitutie (1999)

In verband met het afschaffen van het bordeelverbod in 2000, is door het college van burgemeester en wethouders op 16 november 1999 een gemeentelijke beleidsnotitie inzake prostitutie vastgesteld.

Het prostitutiebeleid is zoveel mogelijk geformaliseerd in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). In hoofdstuk 3 van de APV is geregeld dat voor het drijven van seksinrichtingen en escortbedrijven een vergunning verplicht is.

Onder seksinrichting wordt op grond van de APV (artikel 69) in ieder geval verstaan een prostitutiebedrijf, seksbioscoop, seksautomatenhal, sekstheater of parenclub, al dan niet in combinatie met elkaar. Een prostitutiebedrijf is volgens hetzelfde artikel een "voor het publiek toegankelijke, besloten ruimte waarin prostitutie plaatsvindt, bij een raamprostitutiebedrijf voorzien van één of meer vitrines". Verder vermeldt de APV dat onder deze definitie ook erotische massagesalons en prostitutiehotels vallen. Onder prostitutiebedrijf wordt niet verstaan (het kantoor) van een escortbedrijf, dat meestal telefonisch bemiddelt tussen de zich anmeldende klanten en de prostituee.

Wat betreft het formaliseren van de planologische situatie, is in de gemeentelijke beleidsnotitie aangegeven, dat alle prostitutiebedrijven met een vergunning de positieve bestemming "Prostitutiebedrijf" kunnen krijgen. Uitgangspunt is verder, dat daar waar niets geregeld is, een nieuw prostitutiebedrijf verboden is op basis van het bestemmingsplan.

In de Beleidsnotitie prostitutie is voorts aangegeven, dat voor prostitutiebedrijven een maximumstelsel gehanteerd wordt, dat gebaseerd is op de situatie in 1999. Hiervoor is gekozen vanwege de op dat moment bestaande stabiele situatie die, over een langere periode bezien, beheersbaar is gebleken. Dit betekent dat de prostitutiebedrijven die voor 1 januari 1999 gevestigd waren in Utrecht, bekend waren bij de politie en in het verleden geen overlast hebben veroorzaakt in de omgeving, in principe een vergunning kunnen krijgen als zij voldoen aan bepaalde vergunningsvoorwaarden.

Voor de overige seksinrichtingen, geen prostitutiebedrijven zijnde, en escortbedrijven geldt geen maximumstelsel, omdat daar geen specifieke overlast van te verwachten is. Als de vestiging van een dergelijk bedrijf een gevaar kan opleveren voor de openbare orde of veiligheid, een onacceptabele aantasting van het woon- en leefmilieu zal veroorzaken of als er een grote kans is op overlast voor de omgeving, kan een vergunning echter geweigerd worden.

Conclusie voor bestemmingsplan

In het plangebied worden geen prostitutiebedrijven mogelijk gemaakt.

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP)

Het verkeers- en vervoerbeleid voor de gemeente Utrecht voor de periode 2005-2020 is vastgelegd in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP). Om een goede balans tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefmilieu te realiseren wordt in het GVVP gekozen voor selectieve bereikbaarheid. De economisch belangrijke gebieden, de kerngebieden, worden via een aantal verkeersassen goed bereikbaar gemaakt. In de overige gebieden (de verblijfsgebieden) en rond de overige verkeersassen krijgen veiligheid en leefmilieu prioriteit. Ook wordt de mobiliteit buiten piek- en spitsuren gefaciliteerd, maar tijdens piek- en spitsuren moet met name de groei van de automobiliteit worden afgevlakt. Dit gebeurt door het openbaar vervoer en fietsvoorzieningen te verbeteren en door met verkeers- en mobiliteitsmanagement de mobiliteitsvraag zo goed mogelijk over het totale verkeerssysteem te verdelen.

Dit beleid is vertaald naar een aantal netwerken voor auto, openbaar vervoer, goederenvervoer en fiets. Deze netwerken vormen uitgangspunten voor het bestemmingsplan en zegt iets over de functie van een straat in het netwerk.

Conclusie voor bestemmingsplan

In het plangebied wordt geen nieuwe infrastructuur aangelegd. De bestemmingslegging van de wegen in het plangebied sluit aan bij de functies die in het GVVP zijn vastgelegd.

Fietsnota

De fietsnota "Verder met de fiets 2002" is op 25 september 2003 vastgesteld door de gemeenteraad. Voor de fiets is een belangrijke taak weggelegd in het bereikbaar houden van de stad. In de nota wordt daar aandacht aan geschonken. De belangrijkste doelen van de nota zijn: het opnieuw richting geven aan-/bijstellen van het fietsbeleid voor de komende tien jaren, het aanpassen en het compleet maken van het hoofdfietsnetwerk en het netwerk van fietsparkeervoorzieningen van de stad Utrecht. In het plangebied spitst het zich vooral op goede fietsvoorzieningen zoals stallingsmogelijkheden.

Conclusie voor bestemmingsplan

Het bestemmingsplan maakt binnen verschillende bestemmingen de aanleg van fietspaden mogelijk. Er wordt geen specifieke bestemming voor fietspaden opgenomen, maar er is gekozen voor een meer flexibele systematiek.

Parkeernota (2003)

De "Parkeernota 2003, Parkeren een kwestie van kiezen" geeft het beleidskader voor het parkeren en stallen van auto's en (brom)fietsen. Aansluitend op deze nota is er een nota "parkeernormen 2004" opgesteld. Flexibilisering van vraag en aanbod van de parkeercapaciteit, en een gebiedsgewijze aanpak staan hierin voorop.

Het voorheen door het rijk opgestelde locatiebeleid wordt gedecentraliseerd. Het nog op te stellen regionaal locatiebeleid wordt kaderstellend voor Utrecht. Om te anticiperen op het nieuwe locatiebeleid kan een ruimere parkeerbehoefte worden toegestaan. Bij nieuwe ontwikkelingen zal maatwerk worden toegepast, waarbij de condities van de locatie voorop staan. Hierbij moet onder andere gedacht worden aan de volgende aspecten die een belangrijke rol gaan spelen, zoals: de bereikbaarheid met het openbaar vervoer, nieuwe parkeergelegenheid niet realiseren op maaiveld en vervoersmanagement.

Conclusie voor bestemmingsplan

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk.

Masterplan Primair Onderwijs en (Voortgezet) Speciaal Onderwijs

Eind 2006 is het Masterplan Primair (Voortgezet) Speciaal Onderwijs door de gemeenteraad vastgesteld. De opgave is om binnen acht jaar, tussen 2007 en 2014, alle achterstallige huisvestingssituaties in het onderwijs weg te werken. De huisvesting moet verbeteren naar een niveau waarbij Utrecht voor alle kinderen tussen 4-12 jaar op school adequate en toekomstbestendige huisvesting kan bieden.

De stad Utrecht telt 97 scholen voor primair en (voortgezet) speciaal onderwijs, ondergebracht in 172 gebouwen. Veel schoolgebouwen voldoen door technische en/of functionele tekortkomingen niet aan de actuele onderwijskundige eisen, terwijl Utrecht groeit en verjongt. Onderhoud, aanpassing en/of (vervangende) nieuwbouw zijn daarom noodzakelijk.

Alle benodigde maatregelen worden genomen om het achterstallig onderhoud van basisscholen versneld in te lopen.

Het Masterplan is een inventarisatie van alle beoogde maatregelen waarmee schoolgebouwen zodanig worden aangepakt dat de stad voor komende generaties over adequate en toekomstbestendige onderwijshuisvesting beschikt.

Vanaf begin 2007 is gestart met de voorbereidingen van de uitvoering.

Bijlage 2. Beantwoording reacties overlegpartners en wijkraad

Bestemmingsplan De Meern Zuid

Beantwoording reacties van de overlegpartners en de WijkRaad Vleuten-
De Meern

Gemeente Utrecht
September 2007

Inhoud:

Deel A: Vooroverleg ex artikel 10 Bro 1985	5
(Samenvatting en beantwoording)	
Inleiding	6
Deel B: Advies WijkRaad Vleuten– De Meern.....	17
(Samenvatting en beantwoording)	

Deel A: Vooroverleg ex artikel 10 Bro 1985

Inleiding

In het kader van het vooroverleg ex artikel 10 Bro 1985 is het voorontwerp-
bestemmingsplan toegezonden aan de volgende overlegpartners:

1	De Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening
2	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
3	Ministerie van Economische Zaken
4	Ministerie van Defensie
5	Provincie Utrecht
6	Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
7	Bestuur Regio Utrecht
8	Kamer van Koophandel Utrecht
9	KPN Telecom
10	KPN Operator Vaste Net
11	N.V.Casema
12	ENECO Energie Infra Utrecht N.V.
13	Vitens
14	N.V. Nederlandse Gasunie
15	Gemeente Woerden
16	Stichting Utrechtse Woningbouwverenigingen (STUW)
17	Rijksdienst voor de Monumentenzorg
18	Prorail
19	Connexxion
20	NV Nederlandse Spoorwegen
21	STADE
22	Vrouwenadvies Commissie voor de Woningbouw
23	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek
24	Koninklijke Horeca Nederland
25	Ministerie van VROM, regio N-W
26	Stichting Utrechts Landschap
27	Recreatieschap Stichtse Groenlanden
28	Continuon Netbeheer
29	Brandweer Regio Utrechts Land
30	Essent

Naar aanleiding hiervan zijn 15 reacties binnengekomen op het plan. Continuon Netbeheer geeft in de reactie aan dat het bestemmingsplangebied niet in hun gebied valt maar in het gebied van Essent. Het raamwerk is alsnog naar Essent toegezonden. N.V. Nederlandse Spoorwegen, KPN Operator vaste net, ProRail en N.V. Nederlandse Gasunie hebben laten weten dat het raamwerk bestemmingsplan Vleuten geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

De inhoudelijke reacties zijn samengevat en beantwoord.

Stichting Utrechtse Woningcorporaties (STUW)

Reactie:

- a. Op pagina 15 derde alinea geeft u aan dat binnen nieuwe projecten gekeken moet worden naar het realiseren van sociale woningbouw in combinatie met de bouw van koopwoningen. In het coalitieakkoord is opgenomen dat 40% sociaal gewenst is. Op pagina 43 in de tekst van Rhemomare staat hier niets meer over. Op pagina 45 wordt er over een afzonderlijk bestemmingsplan gesproken ten behoeve van het centrumplan. Hoe wordt realisatie van sociale woningbouw dan concreet gemaakt door de gemeente middels haar mogelijke besturingsinstrumenten als een bestemmingsplan?
- b. Op pagina 15 wordt onder het kopje detailhandel gezegd dat het Mereveldplein qua voorzieningenniveau behouden en zo mogelijk versterkt moet worden en daarnaast moet de detailhandel geconcentreerd worden. Op pagina 45 staat een soortgelijke tekst over het centrumplan. De STUW vraagt zich af of het de bedoeling is dat beide voorzieningencentra blijven bestaan? En of het niet de bedoeling is dat de voorzieningen van het Mereveldplein naar het centrumplan verhuizen en dat het Mereveldplein daarna herontwikkeld wordt. Zowel in paragraaf 4.1 als 4.2 wordt het Mereveldplein niet genoemd. De STUW is van mening dat er een verhuisstroom gaat ontstaan naar het centrumplan en herontwikkeling van het Mereveldplein zal kansen bieden voor de omgeving. Juist dit enige blokje met gestapelde woningen biedt een differentiatie in het woningaanbod aan en moet behouden blijven. Verhuisstromen en daardoor leegstand en verval moet voorkomen worden.

Beoordeling/ conclusie

- a. Uitgangspunten t.a.v. prijscategorieën en eigendomssituatie worden niet opgenomen in het bestemmingsplan. Bij nieuwe ontwikkelingen waarbij de gemeente een grondpositie heeft, worden eisen t.a.v. prijscategorieën, eigendomssituatie en kwaliteit vastgelegd in een Nota van Uitgangspunten en worden er contractafspraken met de ontwikkelende partij(en) gemaakt. Wanneer de gemeente geen grondpositie heeft kan zij alleen een advies uitbrengen over de te realiseren woningen.
- b. Het Mereveldplein biedt huisvesting aan diverse detailhandelsvestigingen maar het heeft geen uitbreidingsmogelijkheden meer. Op dit moment zijn er plannen in ontwikkeling om rondom de Meernbrug een nieuw centrum te realiseren met een concentratie van detailhandel. De realisatie van dit centrum zal gevolgen hebben voor het Mereveldplein, zoals de STUW stelt, maar deze gevolgen zijn nog niet geheel in kaart te brengen omdat de plannen nog in ontwikkeling zijn. Duidelijk is echter wel dat alle detailhandel zal verdwijnen en geconcentreerd zal worden rondom de Meernbrug. Vanwege de nauwe samenhang tussen beide projecten worden ze opgenomen in een afzonderlijk bestemmingsplan. De gemeente is het eens met de opmerking dat leegstand en verval voorkomen moet worden maar heeft niet de middelen om daarin concreet te sturen.

Rijkswaterstaat

Reactie:

Rijkswaterstaat mist de voorschriften en een plankaart en kan niet uit de documenten opmaken of dit komt door de planvorm of het stadium waarin het plan verkeerd. Wel is het duidelijk dat grote delen van het plangebied een gedetailleerde bestemming zullen krijgen conform de huidige situatie en dat er al een uitsnede is genomen. Graag zou Rijkswaterstaat alsnog de voorschriften en de plankaart willen ontvangen, in ieder geval de delen die betrekking hebben op het plandeel Rijksweg A12.

Beoordeling/ conclusie:

Het raamwerk is een voorstadium van het voorontwerp-bestemmingsplan en bevat nog geen voorschriften en een plankaart. Wanneer het voorontwerpbestemmingsplan gereed is zal deze met de voorschriften en een plankaart worden toe gezonden.

Bestuur Regio Utrecht:**reactie:**

Het Bestuur Regio Utrecht (BRU) geeft in haar reactie een beknopte beschrijving van het raamwerk De Meern-Zuid. Het raamwerk is ruimtelijk en programmatisch getoetst aan het Regionaal Structuurplan 2005-2015 (RSP) en het daarbij behorende uitvoeringscontract.

Het plangebied valt volgens het RSP voornamelijk onder groen-stedelijk/suburbaan milieu, een klein deel historische dorpskern en een strook natuur, auto- en snelweg. Het raamwerk is in overeenstemming met de plankaart. Het plan bevat de oude kern de Meern en is vooral consoliderend.

Verder is in het plan aangegeven dat er in de toekomst twee nieuwe ontwikkelingen gaan plaatsvinden namelijk Rhenomare en de Driekoningenschool.

Vanuit het RSP lijken er geen ruimtelijke bezwaren te staan tegen het voorliggende raamwerk. Waar het de programmatische toets van het plan betreft, met onder meer de twee nieuwe ontwikkelingen, ziet het BRU het ontwerpbestemmingsplan met belangstelling tegemoet.

Beoordeling/ conclusie:

De twee nieuwe ontwikkelingen worden niet juridisch-planologisch vastgelegd omdat de plannen nog in ontwikkeling zijn. Door het opnemen van de ontwikkelingen in de toelichting van het bestemmingsplan geeft de gemeente indirect aan dat ze niet op voorhand afwijzend tegenover ontwikkelingen staat. Wanneer de planontwikkeling heeft geleid tot een plan waar voldoende draagvlak voor is zal de gemeente in principe medewerking verlenen middels het voeren van een vrijstellingsprocedure of het in procedure brengen van een planherziening. Zowel de provincie als het BRU krijgen van deze procedure een afschrift zodat de programmatische toetsing kan plaatsvinden.

De overige opmerkingen worden ter kennisgeving aangenomen.

Koninklijke KPN N.V.**Reactie:**

KPN wil graag in een nader gesprek de onderstaande punten aan de orde laten komen:

- a. het creëren van tracés aan beide zijden van straten in openbare grond, in bermen en open verhardingen;
- b. het handhaven van de bestaande tracés;
- c. het vrijhouden van de toegewezen tracés van bomen en beplanting;
- d. het in overleg beschikbaar stellen van ruimten voor het plaatsen van mogelijke kabelverdeelkasten van KPN;
- e. het vrijhouden van straalverbindingspaden van KPN van hoge objecten.

De KPN zal de gemeente op korte termijn benaderen voor het maken van een afspraak.

Er wordt expliciet verwezen naar de straalverbindingspaden van KPN in relatie met hoge objecten. Om te controleren of er beperkingen gelden, wordt verzocht contact op te nemen met KPN Operator Vaste Net Straalverbindingen.

Beoordeling:

De gemeente wacht op een gesprek met de KPN maar kan alvast ingaan op de genoemde punten.

- a. Het bestemmingsplan legt hoofdzakelijk de bestaande situatie vast waardoor het vrijhouden van tracés niet van toepassing is. De enkele ontwikkelingslocaties in het bestemmingsplangebied zullen een eigen vergunningsprocedure moeten volgen en worden pas juridisch-planologisch vastgelegd als er concrete plannen zijn. Het vrijhouden van straalverbindingsspaden, creëren en handhaven van tracés zijn aspecten die tijdens de planontwikkelingsfase van een bouwplan aan de orde komen en worden derhalve niet gemeld in het bestemmingsplan.
- b. Zoals aangegeven onder punt a. wordt hoofdzakelijk de bestaande situatie vastgelegd waardoor bestaande tracés worden behouden.
- c. Deze opmerking betreft een uitvoeringsaspect dat niet in het bestemmingsplan thuis hoort.
- d. Kleine bouwwerken voor de nutsvoorzieningen kunnen volgens het Besluit vergunningsvrije en licht-bouwvergunningplichtige bouwwerken, onder de in het besluit gestelde voorwaarden, zonder vergunning worden gebouwd. Een algemene vrijstelling voor deze bouwwerken is in het bestemmingsplan daarom niet noodzakelijk. Voorts wordt opgemerkt dat de voorschriften zijn aangepast aan de Utrechtse Leest. Met het oog op het waar mogelijk uniformeren van de bestemmingsplanvoorschriften, bevat deze Leest een aantal modelvoorschriften. Binnen de bestemmingen Verkeersdoeleinden en Verkeer- en Verblijfsdoeleinden, is een direct bouwrecht opgenomen voor kleine gebouwen onder andere voor nutsvoorzieningen.
- e. De Meern-Zuid is een plangebied met hoofdzakelijk grondgebonden woningen en het bestemmingsplan legt hoofdzakelijk de bestaande situatie vast waardoor tracés behouden blijven. Indien er in een plangebied straalpaden aanwezig zijn worden deze opgenomen in de toelichting en eventueel aangeduid op de plankaart.

Het raamwerk bestemmingsplan De Meern-Zuid is naar alle overlegpartners gestuurd, KPN Operator Vaste Net is daar één van.

ENECO Energie Infra Utrecht N.V.**Reactie:**

- a. ENECO is het niet eens met de constatering dat er in het plangebied geen relevante kabels en leidingen aanwezig zijn en heeft kaarten bijgevoegd met de ligging van de noodzakelijke (voedings)kabels en leidingen.
- b. Tevens mist ENECO in het plan de algemene vrijstellingsbevoegdheid t.a.v. kleine bouwwerken t.b.v. nutsvoorzieningen (middenspanningsruimte, gasdrukregelsstations, warmteruimten, etc.)
- c. Verder merkt ENECO op dat bij alle openbare wegen, waarlangs leidingen en kabels van nutsbedrijven worden gelegd, een strook openbare grond dient te worden gereserveerd aan de voorzijde van (eventuele) bebouwing. Indien geen profielen zijn overeengekomen, geven de normbladen NEN 1738 en NEN 1739 een goede indicatie voor de te reserveren ruimte. De kabel- en leidingstrook dient vrij van gesloten verharding te blijven. Als afstand tussen de kabels en leidingen en de eventueel aan te brengen bomen dient minimaal 2 meter te worden aangehouden.
- d. Aan afstanden tot de bebouwing voor hoge- en lage druk gasleidingen zijn minima verbonden. Voor lagedruk kunststof gasleidingen is dit een afstand van 1 meter en voor hoge druk stalen gasleidingen tot en met een diameter van 219 mm 2 meter en voor een diameter groter dan 219 mm 3,5 meter. (NEN 1092)
- e. In verband met de economische uitvoerbaarheid van het plan, gaat ENECO ervan uit dat de grondsamenstelling van de leidingstroken zodanig is, dat de leidingen zonder gevaar voor aantasting en/of beschadigingen van leidingmaterialen kunnen worden gelegd en onderhouden. Wanneer verontreinigingen in de bodem worden

geconstateerd bij het leggen van leidingen zullen de extra te maken kosten bij de gemeente in rekening worden gebracht.

- f. Voor het overige heeft het plan voor ENECO geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Beoordeling:

- a. Het streekplan van de Provincie Utrecht vormt het uitgangspunt voor de op te nemen kabels en leidingen in een bestemmingsplan. Hierin zijn de regionale en nationale hoofdleidingen opgenomen met leidingstroken van 35 tot 70 meter die ook voorkomen in het Structuurschema Buisleidingen. De kabels en leidingen die ENECO aangeeft vallen hier niet onder en daarom worden ze niet opgenomen op de plankaart. In het hoofdstuk kabels en leidingen zal worden aangegeven dat in het plangebied lokale kabels en leidingen aanwezig zijn.
- b. Kleine bouwwerken voor de nutsvoorzieningen kunnen volgens het Besluit vergunningsvrije en licht-bouwvergunningplichtige bouwwerken, onder de in het besluit gestelde voorwaarden, zonder vergunning worden gebouwd. Een algemene vrijstelling voor deze bouwwerken is in het bestemmingsplan daarom niet noodzakelijk. Voorts wordt opgemerkt dat de voorschriften zijn aangepast aan de Utrechtse Leest. Met het oog op het waar mogelijk uniformeren van de bestemmingsplanvoorschriften, bevat deze Leest een aantal modelvoorschriften. Binnen de bestemmingen Verkeersdoeleinden en Verkeer- en Verblijfsdoeleinden, is een direct bouwrecht opgenomen voor kleine gebouwen onder andere voor nutsvoorzieningen. Aan het verzoek om een algemene vrijstellingsbevoegdheid op te nemen wordt niet tegemoet gekomen.
- c. Het bestemmingsplan legt hoofdzakelijk de bestaande situatie vast waardoor de belangen van ENECO niet in het geding komen. Voor de enkele gevallen waarin het bestemmingsplan wel voorziet in ruimtelijke transformaties zullen de gebruikelijke vergunningsprocedures worden gevolgd en wordt er rekening gehouden met de belangen van ENECO.
Bij eventuele ingrepen in de openbare ruimte wordt uiteraard rekening gehouden met de belangen van ENECO, dit zijn echter geen zaken waar het bestemmingsplan uitspraken over doet. De bestemmingen die op de openbare ruimte worden gelegd zullen de belangen van ENECO eveneens niet frustreren.
- d. Ook hier geldt dat er voor nieuwe ontwikkelingen de gebruikelijke procedures gevolgd zullen worden waardoor de belangen van ENECO gewaarborgd zijn.
- e. Het bestemmingsplan is niet het juiste instrument om dit soort zaken te regelen.
- f. Deze opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.

Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR)

Het Hoogheemraadschap geeft een negatief advies uit over het raamwerk bestemmingsplan De Meern- Zuid. Hoewel het plan conserverend van aard is, komen er in het plan knelpunten in de waterhuishouding voor die consequenties kunnen hebben voor het plan. Het gaat om de volgende knelpunten.

- a. Nabij de C.H. Letschertweg gaat een nieuwe watergang gegraven en een nieuw gemaal aangelegd worden. Deze watergang en dit gemaal zijn cruciaal voor een goed waterhuishoudkundig functioneren van de VINEX-locatie Leidsche Rijn. Het is nog niet bekend of de nieuwe watergang en het gemaal ten noorden of ten zuiden van de C.H. Letschertweg komen te liggen. Op een kaartbijlage is een globale ligging weergegeven van de nieuwe watergang en het gemaal.
De gemeente wordt verzocht om deze informatie over te nemen in het raamwerk bestemmingsplan. Het Hoogheemraadschap stelt voor om op de figuren 5 en 6 een zoekgebied aan te geven met de nieuwe ligging van de watergang. Daarnaast willen ze een toelichting over de toekomstige situatie waterhuishouding in paragraaf 3.9 pagina 36.

- b. In dezelfde paragraaf wordt aangegeven dat er langs de C.H. Letschertweg een secundaire waterkering ligt. Dit is niet correct want het is een indirect primaire waterkering. Deze waterkering functioneert als tweede waterkering indien de (eerste) primaire waterkering langs de Lek (de Lekdijk) breekt. De C.H. Letschertweg is een belangrijke waterkering die er voor zorgt dat de rest van de Randstad niet overstroomt na een doorbraak van de rivierdijken. Voor de juiste ligging van de waterkering is een bijlage toegevoegd.
- c. In paragraaf 3.9, pagina 36 staat dat er langs de Rijksstraatweg een secundaire waterkering ligt. Dit is niet correct. Volgens de Legger ligt er een regionale waterkering direct aan beide zijden van de Leidsche Rijn. Daarnaast ligt er een regionale waterkering aan beide zijden van de Meernkaden. De juiste ligging is op een bijlage weergegeven.
Het Hoogheemraadschap verzoekt de gemeente om de tekst aan te passen en in figuur 5 en 6 de waterkeringen, inclusief zonering aan te geven.
- d. Op dezelfde pagina staat de zin "Het gebied wordt bemalen (...) Amsterdam-Rijnkanaal", deze klopt niet. In plaats van deze zin kan de volgende zin worden opgenomen: "Het gebied wordt bemalen en watert voornamelijk af via gemaal Bijleveld naar de Leidsche Rijn en via de Leidsche Rijn naar het Amsterdam-Rijnkanaal."
- e. Elke watergang heeft aan beide zijden een beschermingszone of onderhoudsstrook. Alle watergangen dienen op een bestemmingsplankaart primair als "water" te worden bestemd. De daarbij behorende voorzieningen (sluizen, bruggen, inlaten, duikers, gemalen, e.d.) krijgen de bestemming "waterhuishoudkundige doeleinden".
- f. De gemeente wordt gevraagd het volgende op te nemen in de toelichting:
"In de Keur van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden staat bepaald dat een zone langs watergangen vrij van obstakels moet worden gehouden. Deze beschermingszones van 5 meter voor hoofdwatergangen en 2 meter voor overige watergangen zijn noodzakelijk om beheer en onderhoud van de watergang efficiënt en tegen de laagst mogelijke maatschappelijke kosten uit te kunnen voeren. Voor werkzaamheden in of nabij watergangen en waterkeringen is een Keurvergunning van het waterschap nodig."
- g. Omdat het raamwerk geen voorschriften bevat vraagt het Hoogheemraadschap om de volgende punten op te nemen in het voorontwerpbestemmingsplan. Het is namelijk niet mogelijk om elke sloot of waterpartij afzonderlijk op de plankaart aan te geven. Het is daarom van belang dat binnen bestemmingen als woondoeleinden, groen, verkeersdoeleinden en bedrijfsdoeleinden de volgende beschrijving op te nemen: "het graven of handhaven van water- i.c. overige watergangen, waterpartijen, plassen en vijvers; derhalve niet zijnde de hoofdstructuur- als nevenbestemming mogelijk is. In de doeleindenomschrijving van de desbetreffende bestemmingen dient derhalve het water mede te zijn bestemd."
- h. Omdat het plan op dit moment geen plankaart bevat wordt de gemeente verzocht de genoemde aanpassingen in de toelichting op te nemen en in de plankaart.
- i. Er worden nog een tweetal procedurele voorwaarden gesteld. De eerste is dat de gemeente het voorontwerp bestemmingsplan toezendt met een waterparagraaf waarin de technische voorwaarden en/of adviezen zijn verwerkt die het HDSR hierboven heeft beschreven. Indien de gemeente afwijkt van het advies moet dit worden gemotiveerd in de waterparagraaf of Nota van antwoorden. Op basis hiervan wordt een definitief advies gegeven. Ten tweede moet er in de toelichting worden aangegeven op welke manier de waterbeheerder betrokken is. Op deze manier krijgt de provinciale planbeoordelaar inzicht in het proces van de watertoets.

Beoordeling/ conclusie

- a. De gegeven informatie zal worden opgenomen in het voorontwerpbestemmingsplan. De informatie is overigens niet opgenomen in de figuren 5 en 6, maar op de plankaart. In paragraaf 3.8 (voorheen 3.9) is een toelichting opgenomen over de toekomstige situatie van de waterhuishouding. Langs de C.H. Letschertweg ligt

voornamelijk groen en water. Binnen deze bestemmingen is de aanleg van een nieuwe watergang mogelijk. Omdat het gemaal hoger is dan voor een vergunningsvrij bouwwerk is toegestaan en omdat de exacte ligging nog niet duidelijk is zal er een aparte regeling worden gemaakt voor het zoekgebied van het gemaal. Te denken hierbij valt aan een wijzigingsbevoegdheid.

- b. De indirecte primaire waterkering zal met een dubbele bestemming op de plankaart worden aangegeven, figuur 5 en 6 zullen worden aangepast.
- c. De teksten zullen worden aangepast, alsmede figuur 5 en 6.
- d. De voorgestelde vervanging zal worden overgenomen.
- e. Binnen de nieuwe bestemmingsplanstandaarden is een bestemming "Waterhuishoudkundige doeleinden" niet opgenomen. Op de plankaarten zal het water bestemd worden als "Water" en oevers zullen als "Groen" worden bestemd. Binnen de bestemmingen Water, Groen en Verkeer-, Verkeer- en verblijf zijn de gronden bestemd voor waterbeheer en waterberging. Gronden met de bestemming Water zijn ook bestemd voor waterhuishouding en daarbinnen passen bouwwerken geen gebouw zijnde, zoals keermuren voor waterbeheersing, oeverbeschoeiing, duikers, bruggen en steigers. Binnen de bestemming "Groen" passen onderhoudspaden- en stroken t.b.v. de aangrenzende bestemming "Water" maar ook de daarbij behorende kunstwerken als duikers en bruggen.
- f. De tekst zal worden opgenomen in de toelichting.
- g. Binnen de meeste bestemmingsbepalingen, zoals groen, verkeer en bedrijf, is waterbeheer en waterberging opgenomen. Voor bestemmingen die kleinschalig ingezet zijn en waarvan de gronden vaak behoren tot particulieren, zoals wonen en gemengde doeleinden, zijn waterbeheer en waterberging niet opgenomen. De oppervlakte van de percelen met deze bestemming zijn relatief klein waardoor de impact van een nieuw te graven waterpartij heel groot is. Het advies is gedeeltelijk overgenomen in het bestemmingsplan.
- h. De adviezen van het HDSR zullen zoals hiervoor is aangegeven worden verwerkt in het voorontwerpbestemmingsplan.
- i. Het HDSR zal het voorontwerpbestemmingsplan toegezonden krijgen wanneer deze gereed is. In dit voorontwerp zullen de bovenstaande beoordelingen en conclusies worden verwerkt. Daarnaast zal er in de toelichting worden ingegaan op de manier waarop de waterbeheerder is betrokken bij de planvorming zodat de provinciale beoordelaar inzicht krijgt in het proces van de watertoets.

De gemeente hoopt dat het HDSR alsnog een positief advies kan uitgeven over dit plan wanneer de adviezen verwerkt zijn en de knelpunten zijn opgelost. Binnenkort zal het raamwerk verdwijnen en zal het voorontwerpbestemmingsplan naar de overlegpartners worden gezonden in plaats van het raamwerk.

Veiligheidsregio Utrecht

Reactie:

Het VRU geeft aan dat deze reactie geen advies is zoals beschreven in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

Het geeft aan de volgende opmerkingen te hebben:

- a. In paragraaf 1.2 en 3.2 wordt de A12 genoemd. Binnenkort wordt de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen (NVGS) vastgesteld waarbij de nadruk komt te liggen op het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen over weg, spoor en water. Het VRU adviseert hiernaar te verwijzen en na te gaan of dit nog gevolgen heeft voor het bestemmingsplan.
- b. In paragraaf 2.3 "Bedrijven en kantoren" staat dat nieuwe bedrijven aangewezen zijn op het nabijgelegen bedrijventerrein Strijkviertel. Lopen er contouren van het plaatsgebonden (PR) en/of groepsrisico (GR) over het bestemmingsplan of is dit in de toekomst mogelijk? Het advies van het VRU is om dit na te gaan en eventueel te plaatsen op de plankaart.

- c. Paragraaf 2.3 "Verkeer" geeft het VRU aanleiding tot het geven van het advies om na te gaan of het transport van gevaarlijke stoffen vanaf het bedrijventerrein richting de A12 nog van invloed is op het groepsrisico van lokale wegen.
- d. In paragraaf 3.3 staat dat er overwegend categorie 1 en 2 bedrijven gevestigd zijn en enkele categorie 3. Het VRU adviseert om na te gaan of er bedrijven zich kunnen vestigen die onder het Bevi vallen.
- e. In paragraaf 3.4 wordt verwezen naar relevant beleid. Binnenkort wordt de nieuwe amvb Buisleidingen van kracht, het VRU adviseert om ook hiernaar te verwijzen.
- f. In paragraaf 3.4 wordt aangegeven dat de maximale doorzet van LPG nog niet is vastgelegd. Het VRU adviseert om in overleg met de afdeling milieu alsnog de maximale doorzet te gaan vastleggen.
- g. Het bovengenoemde tankstation is een locatie die na 2010 niet aan de PR-contouren van de ondergrondse tank kan voldoen. Voor zowel de vulpunten als de tank adviseert het VRU om na te gaan hoe deze situatie opgelost kan gaan worden zodat na 2010 aan de afstanden van het Bevi kan worden voldaan.
- h. Voor de bepaling van het GR voor het tankstation is er een QRA opgesteld. Volgens het Bevi dient hiervoor gebruik gemaakt te zijn van het QRA-programma Safeti-nl. De regionale brandweer wil graag een QRA digitaal en op papier ontvangen om een oordeel te kunnen geven.
- i. Paragraaf 3.4 tankstation, bij het puntje verlaging groepsrisico staat er dat er op korte termijn maatregelen genomen gaan worden door de branche. Onlangs zijn de afstanden door het VROM aangepast voor de LPG-tankstations. Het VRU adviseert om deze gegevens te verwerken en vervolgens te beoordelen op de PR en/of GR-contour nog wordt overschreden.
- j. In paragraaf 3.4 staat dat er door het college van burgemeester en wethouders is besloten om een rampbestrijdingsplan (RBP) op te stellen. De regionale brandweer heeft een model RBP opgesteld waarvan het VRU graag ziet dat de gemeente deze ook gaat gebruiken.
- k. In paragraaf 3.4 onder de conclusie groepsrisico. Hiervan kan het VRU geen oordeel geven of de oriënterende waarde niet wordt overschreden omdat ze niet in het bezit is van de QRA of kan beoordelen of de diverse kantoorpanden als (beperkt) kwetsbaar object zijn beoordeeld. Tevens zijn de afstanden door VROM onlangs nog gewijzigd. Het VRU ziet graag dat de gemeente de gegevens actualiseert en vervolgens opnieuw het groepsrisico bepaalt.
- l. In paragraaf 3.4 wordt de externe veiligheid beschreven. Het VRU ziet graag dat hier alle punten puntsgewijs worden beschreven zoals genoemd wordt in artikel 13 van het Bevi.
- m. Bij punt 6.2.1. worden diverse partijen genoemd aan wie het voorontwerpplan wordt toegezonden. Het VRU staat hier niet bij genoemd ondanks dat de regionale brandweer de wettelijke adviseur is voor de verantwoording van het groepsrisico en de voorbereiding op de rampenbestrijding volgens artikel 13 van het Bevi. Brandweer Utrecht kan in deze procedure worden gezien als een interne adviseur. Het VRU adviseert om haar toe te voegen tot de lijst partijen die het voorontwerpplan mogen ontvangen.

De regionale brandweer wil van haar adviesfunctie gebruik maken om een advies te geven over het ontwerpbestemmingsplan.

Conclusie:

- a. Het toekomstige basisnet zal naar verwachting weinig veranderen aan de frequentie van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A12. De uitwerking van het Basisnet houdt rekening met bestaande bebouwing en tevens met in ontwikkeling zijnde plannen, zodat geen ongewenste situaties kunnen ontstaan.
- b. Op het bedrijventerrein Strijkviertel zijn op dit moment geen bedrijven gevestigd met risicocontouren die over het plangebied De Meern-Zuid lopen. In het bestemmingsplan waarbinnen het bedrijventerrein Strijkviertel ligt gelden geen

restricties voor zulke contouren. In de toekomst zouden zich daar bedrijven kunnen vestigen met contouren die over het plangebied De Meern-Zuid komen te liggen. Bij de dan te volgen procedure voor een milieuvergunning zal een Bevi toets plaatsvinden. De tekst van het voorontwerp bestemmingsplan zal in verband hiermee worden aangepast.

- c. In de gemeente Utrecht is een routing van gevaarlijke stoffen van kracht. Al het vervoer van gevaarlijke stoffen dient daarom over een ontheffing te beschikken. Het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen het plangebied is dermate gering dat het beneden de normen voor Plaatsgebonden Risico of Groepsrisico blijft.
- d. In de planvoorschriften bij het bestemmingsplan zal een bepaling worden opgenomen waarin wordt geregeld dat Bevi bedrijven zich niet mogen vestigen dan wel bedrijven die op grond van een andere wetgeving een risicocontour hebben die buiten de inrichtingsgrens komt.
- e. Binnen het plangebied is alleen een regionale aardgasleiding aanwezig. Hiervoor gelden geen risicoafstanden. De toekomstige AMvB buisleidingen is niet van toepassing op deze leiding.
- f. Onlangs (juli 2007) zijn nieuwe afstanden van kracht geworden voor bestaande situaties, i.c. in de gewijzigde Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi). Deze wijziging van het Revi is de aanleiding om in 2007/2008 de maximale doorzet in de vergunning vast te gaan leggen. De tekst van het voorontwerp bestemmingsplan zal in verband hiermee worden aangepast.
- g. In de gewijzigde Revi is eveneens de definiëring van referentiepunten voor de ondergrondse tank aangepast. Daarmee voldoet de afstand tussen woning en ondergrondse tank nu aan het Bevi. Vanwege de nieuwe afstandscriteria in de gewijzigde Revi voldoet het vulpunt nu aan de eisen van het Bevi. De tekst van het voorontwerp bestemmingsplan zal in verband hiermee worden aangepast.
- h. De regionale brandweer zal een QRA van april 2006 toegestuurd krijgen. Omdat de rekenmodellen sinds april 2006 zijn gewijzigd en nog steeds in ontwikkeling zijn, zal overwogen worden om opnieuw het GR te bepalen. De tekst van het voorontwerp bestemmingsplan zal in verband hiermee worden aangepast.
- i. Voor wat betreft het PR wordt verwezen naar de reactie bij punt g. Voor wat betreft het GR wordt verwezen naar de reactie bij punt h.
- j. De brandweer Utrecht is op de hoogte van het model dat door de regionale brandweer is opgesteld.
- k. Zie de reactie onder punt h.
- l. Bij de verantwoording van het GR zijn enkele punten van artikel 13 van het Bevi gegroepeerd tot paragrafen. In essentie komen alle thema's van artikel 13 aan de orde.
- m. Aan het verzoek wordt voldaan, het VRU zal worden toegevoegd aan de lijst met overlegpartners.

Provincie Utrecht

Reactie:

- a. Op de streekplankaart heeft het plangebied de aanduiding "stedelijk gebied" met restcapaciteit woningen. Het bestemmingsplan is hiermee in overeenstemming.
- b. Het plan mist op het gebied van externe veiligheid het advies van de regionale brandweer. Hierdoor ontstaat onduidelijkheid over de gemaakte afweging over dit onderzoek. De provincie verzoekt het advies in het definitieve plan op te nemen.
- c. In het plan worden ontwikkelingen mogelijk gemaakt waarbij rekening dient te worden gehouden met mogelijke bodemverontreiniging. In het kader van de gemeentelijke bouwverordening is het verplicht om bodemonderzoek uit te voeren en zo nodig een saneringsplan op te stellen. Bij ernstige vervuiling dient een melding in de zin van artikel 28 Wet bodembescherming plaats te vinden alvorens

met de sanering kan worden gestart. De melding kan worden gestuurd naar de sector bodemsanering van de provincie Utrecht.

- d. De provincie verzoekt om ten behoeve van de paragraaf archeologie een kleuren uitsnede op te nemen van de Informatie Kaart Archeologische Waarde. Ook dient het nummer van het aangehaalde RAAP-rapport te worden gemeld.
- e. De provincie raadt aan om de aanwezige rijks- en gemeentemonumenten aan te geven op de plankaart. Hetzelfde geldt voor aanduidingen of een dubbelbestemming met betrekking tot archeologisch waardevol gebied.
- f. Omdat de financieel economische uitvoerbaarheid nog niet is beschreven kan er ook geen advies over worden gegeven. De provincie verzoekt de gemeente om in het vervolgtraject de financieel-economische uitvoerbaarheid te onderbouwen.
- g. Het plan moet nog worden aangevuld met de resultaten van de inspraak.
- h. De provincie verzoekt de gemeente om in de verdere planprocedure rekening te houden met de gemaakte opmerkingen. Er wordt vanuit gegaan dat het ontwerpplan zelf controleert op kleine onvolkomenheden als foutieve verwijzingen en dergelijke.

Beoordeling/ conclusie:

- a. De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen
- b. De Brandweer Regio Utrechts Land is benaderd in het kader van het vooroverleg ex artikel 10. Als onderdeel van de Veiligheidsregio Utrecht is er een advies uitgebracht over het raamwerk. Dit advies zal worden opgenomen in het voorontwerpbestemmingsplan.
- c. In het raamwerk is correct opgenomen dat er bij een bouwvergunning of een functiewijziging een bodemonderzoek conform de NEN 5740 uitgevoerd moet worden. Op basis van dit onderzoek wordt beoordeeld of een saneringsplan nodig is. De melding van een saneringsplan moet bij de gemeente geschieden. De gemeente is in deze het bevoegde gezag en niet de provincie.
- d. Er zal in het voorontwerpbestemmingsplan een kleuren uitsnede worden opgenomen van de Informatie Kaart Archeologische Waarde en ook het nummer van het RAAP-rapport zal in het plan worden opgenomen. Dit nummer is:
 - B. Jansen
 - RAAP-rapport 1412
 - Bestemmingsplangebied De Meern
 - Gemeente Utrecht
 - Archeologisch vooronderzoek: een bureau- en inventariserend veldonderzoek.
 - oktober 2006
- e. Over het algemeen worden de aanwezige rijks- en gemeentemonumenten op de plankaart vermeldt zoals ook voor het bestemmingsplan De Meern-Zuid. De vermelding op de plankaart is wettelijk niet noodzakelijk maar biedt een voordeel aan de mensen die met de plannen moeten werken.
- f. Voor de bepaling van de financieel economische uitvoerbaarheid zijn de financiële consequenties van dit bestemmingsplan in beeld gebracht. Het bestemmingsplan is grotendeels een beheerplan, waarbij geen sprake is van een actief gemeentelijk grondbeleid. Dit betekent dat de gemeente Utrecht geen initiatieven neemt met betrekking tot een (verdere) ontwikkeling van het plangebied in het kader van dit bestemmingsplan.
- g. De reacties die zijn voortgekomen uit het vooroverleg ex artikel 10, zullen in een aparte bijlage bij het bestemmingsplan worden gevoegd. De eventuele wijzigingen die hieruit voortkomen zullen worden verwerkt in het bestemmingsplan.
- h. De gemeente zal de gemaakte opmerkingen, voor zover relevant, verwerken in het bestemmingsplan.

Deel B: Advies WijkRaad Vleuten– De Meern

WijkRaad Vleuten– De Meern

Reactie:

- a. In het algemeen is er in het plan geen duidelijk onderscheid bewaard tussen bestaande en wenselijke situatie.
- b. De begrippen "Buurt" en "Wijk" worden niet consequent gebruikt. In Utrecht wordt de term "Wijk" voor een groter gebied gebruikt, De Meern Zuid behoort tot Wijk 10 welke bestaat uit Haarzuilens, Vleuten en De Meern.
- c. In het plan wordt regelmatig gesproken over het stedelijke milieu en andere stedelijke termen terwijl de WijkRaad bijna stellig weet dat de gemeente, evenals de WijkRaad het dorpse karakter van de wijk wil behouden.
- d. De WijkRaad zou meer samenhang uitgewerkt willen zien tussen het nieuwe centrumplan en het bestemmingsplan voor De Meern Zuid.

Deelgebieden en plangrenzen:

- e. In figuur 3 is op pagina 10 het Kloosterpark niet juist aangegeven. Het gebied ten westen van de Meerndijk is het Kloosterpark en het gebied ten oosten van de Meerndijk is het Mauritspark.
- f. De WijkRaad vindt het niet terecht dat het Meentpark bij het bedrijventerrein (Oudenrijn) is gevoegd. Dit met het oog op kans op versnippering, bebouwing, enz. De WijkRaad ziet graag dat het bewonerspark integraal wordt opgenomen als bestaand groen.
- g. De WijkRaad vindt het niet terecht dat het Mereveldplein buiten het bestemmingsplan wordt gehouden.
- h. De WijkRaad staat achter de keuze om Rhenomare en Van den Brandhof bij dit bestemmingsplan te houden. Er wordt vanuit gegaan dat de herontwikkeling van de terreinen passen binnen de uitgangspunten van De Meern–Zuid. De genoemde ontwikkelingen mogen geen negatief effect hebben op de verkeersdruk en de bereikbaarheid. Het deel van de Rijksweg tussen de Meernbrug en de Regenboogbrug dient geschikt te blijven voor 2–richtingsverkeer.

Huisvesting:

- i. Op pagina 15 wordt gesteld dat er gestreefd wordt naar versterking van de horeca waarbij kwaliteit een aandachtspunt is. De WijkRaad ziet veel horecaondernemingen verdwijnen en wil graag zien hoe de gemeente versterking van de horeca wil faciliteren.
- j. De bestemming van Azotod dient duidelijk te worden beschreven. Op dit moment is dit hoofdzakelijk cultuur en additionele horeca. De WijkRaad pleit voor een zelfstandige horecabestemming en daarnaast voor handhaving van de bestemming cultuur.

Verkeer:

- k. De Meerndijk heeft geen doorgaande functie zoals op pagina 16 wordt beweerd, maar is een wijkontsluitingsweg.
- l. Op figuur 5 pagina 18 is de loop van de Molenvliet onjuist aangegeven: Die loopt van de Leidsche Rijn tot aan het einde van het plangebied (A12).

Onderzoek en randvoorwaarden

- m. De WijkRaad vraagt zich af wat er wordt gedaan aan geluidsoverlast bij bestaande bebouwing (pagina 24)
- n. De WijkRaad ziet graag een herbeoordeling van het risicoprofiel van het tankstation ten aanzien van LPG op werkelijke gegevens. Dit in het licht van uitbreiding van omliggende scholen en de algehele veiligheid.
- o. De WijkRaad vraagt zich af of lichthinderbeleid niet in het raamwerk thuis hoort. Te denken valt aan de Rabo–toren en andere bedrijvige locaties.
- p. In het raamwerk moet meer gezegd worden over de verbetering van de luchtkwaliteit. De A12 en de C.H. Letschertweg vallen binnen het plangebied en

hebben hier een negatieve impact op. De WijkRaad wil een reëel plan zien zoals de noodzaak tot versneld onderzoek (zie Nijmegen) en een terughoudend kapbeleid.

Overige opmerkingen:

- q. De naam van een aantal genoemde bedrijven klopt niet, de WijkRaad vraagt dit uit te zoeken.
- r. In het plan ontbreken toegestane bouwhoogtes. De WijkRaad ziet deze graag genoemd zodat ontwikkelaars weten waar ze aan toe zijn.

Beoordeling/ conclusie:

- a. Het is de bedoeling dat in hoofdstuk 2 de bestaande situatie wordt beschreven en in hoofdstuk 4 de gewenste situatie voor de komende 10 jaar wordt weergegeven. De gemeente zal de tekst nog eens kritisch bekijken en aanpassen waar nodig.
- b. De WijkRaad heeft gelijk wat betreft het inconsequente gebruik van de begrippen "Buurt" en "Wijk". De toelichting zal worden aangepast zodat de begrippen worden gebruikt zoals deze in Utrecht zijn bedoeld.
- c. De Meern wordt steeds meer gezien als een onderdeel van de stad Utrecht mede door de realisatie van Leidsche Rijn. Ook het gemeentelijk beleid is gericht op het stedelijk gebied waarvan De Meern onderdeel is. Het is overigens een gebruikelijke terminologie, in "Structuurvisie Utrecht 2015-2030" wordt het plangebied aangeduid als groenstedelijk en laagstedelijk gebied. De gemeente begrijpt dat deze aanduidingen tot verwarring kunnen leiden. Het bestemmingsplan legt hoofdzakelijk de bestaande situatie vast en is niet bedoeld om ontwikkelingen in het gebied te bewerkstelligen. Door het vastleggen van de bestaande situatie zal het dorpse karakter daarom ook zoveel mogelijk behouden worden. De gemeente heeft zeker niet de intentie om het dorpse karakter van De Meern Zuid aan te tasten.
- d. Op dit moment wordt het centrumplan ontwikkeld maar er bestaat nog geen duidelijkheid over de concrete invulling van het plangebied. Daarom is de samenhang tussen het centrumplan en De Meern Zuid (en niet te vergeten De Meern Noord) nog niet uitgewerkt. De stedenbouwkundige inpassing van het project zal binnen de planontwikkeling een belangrijk uitgangspunt vormen. De inpasbaarheid van het centrumplan in De Meern zal op diverse vlakken worden afgewogen. Verkeer en economische zaken zullen daarin een belangrijke rol spelen. Er zijn twee locaties langs de Zandweg die buiten De Meern Noord vallen en niet worden meegenomen in De Meern centrum, deze worden opgenomen in het bestemmingsplan De Meern Zuid. Voor deze locaties zal de bestaande situatie uitgangspunt zijn.
- e. De benaming van de parken is inderdaad onjuist aangegeven. De figuur zal hierop worden aangepast.
- f. Het Meentpark is opgenomen in het bestemmingsplan Oudenrijn dat in 2006 onherroepelijk is geworden. Hierin is het park opgenomen als een ecologische verbindingzone en heeft daardoor een beschermde status. Het park functioneert als buffer tussen het bedrijventerrein en de bestaande woningen. De angst voor versnippering en bebouwing van het park is daarom niet gegrond.
- g. De ontwikkelingen voor het Mereveldplein zijn nauw verbonden met de ontwikkelingen rondom het centrumplan. Omdat de plannen in een ontwikkelstadium verkeren worden ze niet opgenomen in het bestemmingsplan omdat dit onnodige vertragingen oplevert in het bestemmingsplantraject. Mereveldplein en het centrumplan zullen samen in een afzonderlijk bestemmingsplan De Meern Centrum worden vastgelegd wanneer de plannen geconcretiseerd zijn. De gemeente wil in 2010 de stad hebben voorzien van actuele bestemmingsplannen. Om aan deze actualiseringsopgave te kunnen voldoen kan de gemeente tijdens de bestemmingsplanprocedure niet wachten op het concreet zijn van nieuwe ontwikkelingen in een plangebied. In veel gevallen worden toekomstige ontwikkelingen alleen opgenomen in de toelichting maar in dit geval is er voor gekozen om de ontwikkellocaties buiten het plangebied te houden. De twee locaties

langs de Zandweg worden meegenomen zodat deze gebieden ook zijn voorzien van een actuele bestemming.

- h. Bij het ontwikkelen van nieuwe plannen wordt altijd gekeken naar de stedenbouwkundige inpasbaarheid van het plan. Omdat de plannen nog niet geconcretiseerd zijn zal eerst de bestaande situatie worden vastgelegd. Dit geldt ook voor de Rijksstraatweg.
- i. Zeer recent is er een horeca-ontwikkelingskader opgesteld waarin wordt aangegeven hoe de gemeente de komende jaren ruimte wil bieden aan de marktdynamiek van de horeca. Daarbij wordt het aspect leefbaarheid niet uit het oog verloren. De Meern valt onder het profiel "Oude dorpskernen" waar men zich voornamelijk richt op horeca die past binnen het dorps karakter. In De Meern is ruimte voor het toevoegen van een aantal horeca-vestigingen. Deze zullen zich voornamelijk concentreren in het centrumplangebied. Daarnaast zal er tegenover het Mereveldplein aan de Oranjelaan, één nieuwe horeca-D vestiging mogen komen. Op deze manier probeert de gemeente het aanbod van de horeca te versterken.
- j. Azotod zal een maatschappelijke bestemming krijgen in het bestemmingsplan. Maatschappelijke voorzieningen zijn voorzieningen inzake welzijn, cultuur, sport, religie, etc. en daarmee gelijk te stellen sectoren. De bestemming cultuur zal worden gehandhaafd. Daarnaast zal in ieder geval additionele horeca worden mogelijk gemaakt.
- k. De WijkRaad heeft gelijk wat betreft de aanduiding van de Meerndijk, de formulering zal worden gewijzigd in het voorontwerpbestemmingsplan
- l. De loop van de Molenvliet zal worden gewijzigd in figuur 5.
- m. Omdat het bestemmingsplan voornamelijk de bestaande situatie vastlegt is het in het kader van het bestemmingsplan niet noodzakelijk om maatregelen te nemen tegen geluidsoverlast. Wanneer nieuwe ontwikkelingen in procedure gaan zal er een geluidsonderzoek nodig zijn. Wanneer een nieuw plan leidt tot teveel geluidsoverlast kan het plan niet worden gerealiseerd zonder voorzorgsmaatregelen.
- n. De risicocontouren van het LPG-station leiden niet tot conflicten. Indien de school in de toekomst wil uitbreiden zal er bij de planontwikkeling rekening gehouden moeten worden met de risicocontouren van het LPG-station, het is niet zo dat de uitbreiding van de school ten koste kan gaan van het station. Wanneer de plannen van de school in procedure zijn zal er een herbeoordeling plaatsvinden van het risicoprofiel.
- o. Lichthinder is een aspect welke niet in het bestemmingsplan thuis hoort.
- p. Omdat het bestemmingsplan hoofdzakelijk de bestaande situatie vastlegt is er geen plan nodig voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Wanneer nieuwe plannen in procedure gaan zal er een luchtkwaliteitsonderzoek moeten worden gedaan.
- q. De namen van de genoemde bedrijven zullen komen te vervallen, de bedrijven zullen per adres en soort bedrijf worden opgenomen in het bestemmingsplan. Omdat het bestemmingsplan vooral de bestaande situatie vastlegt zullen alleen van de bestaande gebouwen de huidige bouwhoogte in lagen of meters worden aangegeven op de plankaart. Nieuwe bouwinitiatieven zullen eerst aan een stedenbouwkundige toetsing worden onderworpen zodat de maximale bouwhoogte vastgesteld kan worden.

Bijlage 3. Onderzoek luchtkwaliteit

Luchtrapportage bestemmingsplan De Meern Zuid

**Conform Besluit Luchtkwaliteit
2005**

Voor akkoord:
Datum: 10 oktober 2007
Projectnaam: Bestemmingsplan De Meern Zuid

SO Afdeling Milieu & Duurzaamheid

Postbus 8406 3503 RK UTRECHT
Telefoonnummer: 030 - 286 4760
Bezoekadres: Ravellaan 96

INHOUD

1.	Inleiding	3
2.	Uitgangspunten	4
3.	Resultaten	7
4.	Beschouwing van de resultaten en conclusie	10

BIJLAGEN

Bijlage 1: Invoergegevens CARII

Bijlage 2: Overzicht plangebied De Meern Zuid

1. INLEIDING

In voorliggende rapportage wordt een beoordeling gegeven van de luchtkwaliteit ten behoeve van het bestemmingsplan "De Meern Zuid".

De Meern is gesitueerd ten noorden van de Rijksweg 12. Verder wordt het plangebied doorsneden of omzoomd door een aantal wegen (C.H. Letschertweg, Meerndijk, Rijkssstraatweg en Oudenrijnsweg).

Het bestemmingsplan De Meern Zuid is consoliderend van aard. Wel is in het bestemmingsplan een regeling opgenomen dat aan- of uitbouwen op kopwoningen mogelijk maakt. Er vindt daardoor echter geen verkeersaantrekkende werking plaats en is er geen sprake van een verslechtering van de luchtkwaliteit als gevolg van het bestemmingsplan.

Volgens het Besluit luchtkwaliteit 2005 dient in de eerste plaats te worden nagegaan in hoeverre het project invloed heeft op de luchtkwaliteit in de omgeving, bijvoorbeeld vanwege extra verkeer (de verkeersaantrekkende werking). Daar er geen sprake is van een verkeersaantrekkende werking als gevolg van het nieuwe planologische regime, is in voorliggend onderzoek alleen een beoordeling gegeven van de luchtkwaliteit in het plangebied.

2. UITGANGSPUNTEN

Besluit Luchtkwaliteit 2005

Op 5 augustus 2005 is het (herziene) Besluit luchtkwaliteit¹ in werking getreden. Dit besluit implementeert de EU-kaderrichtlijn luchtkwaliteit² en de daarbij behorende 1^e en 2^e EU-dochterrichtlijnen³ in de Nederlandse wetgeving. Ze geeft grenswaarden voor de concentraties van de luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂), zwevende deeltjes (PM₁₀ of "fijn stof"), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb), benzeen (C₆H₆) en koolmonoxide (CO). Als de concentraties van de genoemde stoffen worden overschreden kunnen bestuursorganen hun bevoegdheden, waaronder het nemen van besluiten in het kader van ruimtelijke procedures, uitoefenen als de luchtkwaliteit niet verslechtert. Daarnaast is het mogelijk om gebruik te maken van de saldobenadering: in situaties met reeds heersende overschrijdingen van de grenswaarde kan plaatselijk een verslechtering van de luchtkwaliteit worden toegestaan, als de luchtkwaliteit voor het gehele beïnvloedingsgebied, de hele gemeente of zelfs de regio daar baat bij heeft en daardoor per saldo verbetert.

In Nederland zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Deze twee stoffen liggen in Nederland het dichtst bij de gestelde grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005. Overschrijdingen van de andere genoemde stoffen in het Besluit luchtkwaliteit komen in Nederland nauwelijks meer voor. Fijn stof en stikstofdioxide zullen dus in belangrijke mate bepalen of er rond een projectontwikkeling een luchtkwaliteitsprobleem is. Om die reden heeft deze rapportage voornamelijk betrekking op deze beide stoffen. Op de overige stoffen zal slechts kort worden ingegaan.

Meetregeling luchtkwaliteit

Voor de berekening en toetsing van de luchtkwaliteitsituatie van fijn stof zijn de jaargemiddelde en de 24-uursgemiddelde concentratie van belang. Als norm wordt de jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m³ gehanteerd. Deze norm voor fijn stof geldt vanaf 1 januari 2005. Voor de onschadelijke component zeezout in het fijn stof mag een correctie op de heersende fijn stofconcentraties worden toegepast. Deze correcties zijn vastgelegd in de meetregeling luchtkwaliteit 2005. De correctie ligt, afhankelijk van de situering in Nederland, tussen de 3 en 7 µg/m³ voor het jaargemiddelde concentratie. Voor de gemeente Utrecht geldt een zeezoutcorrectie van 5 µg/m³.

Voor de 24-uursgemiddelde concentratie wordt de norm van 50 µg/m³ gehanteerd die ook vanaf 1 januari 2005 van toepassing is. Deze waarde mag maximaal 35 dagen per kalenderjaar worden overschreden. Ook voor het aantal overschrijdingsdagen mag een correctie t.a.v. zeezout worden toegepast. Het aantal overschrijdingsdagen mag, ongeacht de locatie, met 6 dagen verminderd worden.

Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit

Op 24 november 2006 is het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit (Mrv) in werking getreden. In het Mrv worden de methoden beschreven waarmee gerekend moet worden in verschillende situaties.

Een van de eisen in het Mrv is dat er op bepaalde afstanden gerekend wordt aan de luchtkwaliteit. Stikstofdioxide wordt gerekend op maximaal 5 meter vanuit de wegrand. Voor fijn stof wordt maximaal 10 meter gehanteerd.

Daarnaast zijn er 2 standaardrekenmethodes ontwikkeld voor het rekenen aan de luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer. Met standaardrekenmethode 1 (SRM 1) wordt gerekend als er sprake is van de toetsing van een stedelijke situatie met wegverkeer als belangrijkste bron. De rekenmethode werkt met een versimpelde methode waarbij de volgende voorwaarden in acht moeten worden genomen:

¹ Staatsblad (2005), nummer 316.

² Richtlijn 96/62/EG, 27-09-1996, PbEG L 296 (EU, 1996)

³ Richtlijn 1999/30/EG, 22-04-1999, PbEG L 163 (EU, 1999) , Richtlijn 2000/69/EG, 13-12-2000, PbEG L 313 (EU 2000)

- De weg ligt in een stedelijke omgeving.
- Er is nauwelijks sprake van een hoogteverschil tussen de weg en de omgeving.
- Langs de weg bevinden zich geen afschermende constructies (zoals geluidsschermen of geluidswallen).
- De weg is vrij van tunnels.

Standaardrekenmethode 2 wordt toegepast bij berekeningen aan de luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer in buitenstedelijke situaties. Deze berekening kan op detail de luchtkwaliteit in kaart brengen en wordt gebruikt in complexere situaties dan bij SRM 1.

Voor de berekening van de luchtkwaliteit in Utrecht is voor dit luchtonderzoek gebruik gemaakt van het CARII, versie 6.1.1-model, dat voldoet aan de SRM 1-methodiek. Vanwege de dubbeltelling in de achtergrondconcentraties in Utrecht als gevolg van het grote aantal drukke wegen is voor stikstofdioxide gerekend met gecorrigeerde achtergrondconcentraties.

Corrigeren dubbeltelling invloed snelwegen op achtergrondconcentratie

Bij het uitvoeren van berekeningen in de buurt van zeer drukke wegen (zoals snelwegen) kan het effect optreden dat de bijdrage van de weg dubbel wordt meegeteld, vooral voor stikstofdioxide. Dit gebeurt als de bijdrage van de weg apart wordt vastgesteld zoals gebruikelijk is maar daarnaast ook nog een wezenlijke invloed heeft op de achtergrondconcentratie waarmee het CAR-model rekt. De berekende waarden zijn dan een overschatting van de werkelijke waarden. Daar Utrecht ingesloten ligt door een drietal snelwegen (A2, A12 en A27) en ook aan de noordkant door een zeer drukke weg (Noordelijke Ring Utrecht) is er regelmatig sprake van overschatting van de concentraties in de directe omgeving van deze snelwegen. De gemeente Utrecht heeft daarom door TNO een herberekening van de achtergrondconcentraties voor stikstofdioxide laten uitvoeren, waarbij is gecorrigeerd voor deze overschatting (dubbeltelling).

De achtergrondconcentraties die door het MNP (het Milieu- en Natuurplanbureau) worden geleverd, zijn gebaseerd op een grofmazige invoer van bronnen (5 bij 5 kilometer) en bevatten de invloed van snelwegen. Voor PM₁₀ blijkt deze dubbeltelling klein, maar voor NO₂ is dit aanzienlijk. TNO heeft daarom in opdracht van de gemeente Utrecht een dubbeltellingscorrectie uitgevoerd voor NO₂. Hiertoe is de verkeersbijdrage van de snelwegen rond Utrecht uit de achtergrondconcentraties gehaald. In een volgende stap is met het TNO-verspreidingsmodel "Pluim Snelweg" de bijdrage van het snelwegverkeer op de luchtkwaliteit opnieuw, en met meer detail (100 bij 100 meter) berekend. Hierdoor is een gedetailleerdere (afstandsafhankelijke) concentratieberekening verkregen, waarbij de bijdrage van het snelwegverkeer toch slechts één keer is meegenomen.

De correctie voor dubbeltelling is door TNO uitgevoerd voor 2005, 2010 en 2020. De achtergrondconcentraties voor 2007 en 2015 zijn hiervan afgeleid op basis van de verhouding tussen de MNP-achtergronden voor 2005, 2010 en 2020.

Onderzoeksjaren

Om de luchtkwaliteit binnen het bestemmingsplangebied te beoordelen zijn de navolgende jaren berekend:

- 2007 het jaar van in procedure brengen van het bestemmingsplan;
- 2010 vanwege het van kracht worden van de jaargemiddelde grenswaarde van NO₂;
- 2017 vanwege anticipatie op de toekomst.

Onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied komt overeen met het bestemmingsplangebied en wordt begrensd door het Kloosterpark in het westen, de Leidsche Rijn in het noorden, het Meentpark in het oosten en de A12 in het zuiden.

Langs onderstaande wegen is de luchtkwaliteit onderzocht:

- Meerndijk
- C.H. Letschertweg
- Zeilmakerslaan
- Heemskerklaan

- Laan 1954
- Meentweg
- Rijksstraatweg

Verkeersgegevens en toegepast verkeersmodel (VRU 1.31 UTR)

Voor de berekening van de luchtkwaliteit is de invoer van verkeersgegevens een belangrijk onderdeel.

Voor de berekening van de verkeersintensiteiten is gebruik gemaakt van het verkeersmodel VRU 1.31 UTR. Dit Verkeersmodel Regio Utrecht is opgesteld in opdracht van het Bestuur Regio Utrecht. In dit model is een variant gemaakt voor de Utrechtse situatie waarin de gemeente Utrecht qua ruimtelijke ontwikkelingen meer gedetailleerd en geactualiseerd zijn opgenomen.

De invoergegevens van het model en de toelichting hierop zijn opgenomen in bijlage 1 bij deze rapportage.

3. RESULTATEN

In de onderstaande tabellen is een overzicht gegeven van de berekende jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) en het aantal dagen waarop de etmaalgemiddelde grenswaarde voor fijn stof (PM₁₀) wordt overschreden.

Tabel 1 Resultaten jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide (µg/m³)

Wegvak	2007	2010	2017
grenswaarde	-	40	40
plandrempel	46	-	-
C.H. Letschertweg (Meerndijk-Ouderijnseweg) achtergrond	44 36	43 32	36 26
C.H. Letchertweg (Meerndijk-Veldhuizerweg) achtergrond	46 35	44 31	36 25
Meerndijk (C.H. Letschertweg-Mauritslaan) achtergrond	38 30	38 28	29 23
Meerndijk (Mauritslaan-Heemskerklaan) achtergrond	34 28	29 26	26 21
Meerndijk (Heemskerklaan-Oranjelaan) achtergrond	31 27	29 25	23 20
Meerndijk (Oranjelaan-Rijksstraatweg) achtergrond	31 27	26 25	23 20
Rijksstraatweg (Meerndijk-Ouderijnseweg) achtergrond	39 28	34 26	22 21
Rijksstraatweg (Meerndijk-Albanusweg) achtergrond	30 27	26 25	23 20
Laan 1954 achtergrond	30 29	27 27	22 21
Meentweg achtergrond	30 28	27 26	22 21
Van Heemskerklaan achtergrond	29 27	26 25	22 20
Zeilmakerslaan achtergrond	29 28	27 26	22 21

Tabel 2 Resultaten jaargemiddelde concentratie fijn stof (µg/m³)

Wegvak	2007	2010	2017
grenswaarde	40	40	40
C.H. Letschertweg (Meerndijk-Ouderijnseweg) achtergrond	26 24	24 21	22 19
C.H. Letchertweg (Meerndijk-Veldhuizerweg) achtergrond	27 24	24 21	22 19
Meerndijk (C.H. Letschertweg-Mauritslaan) achtergrond	25 24	23 21	20 19
Meerndijk (Mauritslaan-Heemskerklaan) achtergrond	25 24	22 21	20 19
Meerndijk (Heemskerklaan-Oranjelaan)	25	22	20

achtergrond	24	21	19
Meerndijk (Oranjelaan-Rijksstraatweg)	25	21	20
achtergrond	24	21	19
Rijksstraatweg (Meerndijk-Ouderijnseweg)	26	23	20
achtergrond	24	21	19
Rijksstraatweg (Meerndijk-Albanusweg)	24	21	19
achtergrond	24	21	19
Laan 1954	24	21	20
achtergrond	24	21	19
Meentweg	24	21	19
achtergrond	24	21	19
Van Heemskerklaan	24	21	19
achtergrond	24	21	19
Zeilmakerslaan	24	21	19
achtergrond	24	21	19

Tabel 3 Aantal overschrijdingen 24-uursgemiddelde grenswaarde fijn stof van 50 µg/m³/dag

Wegvak	2007	2010	2017
grenswaarde	35x	35x	35x
C.H. Letschertweg (Meerndijk-Ouderijnseweg)	29	20	14
achtergrond	21	13	8
C.H. Letschertweg (Meerndijk-Veldhuizerweg)	32	22	14
achtergrond	21	13	8
Meerndijk (C.H. Letschertweg-Mauritslaan)	26	19	11
achtergrond	20	12	8
Meerndijk (Mauritslaan-Heemskerklaan)	24	14	10
achtergrond	20	12	8
Meerndijk (Heemskerklaan-Oranjelaan)	23	14	9
achtergrond	20	12	8
Meerndijk (Oranjelaan-Rijksstraatweg)	23	13	9
achtergrond	20	12	8
Rijksstraatweg (Meerndijk-Ouderijnseweg)	28	18	9
achtergrond	21	13	8
Rijksstraatweg (Meerndijk-Albanusweg)	21	12	9
achtergrond	19	12	8
Laan 1954	22	13	9
achtergrond	21	13	8
Meentweg	22	13	9
achtergrond	21	13	8
Van Heemskerklaan	21	12	8
achtergrond	20	12	8
Zeilmakerslaan	22	13	8
achtergrond	20	12	8

Zowel in 2007, 2010 als 2017 wordt voldaan aan de voor fijn stof (PM₁₀) geldende jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m³. De maximaal berekende jaargemiddelde PM₁₀ concentratie bedraagt 27 µg/m³ (in 2007 langs de C.H. Letschertweg).

Het aantal overschrijdingsdagen van PM₁₀ overschrijdt, zowel in 2007, 2010 als in 2017, de grenswaarde van 35 dagen niet. Het aantal overschrijdingsdagen is maximaal 32 dagen (in 2007 langs de C.H. Letschertweg). In 2007 geldt voor stikstofdioxide (NO₂) nog een plandrempel van 46 µg/m³. In de overige jaren (2010 en 2015), geldt een grenswaarde van 40 µg/m³. In 2010 wordt deze grenswaarde langs de C.H. Letschertweg met circa 4 µg/m³ overschreden. In 2017 vindt geen overschrijding meer plaats van deze grenswaarde.

De overige berekende stoffen uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 die bepalend zijn voor de luchtkwaliteit blijven allemaal ver onder de norm en zijn daarom niet in deze tabellen opgenomen (zie onder andere Rapport luchtkwaliteit 2005, gemeente Utrecht, december 2006).

4. BESCHOUWING VAN DE RESULTATEN EN CONCLUSIE

Berekende luchtkwaliteit

Uit de berekeningen blijkt dat in de beschouwde jaren 2007, 2010 en 2017 voldaan wordt aan alle grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 met uitzondering van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van stikstofdioxide (NO₂) in het jaar 2010.

Conclusie

Er is weliswaar een overschrijding van de grenswaarde in 2010 voor stikstofdioxide maar deze is niet het gevolg van ontwikkelingen die voortvloeien uit het bestemmingsplan. Omdat het bestemmingsplan consoliderend van karakter is en daardoor geen extra verkeer genereert is de luchtkwaliteit na vaststelling van het bestemmingsplan niet anders dan vóór de vaststelling.

Op basis van het voorgaande is het Besluit Luchtkwaliteit 2005 geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan De Meern Zuid.

Bijlage 1: Invoergegevens CARII

Invoergegevens 2007

Straatnaam	X(m)	Y(m)	verkeers-intensiteit	Aantal autobussen	Fractie zwaar	Fractie middelzw	snelheids-type	fractie stagnatie	weg-type	Afstand tot wegas (m)	Bomen-factor	Aantal parkeerb.
Letschertweg (Meerndijk-Ouderijneweg)	131750	453750	18600	17	0,02	0,03	b	0,40	2	8	1	25
idem (Meerndijk-Velhhuizerweg)	131050	453950	24300	0	0,02	0,03	b	0,40	2	8	1	25
Meerndijk (Letschertweg-Mauritslaan)	130650	454150	13800	58	0,015	0,015	e	0,40	2	8	1	25
idem (Mauritslaan-Heemskerklaan)	130750	454350	7900	58	0,015	0,015	e	0,40	3A	8	1	25
idem (Heemskerklaan-Oranjelaan)	130850	454650	5400	58	0,015	0,015	e	0,40	3A	8	1	25
idem (Oranjelaan-Rijksstraatweg)	130950	454850	6400	58	0,015	0,015	e	0,40	3A	8	1	25
Rijksstraatweg-oost	131350	454850	7900	360	0,14	0,01	c		2	7	1,25	25
Rijksstraatweg-west	130650	455150	2500	302	0,02	0,03	c		2	7	1,25	25
Laan1954	131050	454350	2700	0	0,01	0,01	c		3A	7	1	25
Meentweg	131350	454350	2500	0	0,01	0,01	c		3A	7	1	25
Van Heemskerklaan	130750	454550	3200	0	0,01	0,01	c		3A	7	1	25
Zeilmakerslaan	130550	454550	3200	0	0,01	0,01	c		3A	7	1	25

Invoergegevens 2010

Straatnaam	X(m)	Y(m)	verkeers-intensiteit	Aantal autobussen	Fractie zwaar	Fractie middelzw	snelheids-type	fractie stagnatie	weg-type	Afstand tot wegas (m)	Bomen-factor	Aantal parkeerb.
Letschertweg (Meerndijk-Ouderijneweg)	131750	453750	22500	52	0,02	0,03	b	0,40	2	8	1	25
idem (Meerndijk-Velhhuizerweg)	131050	453950	27000	0	0,02	0,03	b	0,40	2	8	1	25
Meerndijk (Letschertweg-Mauritslaan)	130650	454150	18000	58	0,015	0,015	e	0,40	2	8	1	25
idem (Mauritslaan-Heemskerklaan)	130750	454350	10000	58	0,015	0,015	e	0,40	3A	8	1	25
idem (Heemskerklaan-Oranjelaan)	130850	454650	6000	58	0,015	0,015	e	0,40	3A	8	1	25
idem (Oranjelaan-Rijksstraatweg)	130950	454850	7000	58	0,015	0,015	e	0,40	3A	8	1	25
Rijksstraatweg-oost	131350	454850	10000	0	0,14	0,01	c		2	7	1,25	25
Rijksstraatweg-west	130650	455150	2500	334	0,02	0,03	c		2	7	1,25	25
Laan1954	131050	454350	3000	0	0,01	0,01	c		3A	7	1	25
Meentweg	131350	454350	2500	0	0,01	0,01	c		3A	7	1	25
Van Heemskerklaan	130750	454550	3500	0	0,01	0,01	c		3A	7	1	25
Zeilmakerslaan	130550	454550	3500	0	0,01	0,01	c		3A	7	1	25

Invoergegevens 2017

Straatnaam	X(m)	Y(m)	verkeers-intensiteit	Aantal autobussen	Fractie zwaar	Fractie middelzw	snelheids-type	fractie stagnatie	weg-type	Afstand tot wegas (m)	Bomen-factor	Aantal parkeerb.
Letschertweg (Meerndijk-Ouderijneweg)	131750	453750	35000	52	0,02	0,03	b	0,40	2	8	1	25
idem (Meerndijk-Velhhuizerweg)	131050	453950	35500	0	0,02	0,03	b	0,40	2	8	1	25
Meerndijk (Letschertweg-Mauritslaan)	130650	454150	18700	58	0,015	0,015	e	0,40	2	8	1	25
idem (Mauritslaan-Heemskerklaan)	130750	454350	11200	58	0,015	0,015	e	0,40	3A	8	1	25
idem (Heemskerklaan-Oranjelaan)	130850	454650	6600	58	0,015	0,015	e	0,40	3A	8	1	25
idem (Oranjelaan-	130950	454850	7600	58	0,015	0,015	e	0,40	3A	8	1	25

Rijksstraatweg)											
Rijksstraatweg-oost	131350	454850	3100	0	0,14	0,01	c	2	7	1,25	25
Rijksstraatweg-west	130650	455150	2500	346	0,02	0,03	c	2	7	1,25	25
Laan1954	131050	454350	3000	0	0,01	0,01	c	3A	7	1	25
Meentweg	131350	454350	2500	0	0,01	0,01	c	3A	7	1	25
Van Heemskerklaan	130750	454550	3500	0	0,01	0,01	c	3A	7	1	25
Zeilmakerslaan	130550	454550	3500	0	0,01	0,01	c	3A	7	1	25

In bovenstaande tabel is een overzicht gegeven van de etmaalintensiteiten en de fractie vrachtverkeer per relevant wegvak. Het percentage vrachtverkeer is gebaseerd op tellingen en ervaringscijfers binnen de gemeente Utrecht

Meteocondities

Er is voor alle jaren gekozen voor een meerjarige meteo. Voor de jaren 2010 en 2015 is dit de gemiddelde meteoconditie over een periode van 10 jaar.

Coördinaten

De ingevulde X- en Y-coördinaten betreffen de rijksdriehoekscoördinaten.

Snelheidstypering

A	snelweg algemeen	gemiddelde rijsnelheid is 65 km/uur
B	buitenweg algemeen	weg met snelheidslimiet van maximaal 60 km/uur
C	normaal stadsverkeer	redelijke mate van congestie, gemiddelde snelheid 15-30 km/uur
D	stagnerend verkeer	stadsverkeer met grote mate van congestie (gemiddeld lager dan 15 km/uur)
E	stadsverkeer met minder congestie	stadsverkeer met relatief groter aandeel 'free-flow' rijgedrag (gemiddeld 30-45 km/uur)

Wegtype

1	Open terrein
2	Basistype, alle wegen anders dan type 1, 3a, 3b of 4
3a	Beide zijden van de weg bebouwing, afstand wegas - gevel is kleiner dan 3 maal de hoogte van de bebouwing, maar groter dan 1,5 maal de hoogte van de bebouwing
3b	Beide zijden van de weg bebouwing, afstand wegas - gevel is kleiner dan 1,5 maal de hoogte van de bebouwing
4	Eenzijdige bebouwing, weg met één zijde min of meer aaneengesloten bebouwing op een afstand van minder dan 3 maal de hoogte van de bebouwing

Bomenfactor

1,00	hier en daar bomen of in het geheel niet
1,25	één of meer bomen met een onderlinge afstand van minder dan 15 meter
1,50	de kronen raken elkaar en overspannen minstens een derde gedeelte van de straatbreedte

Bijlage 2: Overzicht plangebied De Meern Zuid



