

A2 Wetering Zuid-Spoorlijn

Leidsche Rijn Utrecht

Waar mensen plezierig wonen



Gemeente Utrecht
Dienst Stadsontwikkeling



A2 Wetering Zuid - Spoorlijn
Uitwerkingsplan
onherroepelijk 27 januari 2004

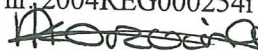
UITWERKINGSPLAN A2 DE WETERING – ZUID / SPOORLIJN

behoort bij besluit van het college van
burgemeester & wethouders
van Utrecht d.d. 9 december 2003



sectiehoofd Juridische Zaken
Afdeling Stedenbouw en Monumenten

Behoort bij besluit van gedeputeerde
staten van Utrecht
d.d. 27 januari 2004
nr. 2004REG000254i



sector RGO
N.E.M.M. Korving

INHOUDSOPGAVE

Toelichting

1. Inleiding	3
2. Het plan tot wegverbreding	3
2.1. Aanleiding en besluitvorming	3
2.1.1. MER CAU en tracébesluit	3
2.1.2. Streekplan, RSP en Masterplan Leidsche Rijn	4
2.1.3. Bestemmingsplan	4
2.2. Planbeschrijving	4
2.3. Eigendom	5
2.4. Verkeersafwikkeling	5
2.4.1. Westelijke ontsluitingsroute	6
3. Milieu	6
3.1. CAU MER en milieunotitie	6
3.2. Verkeersveiligheid	7
3.3. Luchtkwaliteit	7
3.4. Externe veiligheid	7
3.5. Geluid	7
3.5.1. Gebied ten westen van de A2	7
3.5.2. Gebied ten oosten van de A2	8
3.6. Landschap en ecologie	8
3.7. Waterhuishouding en bodemkwaliteit	8
3.8. Monumenten en archeologisch waardevolle gebieden	9
4. Economische uitvoerbaarheid	9
5. Juridisch plan	9
6. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	9

VOORSCHRIFTEN

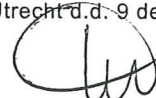
Artikel 1: Aanvullende begripsbepalingen	11
Artikel 2: Verkeersdoeleinden, wegverkeer	11
Artikel 3: Slotbepaling	11

Bijlage 1: Indicatie tracé

Bijlage 2: tabel verkeersintensiteiten 2015

UITWERKINGSPLAN A2 DE WETERING – ZUID / SPOORLIJN

behoort bij besluit van het college van
burgemeester & wethouders
van Utrecht d.d. 9 december 2003



sectiehoofd Juridische Zaken
Afdeling Stedenbouw en Monumenten

Behoort bij besluit van gedeputeerde
staten van Utrecht
d.d. 27 januari 2004

nr. 2004REG000254i



sector RGO
N.E.M.M. Korving

INHOUDSOPGAVE

Toelichting

1. Inleiding	3
2. Het plan tot wegverbreding	3
2.1. Aanleiding en besluitvorming	3
2.1.1. MER CAU en tracébesluit	3
2.1.2. Streekplan, RSP en Masterplan Leidsche Rijn	4
2.1.3. Bestemmingsplan	4
2.2. Planbeschrijving	4
2.3. Eigendom	5
2.4. Verkeersafwikkeling	5
2.4.1. Westelijke ontsluitingsroute	6
3. Milieu	6
3.1. CAU MER en milieunotitie	6
3.2. Verkeersveiligheid	7
3.3. Luchtkwaliteit	7
3.4. Externe veiligheid	7
3.5. Geluid	7
3.5.1. Gebied ten westen van de A2	7
3.5.2. Gebied ten oosten van de A2	8
3.6. Landschap en ecologie	8
3.7. Waterhuishouding en bodemkwaliteit	8
3.8. Monumenten en archeologisch waardevolle gebieden	9
4. Economische uitvoerbaarheid	9
5. Juridisch plan	9
6. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	9

VOORSCHRIFTEN

Artikel 1: Aanvullende begripsbepalingen	11
Artikel 2: Verkeersdoeleinden, wegverkeer	11
Artikel 3: Slotbepaling	11

Bijlage 1: Indicatie tracé

Bijlage 2: tabel verkeersintensiteiten 2015

TOELICHTING

1. INLEIDING

Het onderhavige plan is een uitwerkingsplan ex artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening van het bestemmingsplan Leidsche Rijn 1999. Het bestemmingsplan Leidsche Rijn 1999 is op 28 oktober 1999 door de gemeenteraad vastgesteld en vervolgens door Gedeputeerde Staten van Utrecht op 6 juni 2000 goedgekeurd. Bij uitspraak in beroep door de Raad van State van 27 februari 2002 is het bestemmingsplan voor zover het de gronden van dit uitwerkingsplan betreft onherroepelijk geworden.

De uitwerking heeft betrekking op de gronden van het nieuwe tracé van de A2 tussen het bedrijventerrein De Wetering Zuid en de spoorlijn Utrecht - Woerden. Het tracé komt gedeeltelijk overeen met het bestaande tracé van de A2 en omvat deels de gronden direct ten westen hiervan.

Aanleiding voor het opstellen van dit uitwerkingsplan is het voornemen van Rijkswaterstaat om tot verbreding en gedeeltelijke verlegging van de A2 over te gaan. Ook het realiseren van een nieuw kunstwerk ter bij de toekomstige ontsluiting ter hoogte van Lage Weide richting Leidsche Rijn en stad maakt hiervan onderdeel uit. De uitvoering van deze werkzaamheden vinden plaats in het kader van de gefaseerde uitvoering van de verbreding en aanpassing van de A2 tussen Amsterdam en Utrecht. Met de uitvoering van de werkzaamheden zal binnen de gemeentegrens van Utrecht in 2004 een aanvang worden gemaakt.

De gronden waarop deze uitwerking betrekking heeft hebben in het geldende bestemmingsplan Leidsche Rijn 1999 de bestemming 'Bedrijven' nader uit te werken. Uit de doeleindenomschrijving van deze bestemming valt op te maken dat hieronder tevens wegen worden verstaan. In de voorschriften wordt de A2 expliciet genoemd.

Realisering van de aanleg van de nieuwe A2 maakt onderdeel uit van het verbreden van deze verkeersroute tussen Amsterdam en Utrecht. Voor zover de verbreding niet valt

binnen de plangrens van het bestemmingsplan Leidsche Rijn 1999 en daarbij in strijd is met ter plaatse geldende bestemmingsplannen zal een artikel 19 procedure worden gevolgd om de realisering van deze onderdelen planologisch te regelen.

Dit uitwerkingsplan bestaat uit een toelichting, voorschriften, een plankaart en bijlagen. In de toelichting zal een beschrijving van het plan worden gegeven, waarbij zal worden ingegaan op eerdere besluitvorming. Ook zal worden ingegaan op de milieuaspecten van het plan. De voorschriften en plankaart vormen het juridisch bindende deel van dit uitwerkingsplan. In de bijlage wordt een indicatie van het profiel gegeven. Het uitwerkingsplan vormt een nadere uitwerking van het bestemmingsplan Leidsche Rijn 1999. Dit plan blijft dan ook onverkort van kracht en dient in samenhang met het uitwerkingsplan te worden gelezen.

2. HET PLAN TOT WEGVERBREIDING

2.1 AANLEIDING EN BESLUITVORMING

In het verleden heeft reeds op verschillende niveaus besluitvorming plaatsgevonden over de A2. Hieronder is een overzicht hiervan opgenomen.

2.1.1 MER CAU en Tracebesluit

De Rijksweg A2 heeft in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVVII) de status van achterlandverbinding en behoort daarmee tot de belangrijkste internationale verbindingen van het Noordzeekanaal, Amsterdam, Schiphol met het achterland. De corridorstudie Amsterdam – Utrecht (CAU-nota d.d. november 1993) geeft aan dat de huidige capaciteit van weg- en infrastructuur nu al te kort schiet en tot filevorming op de weg en tot verborgen files op het spoor leidt. De intensiteiten op de A2 Amsterdam – Utrecht zouden bij ongewijzigd beleid in het jaar 2010 naar schatting 140.000 tot 180.000 motorvoertuigen per etmaal bedragen en de kans op files circa 22 tot 33%. Op achterlandverbindingen wordt echter gestreefd naar een kans op file van 2%.

De studie wijst uit dat op de corridor Amsterdam – Utrecht beïnvloeding van de mobiliteit alsook capaciteitsuitbreiding van zowel spoorinfrastructuur als weginfrastructuur noodzakelijk zijn om de kans op files te beperken en zo de bereikbaarheid te verbeteren.

Op basis van genoemde CAU-nota en de respectievelijk daarbij behorende milieueffectrapportage (CAU-MER) heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat op 25 april 1995 besloten dat de meest geëigende oplossing voor de gesignaleerde verkeers- en vervoersproblematiek bestaat uit:

- het verdubbelen van het spoor tussen Amsterdam en Utrecht;
- het verbreden van de A2 op dit traject Amsterdam – Utrecht tot 4 en gedeeltelijk 5 rijstroken bij de stadsgewesten per rijrichting. Het besluit van de Minister geeft de mogelijkheid van een nadere uitwerking ter hoogte van de Stadsgewesten.

2.1.2 Streekplan, RSP en Masterplan Leidsche Rijn

Op provinciaal niveau is in het Streekplan 1994 – 2005 de capaciteitsvergroting van de A2 opgenomen. In het Regionaal Structuur Plan (RSP) dat door tien regio gemeenten is opgesteld is de verbreding en integratie van de A2 als project opgenomen voor de periode 1995 – 2005.

Op gemeentelijk niveau is van belang het Masterplan Leidsche Rijn en het Integratiebesluit 1996. In het Masterplan Leidsche Rijn en de daarop volgende Ontwikkelingsvisie 1997, en de actualisatie daarvan van maart 1999 wordt uitvoerig op de verbreding, verlegging en integratie van de A2 ingegaan.

2.1.3 Bestemmingsplan

Het bovenstaande planvormingsproces heeft tenslotte geleid tot eerdergenoemd bestemmingsplan Leidsche Rijn 1999. Bij uitspraak van de Raad van State op het tegen dit plan ingestelde beroep is een deel van het goedkeuringsbesluit van Gedeputeerde Staten vernietigd. Het gaat hierbij om een drietal kleinere gebieden. De uitspraak raakt dan ook niet de gronden van dit uitwerkingsplan.

2.2 PLANBESCHRIJVING

Binnen de gemeentegrenzen van Utrecht bestaat het huidige profiel van de rijksweg A2 uit 3 rijstroken per rijrichting, met vluchtstroken en een middenberm. De verbreding van de weg vindt plaats aan de westzijde van de huidige A2. De bestaande bocht in het tracé ter hoogte van bedrijventerrein Lage Weide zal enigszins naar het zuidwesten worden verlegd. De verlegde A2 waar dit uitwerkingsplan betrekking op heeft sluit aan op het integratiedeel ten zuiden van de spoorlijn. De A2 wordt ook hier naar het westen gelegd. De integratie krijgt hier gestalte in een gedeeltelijke overkluizing in de vorm van gebouwde constructies over de weg heen. Zoals ook in het Masterplan Leidsche Rijn wordt gesteld is de integratie en verlegging van de A2 een randvoorwaarde voor de verwezenlijking van het plan.

De integratie van de A2 en de ontsluiting van Leidsche Rijn maken wijziging in de regionale verkeersinfrastructuur noodzakelijk. Op het gedeelte van de A2 dat geïntegreerd wordt zijn geen aansluitingen gepland. Dit betekent dat de aansluiting Utrecht West (Vleutenseweg) in de eindfase komt te vervallen. De loskoppeling van de Vleutenseweg van het landelijk verkeersnet heeft grote voordelen voor het stedenbouwkundig ontwerp van Leidsche Rijn. Ter vervanging van de aansluiting Utrecht West is een nieuwe aansluiting geprojecteerd ter hoogte van bedrijventerrein Lage Weide. De aansluiting vormt tevens de ontsluiting van Leidsche Rijn. Direct vanaf de verbindingswegen worden de langs de A2 gesitueerde werkgebieden ontsloten.

De weg wordt voor het gedeelte waar dit uitwerkingsplan op ziet, gewijzigd tot een configuratie van hoofd- en parallelbanen met een rijstrookindeling 2-3-3-2, aan de noordzijde van Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) overgaand in 2x4 rijstroken. Het oorspronkelijk (CAU) ontworpen profiel van Rijksweg A2 zoals dat bij het tot stand komen van het Integratiebesluit in 1996 als uitgangspunt fungeerde, bestaat uit een hoofdrijbaan, bestaande uit 2 maal 4 rijstroken. Nadere uitwerking van de maatregelen voor een goede afwikkeling van het autoverkeer van en naar Leidsche Rijn maakte echter snel duidelijk dat de verwerkingscapaciteit in het

stedelijk gebied onvoldoende zou zijn, waardoor knelpunten zouden optreden bij de aansluitingen op de A2. Om deze op te lossen is het profiel door Rijkswaterstaat aangepast naar een stelsel van een hoofdrijbaan met 2 maal 3 rijstroken en ter weerszijden daarvan een parallelbaan met telkens 2 rijstroken. De ontwerpsnelheid op de hoofdrijbaan bedraagt 120 km/u. Op de parallelbanen is dit 100 km/u.

De uitwisseling tussen hoofd- en parallelbanen vindt plaats ten noorden van het knooppunt NRU en tussen Hooggelegen en Oudenrijn. Op de NRU, Hooggelegen en de aansluiting Lage Weide vindt tevens de aansluiting plaats van de parallelbanen op het onderliggende wegennet. De bestaande aansluiting NRU wordt gereconstrueerd terwijl de aansluiting Lage Weide in de eindfase nieuw wordt aangelegd. De interne ontsluiting van Leidsche Rijn vindt plaats via een stadsweg die tussen de NRU en Hooggelegen is gelegen, parallel aan de A2. Deze weg bestaat uit 2x1 rijstrook voor het gedeelte tussen de aansluiting Lage Weide en de zuidelijke stadsas. Voor het gedeelte tussen de zuidelijke stadsas en Hooggelegen is het profiel 2x2.

Voor de rijstroken van de A2 wordt uitgegaan van een breedte van 3,5 meter, de vluchtstroken hebben inclusief markering een breedte van 3,7 meter.

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

De noodzaak tot verplaatsen van kabels en leidingen wordt bepaald door hun huidige ligging ten opzichte van het nieuwe tracé. De aan de oostzijde van het huidige tracé gelegen watertransportleiding, gastransportleiding en een aantal andere kabels en leidingen dienen verplaatst te worden. Tevens zullen er bij de bestaande kruisingen van de leidingen met de A2 maatregelen getroffen moeten worden. Een langs het tracé aanwezige

hoogspanningsleiding zal deels verplaatst en deels verhoogd moeten worden.

De bewegwijzering is opgezet volgens de 'Richtlijnen Bewegwijzering, deel 1 voor Autosnelwegen, februari 1993'. De gekozen indeling heeft tot gevolg dat een hoge bewegwijzering nodig is.

De verkeerssignalering is opgezet volgens de 'Verkeerskundige richtlijnen projectering verkeerssignalering en verkeerstechnische installatie op Autosnelwegen'. Het type en plaats van de verlichting is afgestemd op de inrichting van de weg.

De regionale en lokale wegen en de fietsverbindingen blijven in principe in tact door het handhaven van bestaande verbindingen of het aanleggen van vervangende voorzieningen.

In bijlage 1 wordt een indicatie van het profiel van de A2 gegeven.

2.3 EIGENDOM

De gronden waar dit uitwerkingsplan op ziet zijn in eigendom van Rijkswaterstaat en de gemeente Utrecht. Eén perceel is nog in particulier eigendom. Dit perceel zal worden verworven.

2.4 VERKEERSAFWIKKELING

In de tabel in bijlage 2 is voor het zuidelijke en noordelijke deel van de A2 de etmaalintensiteiten, de ochtend- en avondspitsintensiteiten aangegeven voor 2015 aan de hand van de modelresultaten uit het VRU- en SRU-model.

De verkeersintensiteiten op etmaalbasis liggen voor de tracédelen tussen de aansluiting NRU en Hooggelegen tussen de 175.000 en 190.000 motorvoertuigen. Tevens zijn de intensiteiten aangegeven van de westelijke ontsluitingsroute (Lage Weide).

Voor 2015 kunnen aan de hand van een vergelijking tussen de intensiteit en de capaciteit (de zgn. I/C-verhouding) uitspraken worden gedaan over de mate waarin op de A2 tussen NRU en Hooggelegen en omliggende hoofdwegen vertraging (verlenging van de reistijd) optreedt. De I/C-verhouding is bepaald voor zowel de ochtend- en avondspitsperiode.

Uit de resultaten blijkt dat de I/C-verhouding op de hoofdrijbaan van de A2 tussen NRU en Hooggelegen circa 0,9 bedraagt. Bij een dergelijke verhouding is sprake van enige vertraging van het verkeer op dit wegvak ten opzichte van de reistijd bij een optimale doorstroming. Voor de ochtendspits geldt dit in de noordelijke rijrichting en voor de avondspits in de zuidelijke rijrichting. De parallelbanen zijn voor het overgrote deel vrij van vertraging, behalve op de aansluitingen bij NRU, Lage Weide en Hooggelegen.

2.4.1 Westelijke ontsluitingsroute

Het gaat hier om een nieuwe aansluiting ter hoogte van de bestaande doelgroepstrook voor vrachtverkeer bij bedrijventerrein Lage Weide. In juli 2002 heeft de gemeenteraad een krediet vrijgegeven voor de planontwikkelingen voorzieningen hoofdnet auto. Wat betreft de auto-ontsluiting aan de westzijde van de stad, aansluitend op de nieuwe aansluiting op de A2 bij Lage Weide, gaat het daarbij concreet om:

1. het aanleggen van een autoverbinding tussen deze aansluiting en de spoorbaan om het toekomstige Randstadspoorstation en bijbehorende transferium bereikbaar te maken, en
2. het leggen van een verbinding tussen de nieuwe afslag A2 en de bestaande stad door deels nieuwe aanleg en deels opwaarderen van bestaande wegen.

3. MILIEU

3.1 CAU MER EN MILIEUNOTITIE

In 1995 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat een besluit genomen betreffende de infrastructuur in de Corridor Amsterdam-Utrecht. Deze beslissing is mede genomen op basis van een uitgevoerde Milieu Effect Rapportage. Het besluit van de Minister laat ruimte voor nadere uitwerking van het tracé ter hoogte van de stadsgewesten. Deze uitwerking heeft inmiddels plaatsgevonden en heeft geleid tot het plan zoals in hoofdstuk 2 is beschreven. Ten opzichte van het genomen besluit van de Minister is er in het huidige plan voor de verbreding bij Leidsche Rijn sprake van een tweetal uitwerkingen. Deze aanpassingen vallen binnen de marges van het Tracébesluit

en de daaraan ten grondslag liggende MER. Het gaat om de volgende twee uitwerkingen:

1. De ruimte tussen de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal ten zuiden van het plangebied van dit uitwerkingsplan is verder verbreed om in dit gebied ook stedelijke ontwikkelingen mogelijk te maken;
2. De aansluiting Vleutenseweg komt in de eindsituatie te vervallen en wordt vervangen door een aansluiting ter hoogte van bedrijventerrein Lage Weide.

Beide uitwerkingen zijn mogelijk op basis van het geldende bestemmingsplan Leidsche Rijn 1999.

Ondanks de zeer volledige inhoud van de CAU MER en het feit dat binnen het oorspronkelijke besluit wordt gebleven is het wenselijk te bezien of de nadere uitwerkingen zoals hierboven aangegeven leiden tot een andere cq grotere milieubelasting. Hiervoor is voor de inpassing van de A2 op het gemeentelijk grondgebied een milieunotitie opgesteld. Doel van deze notitie is het in beeld brengen van de milieueffecten van de aanleg van een aangepaste A2 (in aanvulling op het tracébesluit CAU) ter hoogte van Leidsche Rijn ter onderbouwing van de definitieve planologische inpassing. Hierbij zijn tevens de meest recente prognoses ten aanzien van de verkeersintensiteit meegenomen (2015).

Voor zover het gaat om het plangebied van dit uitwerkingsplan wordt opgemerkt dat ook in de CAU studie en CAU MER wordt uitgegaan van een nieuw tracé ten westen van de huidige A2. Hieronder wordt kort ingegaan op een aantal milieuaspecten. Geconcludeerd kan worden dat de effecten van de uitwerkingen van de A2 voor dit besluit niet significant zijn. Tijdens het uitwerken van de plannen voor de stedelijke inrichting langs het zuidelijk deel van de A2 (buiten de plangrens van dit uitwerkingsplan) in Leidsche Rijn is onderzoek gewenst om te kunnen beoordelen in hoeverre de effecten op ecologie en cultuurhistorie gecompenseerd, geïntegreerd of gemitigeerd moeten en kunnen worden.

3.2 VERKEERSVEILIGHEID

Aan de hand van de motorvoertuigenkilometers is voor verschillende wegvakken het aantal te verwachten letselslachtoffers vastgesteld. Als gevolg van de autonome groei van het autoverkeer zal ook het aantal letselslachtoffers toenemen. De gegevens vormen geen belemmering voor realisering van het plan.

3.3 LUCHTKWALITEIT

Voor het aspect luchtkwaliteit is in 2002 door TNO een onderzoek uitgevoerd naar NO₂ concentraties en fijn stof die veroorzaakt worden door verkeersemisies. Uit de concentratieberekeningen is gebleken dat voor 2005 de grenswaarde van fijn stof langs de A2 ter hoogte van Utrecht niet wordt overschreden. Dit is ook de verwachting indien sprake is van ongunstige meteorologische omstandigheden.

De NO₂ concentraties aan de zuidwestzijde (van de weg afgewende zijde van de geluidbeperkende voorziening) liggen ruim onder de norm. Aan de noordoostzijde van de snelweg zijn tot een afstand van 60 meter van de wegas NO₂ concentraties hoger dan de norm. De afstand van 60 meter wordt berekend vanuit de wegas van de A2. Het gebied ten oosten van de A2 is ingericht en in gebruik als bedrijventerrein. Binnen 60 meter uit de as van de weg is geen bedrijfsbebouwing aanwezig.

3.4 EXTERNE VEILIGHEID

Het milieuaspect externe veiligheid is een belangrijk aandachtspunt aangezien de A2 een belangrijke route is voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het Rijksbeleid (4^{de} Nationaal Milieuplan (NMP4) streeft er naar dat LPG-tankstations uit de steden verdwijnen. Gevolg hiervan is tweeledig: enerzijds neemt het aantal LPG-tankstations af, anderzijds kan het aantal verkeersbewegingen met LPG efficiënter worden ingericht. Tussen de aansluitingen Hooggelegen en Lage Weide worden parallelbanen Categorie I-tunnels aangelegd. Dit betekent dat gevaarlijke stoffen waaronder LPG niet over deze parallelbanen mag worden vervoerd. Een belangrijk criterium bij het berekenen van de externe veiligheid is het plaatsgebonden risico

(individueel en groepsrisico). De geldende normen worden niet overschreden. De normen voor groepsrisico zijn leidend bij de verdere planvorming rond de A2 ter hoogte van De Wetering.

Samenvattend kan wordt gesteld dat door verandering in beleid het een en ander verandert voor de externe veiligheid. De nadere uitwerking van de verlegging van de A2 heeft echter geen invloed op deze verandering. Hooguit verschuift de veiligheidszone naar het westen. De veiligheidssituatie blijft ondanks de ontwikkelingen acceptabel. Uit een studie van de provincie (2001) blijkt dat het plaatsgebonden en groepsrisico onder de norm cq. oriënteringswaarde blijft en geen problemen geeft.

3.5 GELUID

Voor beide zijden van het nieuwe tracé van de A2 tussen de NRU en het spoor is op basis van de meest recente prognoses (2015) akoestisch onderzoek verricht. In de berekeningen is uitgegaan van geluidwerende maatregelen in de vorm van wal en scherm aan de westzijde van de A2 vanaf het spoor Utrecht – Woerden tot en met het bedrijventerrein De Wetering - zuid. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van ZOAB als wegdekverharding.

3.5.1 Gebied ten westen van de A2

Voor de bestaande woningen die zijn gelegen ten westen van de A2 is geen separaat onderzoek verricht, omdat deze woningen in de toekomstige woonwijk Terwijde zijn gelegen. Voor de ontwikkeling van deze woonwijk worden overdrachtsmaatregelen getroffen waardoor in 2015 de belasting in deze wijk onder de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) ligt. Hiermee is aan de westzijde in de toekomst (2015) in ieder geval geen sprake (meer) van een saneringssituatie. De bestaande geluidsgevoelige bestemming aan de Huppeldijk ter plaatse van het nieuwe tracé van de A2 (of in de onmiddellijke nabijheid van de A2) worden gesloopt¹.

¹ Reconstructieonderzoek Rijksweg 2 Lage Weide; akoestisch onderzoek naar de gevolgen van de reconstructie van de A2 voor de bestaande woningen in Lage Weide.

Bij de berekening van de toekomstige geluidsbelasting voor de woningen in Terwijde is er van uitgegaan dat tussen Terwijde en de A2 een wal met daarop een scherm met een totale hoogte van 13 meter wordt gerealiseerd. Deze maatregelen zorgen ervoor dat er sprake is van een beperkt aantal woningen dat een hogere geluidsbelasting heeft dan 50 dB(A). Alternatief is dat de akoestische afscherming wordt gevormd door bedrijfsbebouwing direct aan de A2. Voor 128 woningen dient gebruik te worden gemaakt van de door Gedeputeerde Staten in het kader van het bestemmingsplan Leidsche Rijn verkregen ontheffingen voor een hogere grenswaarden.

3.5.2 Gebied ten oosten van de A2

Uit visuele controle is gebleken dat op het industrieterrein Lage Weide binnen de onderzoekszone van 600 meter (ligging ten oosten van de A2) momenteel nog een 7-tal bedrijfswoningen aanwezig zijn. Overige geluidsgevoelige objecten zijn niet aangetroffen.

De geluidsbelasting voor deze woningen is berekend voor de jaren 2003 en 2015. De geluidsbelasting bedraagt in 2003 maximaal 72 dB(A). In 2015 is de maximale belasting van geluid gedaald naar 65 dB(A). Deze daling wordt veroorzaakt door de verschuiving van de A2 naar het westen en door de toepassing van ZOAB.

Door deze significante afname van de geluidsbelasting is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Voor de vervolgprocedures is alleen de saneringssituatie van de panden aan de Reactorweg 63 en 65 en Atoomweg 51 van belang.

Voor deze woningen dient een saneringsprogramma te worden ingediend, waarbij per woning in het kader van de geluidssanering een hogere grenswaarde wordt vastgesteld.

3.6 LANDSCHAP EN ECOLOGIE

Het te beschouwen gebied is een gebied waarbinnen in beginsel effecten kunnen worden verwacht voor flora en fauna. In de CAU MER is hieraan de nodige aandacht besteed. Met het Tracébesluit en bij het vaststellen van het Masterplan Leidsche Rijn en daarop volgende besluitvorming is daarmee

tevens een afweging gemaakt ten aanzien van de aantasting van landschap en ecologie. De natuurlijkheid van de structuur in het huidige grasland van het plangebied van dit uitwerkingsplan is minimaal. Verder is er weinig variatie in begroeiingstypen. Opgaande begroeiing is alleen langs de (spoor)wegen en bij de erven te vinden.

Geconcludeerd kan worden dat de verlegging van de A2 binnen het plangebied van dit uitwerkingsplan nauwelijks tot geen ecologische effecten heeft omdat:

- de verlegging van de A2 in het noordelijke gedeelte vlak boven de spoorlijn Utrecht-Woerden start. Met andere woorden: in het noordelijke gedeelte van de A2 in Leidsche Rijn wordt de A2 nauwelijks verlegd;
- het gebied ten oosten van De Wetering al voor een groot gedeelte bebouwd is en geen ecologische waarden heeft;
- de ecologische waarden van het gebied ten westen van de A2 weinig waardevol zijn.

Door de verschuiving van de A2 ten zuiden van het spoorviaduct wordt mogelijk een groter deel van park Voorn aangetast dan reeds in de CAU MER beschouwd. De mogelijke extra milieu effecten die optreden zijn afhankelijk van de ontsluitingsvariant die voor Hooggelegen wordt gekozen. Hiervoor zijn nog een aantal varianten in beeld. De exacte mate van milieubelasting is daarom op dit moment nog niet vast te stellen.

3.7 WATERHUISHOUDING EN BODEMKWALITEIT

Het tracé dat nu aan de orde is maakt geen deel uit van een aardkundig waardevol gebied. In de nieuwe situatie is geen sprake van een andere waterhuishouding dan bij de huidige ligging van de A2. Op het tracé zijn twee locaties met bodemverontreiniging aanwezig. Een ter hoogte van de aansluiting NRU (vuilstort) en een in de bocht van het tracé aan de zijde van Leidsche Rijn. Uit onderzoek is gebleken dat de verontreinigingen geen belemmering vormen voor de aanleg van de weg.

3.8 MONUMENTEN EN ARCHEOLOGISCH WAARDEVOLLE GEBIEDEN

In het noordelijke gedeelte van Leidsche Rijn langs de A2 loopt een historische weg (Huppeldijk).

Direct ten noorden van het spoor Utrecht-Woerden aan het begin van de historische weg ligt een archeologische vindplaats. Tijdens waarderend booronderzoek zijn op deze plaats verscheidene vondsten gedaan die er op duiden dat daar een kleine nederzetting of grafveld uit de Bronstijd aanwezig was.

De archeologische waarden zijn opgegraven, gedocumenteerd en vervolgens opgeslagen door de gemeente Utrecht.

De verlegging van het noordelijke gedeelte van de A2 heeft consequenties voor het historische wegpatroon van Leidsche Rijn (Huppeldijk).

Hiervan komt een gedeelte te vervallen.

4. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het project is opgenomen in de realisatietabel van het Meerjaren Investeringsprogramma Transport (MIT). Op 3 juli 2002 is met het Rijk een overeenkomst gesloten inzake de realisering van de verlegging en verbreding van de A2 tussen NRU en Oudenrijn. Bestuur Regio Utrecht (BRU), provincie en gemeente Utrecht leveren een financiële bijdrage. Hiermee is de financiële uitvoering van het project verzekerd.

5. JURIDISCH PLAN

Het uitwerkingsplan kent één bestemming: Verkeersdoeleinden, verkeersweg. Binnen deze bestemming zijn autowegen toegestaan alsmede daarbij behorende bouwwerken. Daaronder zijn ook geluidwerende voorzieningen begrepen. Het plan maakt het realiseren van een wal en scherm mogelijk. Het maximaal aantal rijstroken en de hoofdfunctie van de wegen zijn omschreven.

De overige in het 'moederplan' Leidsche Rijn 1999' opgenomen bepalingen zijn eveneens onverminderd van kracht voor dit uitwerkingsplan.

6. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

Met ingang van 3 april 2003 heeft het voorontwerp van het uitwerkingsplan gedurende vier weken ter inzage gelegen. Op 17 april 2003 heeft een inloop informatieavond plaatsgevonden op het Informatiecentrum Leidsche Rijn. Vragen van bezoekers zijn ter plaatse beantwoord. Gedurende de termijn van terinzageligging is een drietal inspraakreacties ingediend. Deze hadden betrekking op een aantal milieu aspecten zoals vragen over bodemverontreiniging en wijze van afwatering. Daarnaast was er enige onduidelijkheid over de exacte uitvoering van het wegprofiel. Tenslotte werd verzocht nader in te gaan op de bereikbaarheid en zichtbaarheid van een bedrijf op bedrijfsterrein Lage Weide.

Naar aanleiding van deze reacties is een inspraaknota opgesteld, die op 17 juni 2003 door de commissie SO is geaccordeerd.

De inspraakreacties hebben niet geleid tot inhoudelijke aanpassing van het voorontwerp uitwerkingsplan.

Het ontwerp uitwerkingsplan is met ingang van 28 augustus 2003 wederom voor vier weken terinzage gelegd.

Er is één zienswijze ingediend welke niet tot aanpassing van het plan heeft geleid.

Bij de vaststelling is het plan ambtelijk gewijzigd om de geplande ondergrondse leidingentunnel mogelijk te maken.