

Bestemmingsplan



HOV-baan Transwijk, Kanaleneiland

Vastgesteld,



HOV-baan Transwijk, Kanaleneiland

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Voorgeschiedenis	8
1.3	Doelstelling	8
1.4	Ligging en begrenzing plangebied	8
1.5	Vigerende bestemmingsplannen	9
1.6	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	Relevante beleidskaders	11
2.1	Rijksbeleid	11
2.2	Provinciaal en regionaal beleid	11
2.3	Gemeentelijk beleid	13
2.4	Conclusie	17
Hoofdstuk 3	Bestaande en toekomstige situatie	19
3.1	Inleiding	19
3.2	Beschrijving van het plangebied	19
3.3	Conclusie	28
Hoofdstuk 4	Onderzoek en randvoorwaarden	29
4.1	Inleiding	29
4.2	Milieu-effectrapportage en m.e.r.-beoordeling	29
4.3	Geluidhinder	29
4.4	Externe veiligheid	30
4.5	Explosieven	31
4.6	Luchtkwaliteit	31
4.7	Bodemkwaliteit	33
4.8	Trillingen	34
4.9	Milieu en gezondheid	35
4.10	Ecologie	35
4.11	Water	36
4.12	Archeologie	41
4.13	Kabels en leidingen	45
4.14	Conclusie	45
Hoofdstuk 5	Uitvoerbaarheid	47
5.1	Economische uitvoerbaarheid	47
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	48
Hoofdstuk 6	Juridische planopzet	49
6.1	Inleiding	49
6.2	Opbouw regels	49
6.3	Artikelsgewijze toelichting	49
6.4	Handhaving	53

Hoofdstuk 1	Inleidende regels	54
Artikel 1	Begrippen	54
Artikel 2	Wijze van meten	56
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	57
Artikel 3	Groen	57
Artikel 4	Verkeer	57
Artikel 5	Verkeer – Openbaar vervoer	58
Artikel 6	Verkeer – Verblijfsgebied	58
Artikel 7	Water	59
Artikel 8	Leiding	59
Artikel 9	Waarde – Archeologie	60
Artikel 10	Waterstaat – Waterkering	60
Hoofdstuk 3	Algemene regels	61
Artikel 11	Antidubbeltelbepaling	61
Artikel 12	Algemene gebruiksregels	61
Artikel 13	Algemene aanduidingsregels	61
Artikel 14	Algemene afwijkingsregels	61
Artikel 15	Algemene wijzigingsregels	62
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	63
Artikel 16	Overgangsrecht	63
Artikel 17	Slotregel	63

Bijlagen toelichting

Bijlage 1 Onderzoek geluid

Bijlage 2 Explosievenonderzoek

Bijlage 3 Verkennend Bodemonderzoek

Bijlage 4 Onderzoek luchtkwaliteit

Bijlage 5 Actualisatie luchtberekeningen HOV-baan Transwijk Kanaleneiland, 22 september 2015

Bijlage 6 Onderzoek trillingen, quickscan

Bijlage 7 Knelpuntenanalyse trillingen

Bijlage 8 Quick-scan ecologie

Bijlage 9 Nader Flora en Fauna onderzoek 2013

Bijlage 10 Quickscan Flora- en Faunawet Busbaan Transwijk 25 september 2015

Bijlage 11 Verhard oppervlak Z80 en Z90

Bijlage 12 Effect onderdoorgangen op grondwaterstromen

Bijlage 13 Archeologisch vooronderzoek

Bijlage 14 Planschaderisicoanalyse

Bijlage 15 Trillingsonderzoek

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In Utrecht wordt een netwerk van Hoogwaardig Openbaar Vervoer aangelegd (HOV) aangelegd. Dit netwerk is een van de onderdelen van het bereikbaarheidsprogramma van de gemeente Utrecht, dat nodig is vanwege de snelgroeiende automobiliteit, de grote gebiedsontwikkelingen (Leidsche Rijn en Stationsgebied) en de ligging van de stad in het hart van Nederland.

Het HOV-netwerk aan de westzijde van de stad is opgeknipt in een Noord- en een Zuidradiaal, beide bestaand uit meerdere tracédelen die gefaseerd zijn aangelegd vanaf 2000 (onder andere afhankelijk van planvorming van Leidsche Rijn). De Papendorpsebrug (Z70) en de Vleutenseweg (N70) waren destijds de eerste tracédelen en sindsdien zijn de meeste tracédelen gerealiseerd. De laatste schakels die nog niet zijn gerealiseerd, zijn het onderdeel N40/N50 van de Noordradiaal door Leidsche Rijn Centrum (2016) en van de Zuidradiaal, de Z50 door Rijnvliet (2014), de Z80 door Kanaleneiland/Transwijk en de Z90 door Dichterswijk. Deze laatste twee betreffen inpassingen in bestaand stedelijk gebied. Voorliggend bestemmingsplan is gericht op het mogelijk maken van de Z80.



Afbeelding 1.1: Ligging Z80 / Z90 (binnen cirkel Z80)

Naast de aanleg van HOV, wil de gemeente Utrecht dat het bestaande en toekomstige autoverkeer veiliger en beter in, uit en om de stad kan worden geleid. De herinrichting van het tracé Van Zijstweg –Dr. M.A. Tellegenlaan – Overste den Oudenlaan en Anne Frankplein is één van de projecten zoals opgenomen in het Aanvullend Investeringsprogramma Autobereikbaarheid 2003 (5 november 2003). De herinrichting van deze wegen is financieel verankerd in het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid en Luchtkwaliteit 2013 (27 juni 2013).

1.2 Voorgeschiedenis

Over de uitgangspunten voor de ontwikkelingen die met dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, zijn de afgelopen jaren al diverse bestuurlijke besluiten genomen. In 1999 heeft de Raad besloten dat er in Utrecht een netwerk voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer moet worden aangelegd. In het Masterplan voor het Stationsgebied uit 2003 is aangegeven dat de Overste den Oudenlaan, de Dr. M.A. Tellegenlaan en de Van Zijstweg aangepast moeten worden ten behoeve van de bereikbaarheid van het stationsgebied. Het belang hiervan is onderstreept in het Actieplan Luchtkwaliteit uit 2009. Hiermee is de basis gelegd voor het ontwerp voor de HOV Zuidradiaal. Het voorlopig ontwerp (VO) voor het deel van de Zuidradiaal langs Transwijk is de basis voor voorliggend bestemmingsplan.

1.3 Doelstelling

De hoofddoelstelling van het bestemmingsplan HOV-baan Transwijk, Kanaleneiland is de HOV-baan (Z80), vanaf de Churchilllaan tot en met de Overste den Oudenlaan, en de verkeerskundige aanpassingen ten behoeve van de doorstroming naar en bereikbaarheid van het stationsgebied juridisch planologisch mogelijk te maken.

De overige delen van de HOV-Zuidradiaal worden mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan HOV-baan Rijnvliet (Z50), dat reeds onherroepelijk is en het nog in voorbereiding zijnde bestemmingsplan HOV-baan Van Zijstweg-Overste den Oudenlaan, Kanaleneiland (Z90).

In het plan zijn de wijzigingen in de wet- en regelgeving en het beleid van de verschillende overheden op het gebied van de ruimtelijke ordening, die zich in de loop van de tijd hebben voorgedaan, verwerkt. Met dit bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij recent tot stand gekomen bestemmingsplannen binnen de gemeente, om de uniformiteit van bestemmingen en regelgeving te bevorderen.

1.4 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied omvat de toekomstige busbaan, autowegen en langzaam verkeer- infrastructuur en de daarbij behorende aanpassingen in haar directe omgeving. Het traject loopt vanaf de dr. M.A. Tellegenlaan, via de Overste den Oudenlaan, het Anne Frankplein, de Koningin Wilhelminalaan, het 5 Meiplein tot en met de Churchilllaan. Zie afbeelding 1.2.



Afbeelding 1.2: begrenzing plangebied

1.5 Vigerende bestemmingsplannen

Binnen het gebied vigeren de het volgende bestemmingsplannen en een beheersverordening:

Bestemmingsplan	Vastgesteld door raad	Onherroepelijk
Kanaleneiland	06-04-1978	25-04-1979 (goedgekeurd GS)

Beheersverordening	Vastgesteld door raad	Onherroepelijk
Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk	20 juni 2013	11 juli 2013

De voorgenomen ontwikkeling past deels in het vigerende bestemmingsplan. Op onderdelen wijkt de ontwikkeling af van de geldende regels. Om tot een samenhangende juridische en actuele regeling te komen, is gekozen voor een nieuw bestemmingsplan voor het gehele nieuwe tracé en profiel.

1.6 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat de beschrijving van de relevante beleidskaders. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de bestaande situatie en worden de mogelijkheden die het plan biedt aan de toekomstige ontwikkelingen beschreven. De diverse noodzakelijke onderzoeken ten aanzien van onder meer milieuaspecten komen in hoofdstuk 4 aan bod. In hoofdstuk 5 komt de juridische toelichting op de planregels aan bod. Hoofdstuk 6 gaat in op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders

2.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld en daarmee van kracht geworden. De SVIR vervangt de Nota Ruimte en de Structuurvisie Randstad 2040.

In de Structuurvisie gooit het Rijk het roer om. Het uitgangspunt is om meer over te laten aan provincies en gemeenten: minder nationaal belang en eenvoudigere regelgeving. Het Barro bevat de juridische uitwerking van het beleid en heeft zoveel mogelijk een directe doorwerking op de lokale besluitvorming, daar waar dit niet mogelijk is (bijvoorbeeld ecologische hoofdstructuur) is gekozen voor een indirecte doorwerking via de provincie. Het Barro (ook wel AmvB Ruimte) is, met uitzondering van enkele artikelen, op 30 december 2011 in werking getreden.

De mobiliteit van personen (per auto en openbaar vervoer) en het goederenvervoer blijven de komende decennia nog groeien, met name in de stedelijke regio's en op de belangrijke verbindingen naar Duitsland en België. Deze groei van de mobiliteit over de weg, spoor en vaarwegen zal worden gefaciliteerd, waarbij de gebruiker voorop staat. De in de structuurvisie opgenomen ambitie is dat gebruikers in 2040 beschikken over optimale ketenmobiliteit door een goede verbinding van de verschillende mobiliteitsnetwerken via multimodale knooppunten (voor personen en goederen) en door een goede afstemming van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling.

Het Rijk wil samen met de decentrale overheden het openbaar vervoersysteem vanuit de behoefte van de reiziger inrichten, zodat verschillende systemen van openbaar vervoer (bus, regionaal openbaar vervoer en spoor) en het voor- en natransport beter op elkaar aansluiten.

De aanleg van een netwerk van vrije busbanen en trambanen in Utrecht sluit hierbij aan. De uitvoering en inpassing is een taak van de regio en de gemeente.

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (2013–2025) en verordening

De provincie Utrecht heeft op 4 februari 2013 de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (2013–2028) vastgesteld. In deze structuurvisie is de strategie van Utrecht Agenda 2040 in ruimtelijke zin verder uitgewerkt. De nieuwe structuurvisie bevat het beleid voor de periode 2013–2028.

In de Provinciale Structuurvisie is aangegeven dat de Provincie belang hecht aan een goede bereikbaarheid van woon-, werk en vrije tijdslocaties. De rol van de Provincie is stimuleren en participeren. De HOV-baan Transwijk (Z80) is op de deelkaart verkeer en vervoer aangeduid als regionaal HOV.

Regionaal Verkeers- en Vervoerplan 2005 –2015 (RVVP), actualisatie, 19 maart 2008
Het RVVP (vastgesteld door het voormalige Bestuur Regio Utrecht (BRU), nu onderdeel van de Provincie Utrecht) bouwt voort op de beleidsuitspraken in de Strategische Mobiliteitsvisie Midden-Nederland en sluit aan op het nationaal beleid.

Hoofdpunten van het beleid zijn:

- het mobiliteitsbeleid is niet vraagvolgend. Het autogebruik wordt door diverse maatregelen beïnvloed (onder andere gedragsverandering). Oogmerk is de spitsen te ontlasten;
- de verkeersveiligheid wordt verbeterd door het oplossen van knelpunten en het toepassen van het concept Duurzaam Veilig;
- leefbaarheid vormt een randvoorwaarde voor de te nemen maatregelen;
- prijzmaatregelen, onmisbaar als sturingselement, worden voorbereid;
- de nadruk komt te liggen op benuttingsmaatregelen;
- de verbindingen in de Randstad (Deltametropool) worden verbeterd;

- g. problemen worden opgelost door gebiedsgerichte samenwerking;
- h. nieuwe technologieën worden toegepast;
- i. integrale netwerkvisie is uitgangspunt.

Belangrijkste uitgangspunt van het openbaarvervoerbeleid is dat een goed product moet worden geleverd dat aantrekkelijk is voor nieuwe en bestaande reizigers. Dat betekent onder andere dat dienstregelingen goed worden nagekomen met snelle verbindingen. Aanbieders moeten daarbij zorgen voor een veilige omgeving en een inzichtelijk en passend aanbod tegen een redelijke prijs. In het RVVP is aangegeven dat spoedig gestart wordt met de HOV-verbindingen (de noord en zuidradiaal) naar Leidsche Rijn. Op kaart in het RVVP is de HOV-lijn aangegeven zoals die er komt (openbaarvervoerprojecten Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT)). De subsidiebeschikkingen van het Rijk zijn afgegeven.

Regionaal structuurplan (RSP) 2005

In het Regionaal Structuurplan (RSP) is in grote lijnen weergegeven hoe de regio Utrecht zich de komende jaren moet gaan ontwikkelen op het gebied van wonen, werken, groen en bereikbaarheid. Het huidige RSP heeft onder de nieuwe wet dezelfde status gekregen als een provinciale structuurvisie. De inhoud van het door de samenwerkende gemeenten vastgestelde RSP blijft geldig tot 2015.

De regio om Utrecht is een belangrijk onderdeel van de Randstad en fungeert als draaischijf tussen de Randstad, de twee mainports en de economie van overig Nederland en het achterland. De bereikbaarheid van en binnen de hele regio is van belang voor een optimaal functioneren. Voor de verbetering van de bereikbaarheid op randstedelijk niveau zet de regio in op een integrale kwaliteitssprong van het infrastructurele netwerk en op een selectieve bereikbaarheid. Een integrale kwaliteitssprong houdt in: een betere benutting van de bestaande infrastructuur, de realisatie van nieuwe ontbrekende verbindingen en het verbeteren van de samenhang tussen netwerken van openbaar vervoer, auto en fiets.

Ten aanzien van openbaar vervoer gaat het structuurplan uit van aanbod dat is afgestemd op de vraag ter plaatse. In de stedelijke gebieden is een goed HOV-netwerk daarbij van belang om de gewenste (grote) capaciteit te bieden. In het programma van het RSP is realisatie van de zogenaamde 'HOV-bril', waaronder de aanleg van de HOV-verbinding van/naar Leidsche Rijn, aangevuld met Versneld Openbaar Vervoer (VOV) in de rest van de agglomeratie opgenomen. Met de aanpassingen van de Overste den Oudenlaan wordt de bestaande infrastructuur verbeterd.

OV-visie voor de regio Utrecht 'Snel, betrouwbaar en effectief', 29 februari 2012

De OV-visie van het voormalig Bestuur Regio Utrecht (BRU), nu onderdeel van de Provincie Utrecht, richt zich vooral op de wensen van de reiziger die kan kiezen voor openbaar vervoer, en op relaties waar openbaar vervoer een duidelijke toegevoegde waarde heeft. BRU focust op een efficiënter OV-netwerk, het niet verder uitbreiden van de sociale en ontsluitende functie van het OV-systeem, een realistische verdeling over de regio van de bereikbaarheid per openbaar vervoer, en op Utrecht Centraal als hét OV-knooppunt van de regio Utrecht.

In de visie is aangegeven dat, vanwege investeringen in het landelijke spoornet en de ruimtelijke ontwikkeling van het stationsgebied, Utrecht Centraal in de toekomst nog belangrijker zal worden. Hier wordt dan ook fors geïnvesteerd in HOV-infrastructuur voor bus- en tram. Daarmee wordt een optimaal functionerende OV-knoop gerealiseerd bij de nu verwachte bus- en tramintensiteiten in 2020.

VERDERpakket 2010-2020, Projectenboek, 12 april 2010

In VERDER werken lokale en regionale overheden, waaronder het voormalig Bestuur Regio Utrecht, samen aan de bereikbaarheid van Midden-Nederland. VERDER zoekt in verschillende programma's naar oplossingen en maatregelen voor het verbeteren van de bereikbaarheid, zonder daarbij elementen als leefbaarheid, duurzaamheid, verkeersveiligheid en milieu uit het oog te verliezen.

Het voormalige BRU heeft zich, samen met de andere regionale partners, in de planstudie Ring Utrecht voortdurend ingezet voor de duurzaamheid van de plannen, de mogelijke koppeling met binnenstedelijk bouwen en het verder ontwikkelen van het openbaar vervoer: onderwerpen die in de zogenaamde 'ladder van Verdaas' in een logische volgorde worden opgesomd.

Het verder vormgeven van het HOV-netwerk als ruggengraat van het OV in de regio, samen met Randstadspoor, is komende jaren een belangrijke prioriteit van de regionale samenwerking.

2.3 Gemeentelijk beleid

HOV-netwerk

De gemeente Utrecht heeft in 1999 besloten een netwerk van vrije busbanen aan te leggen. Dit netwerk bestaat uit twee verbindingen: Utrecht CS – De Uithof en Utrecht CS – Leidsche Rijn. Met dit netwerk van vrije busbanen en de inzet van frequent rijdende, comfortabele bussen willen de gemeente Utrecht en het Bestuur Regio Utrecht een vorm van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) bieden als alternatief voor de auto.

De HOV Zuidradiaal verbindt Utrecht Centraal met het busstation in de Meern-Oost in aansluiting op de noordradiaal. Het uiterlijk van de HOV-baan wordt gekenmerkt door uniformiteit in materialisatie en maatvoering, zoals elders in Leidsche Rijn gebruikelijk is.



Afbeelding 2.1: HOV-netwerk vrije busbanen

Coalitieakkoord Utrecht 2014–2018

Het coalitieakkoord Utrecht 2014–2018 'Utrecht maken we samen' is vastgesteld op 25 april 2014. Ten aanzien van mobiliteit en luchtkwaliteit heeft het college in haar akkoord aangegeven dat ruimtelijke kwaliteit leidend is in het goed organiseren van mobiliteit. Passend bij de stedenbouwkundige ruimte en randvoorwaarden van onder andere leefbaarheid, geluid en luchtkwaliteit. Een samenhangend netwerk van Randstadspoor, tram en HOV busbanen zijn de basis van een schaa sprong van het OV systeem. Het college wil het OV netwerk beter laten aansluiten bij de stad. Het OV moet een aantrekkelijk alternatief worden voor autoverkeer. Het college zet actief in op het realiseren van de OV-visie van het BRU. De aanleg van de HOV-baan maakt onderdeel uit van de OV-visie van het BRU en past binnen de ambities van het college.

Tevens geeft het college aan de ongelijkvloerse kruisingen Anne Frankplein en 5 meiplein soberder te willen uitvoeren. Het vrijkomende geld wil het college benutten voor andere ambities binnen het bereikbaarheidsprogramma.

Quick scan

De planvorming voor het project HOV Zuidradiaal Z80 is in april 2014 "On Hold" gezet vanwege de wens is om de ongelijkvloerse kruisingen Anne Frankplein en 5 meiplein soberder uit te voeren.

Op basis hiervan is in 2014 een quick scan opgesteld waarin is gekeken naar de effecten van een mogelijke versobering op de functionaliteit van de pleinen in het geval deze gelijkvloers worden uitgevoerd.

De quick scan geeft aan dat het onwenselijk c.q. onmogelijk is binnen de wettelijke kaders (geluidswetgeving) om de kruisingen gelijkvloers aan te leggen. De resultaten van de quick scan zijn in januari 2015 middels een commissiebrief aan de Commissie Stad en Ruimte gerapporteerd en in maart 2015 in de commissie besproken.

De conclusie van de commissiebrief is om verder te gaan met de plannen voor de tunnelvariant voor het 5 meiplein en het Anne Frankplein. Hierbij is de inspanningsverplichting meegegeven om waar het enigszins mogelijk is te komen tot kostenbesparing op onderwerpen als aanbesteding, planning materiaalkeuze e.d. met als doel zo ver mogelijk binnen de taakstellende ramingen te blijven.

Masterplan Leidsche Rijn (1995)

In 1995 is voor Leidsche Rijn een masterplan opgesteld. Hierin zijn de grove lijnen vastgelegd voor de ontwikkeling van Leidsche Rijn. Voor een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer (OV) wordt naast het Randstadspoor ook ingezet op twee busverbindingen via vrijliggende busbanen door het gebied. Dit zijn de Noord- en Zuidradiaal. Deze twee lijnen komen samen bij de haltelocatie Oudenrijn op de kop van bedrijventerrein Oudenrijn.

Actualisatie Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn (2003)

De Actualisatie Ontwikkelingsvisie 2003 borduurt sterk voort op het oorspronkelijke gedachtegoed uit het Masterplan (1996), de Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn Utrecht (1997) en de Structuurschets Vleuten-De Meern. Hoofdpunten in de Actualisatie zijn: meer ruime, flexibele en dure woningen, meer en bijzondere parkeermogelijkheden, aangepaste wegenstructuur en extra openbaar vervoer.

Structuurvisie Utrecht 2015-2030

In de structuurvisie (2004) wordt geconstateerd dat de economische structuur van Utrecht leunt op een goede bereikbaarheid. De programmatische toevoegingen en, met name, de autonome groei van de mobiliteit in Utrecht, de regio en in de rest van de Deltametropool, trekken een zware wissel op de stedelijke rijkswegenstructuur. Het netwerk van (spoor)wegen staat onder druk. Aanvullende investeringen zijn nodig om dit netwerk goed te laten functioneren en de bereikbaarheid van Utrecht op het gewenste niveau te brengen. Het verbeteren van de bereikbaarheid van het Stationsgebied maakt onderdeel uit van het uitvoeringsprogramma tot 2015. Het completeren van de HOV-baan naar Leidsche Rijn en het verbeteren van de autobereikbaarheid valt hieronder.

Masterplan Stationsgebied (2003)

Het Masterplan Stationsgebied biedt het kader voor de ontwikkelingen in het stationsgebied voor een periode tot circa 2020. Het masterplan is een vertaling van Visie A 'Stadshart verruimd' waarvoor een meerderheid van de Utrechtse kiezers in een raadplegend referendum in 2002 heeft gekozen. Eigenschappen van die visie zijn met name twee hoofdroutes van oost naar west, een verbouwd Muziekcentrum aan het Vredenburg, een ondertunneld Westplein en een rustige Catharijnesingel.

De doelstelling is een sterk logistiek knooppunt, hoogwaardige openbare ruimte, architectuur van hoge kwaliteit en intensief ruimtegebruik te ontwikkelen die hun bijdrage leveren aan het nieuwe centrum van Utrecht, dat bewoners, reizigers, winkelend publiek en werkenden beleven als prettig, schoon en veilig. Inclusief het aanvullend investeringsprogramma Autobereikbaarheid Stationsgebied, uitgaande van twee invalsroutes naar het stationsgebied (westelijk en oostelijk). De Overste den Oudenlaan en Van Zijstweg maken onderdeel uit van één van de invalsroutes naar het Stationsgebied.

Bereikbaarheidsvisie (verkeersparagraaf Masterplan Stationsgebied)

Voorwaarde voor een succesvolle aanpak van het Stationsgebied is een goede bereikbaarheid. Het Stationsgebied moet daarom goed toegankelijk en uitnodigend zijn voor bewoners, bezoekers, werkenden en

reizigers. Een goed evenwicht tussen 'er kunnen komen' en 'er willen zijn' is voor elke belanghebbende partij cruciaal. Enkele algemene probleempunten ten aanzien van verkeer en vervoer zijn:

- a. Een toename van het aantal autoverplaatsingen;
- b. De verkeersruimte is overwegend beschikbaar voor auto en openbaar vervoer;
- c. De verkeerssituatie is voor voetgangers en fietsers op meerdere plaatsen onveilig en onoverzichtelijk;
- d. Er is sprake van barrièrewerking van het Westplein, de Catharijnebaan en de tram/busroute op het Smakkelaarsveld;
- e. De normen voor luchtkwaliteit worden overschreden in en om het stationsgebied (Graadt van Roggenweg, Westplein, Daalsetunnel en Catharijnesingel Zuid).

Op grond van bovenstaande probleempunten is er voor gekozen om het oostelijke Stationsgebied te ontsluiten via de route Graadt van Roggenweg – Daalsesingel – Paardenveld – Daalsesingel en het westelijk Stationsgebied via de route Overste den Oudenlaan – Van Zijstweg – Croeselaan. In het westelijk Stationsgebied zal de Overste den Oudenlaan worden verbreed naar 2x2 rijstroken. Ook is het de bedoeling om de rijbaan van de Tellegenlaan – Van Zijstweg te reconstrueren.

Structuurplan Stationsgebied (2006)

Dit document is de juridische vertaalslag van het Masterplan voor het Stationsgebied uit 2003, inclusief de bijbehorende actualisatie uit 2004. Het Stationsgebied heeft een grote variatie aan functies. Bestaande sterke functies worden beter verankerd in het Stationsgebied en zwakkere gebieden worden vernieuwd door nieuwe functies toe te voegen. Intensivering van ruimtegebruik rond dit openbaarvervoer knooppunt, door het te ontwikkelen als toplocatie voor werken, wonen en voorzieningen, is van stedelijke, regionale en landelijke betekenis. Versterken van de stad geeft de stad leven, dynamiek en variatie in ruimte en cultuur. Bovendien is stedelijke concentratie van groot belang voor het buitengebied. Door concentratie in de stad, blijft ruimte buiten de stad gespaard. Door te intensiveren op een grote openbaar vervoer knooppunt wordt de stedelijke functies geconcentreerd. Hiermee voert de gemeente rijksdoelstellingen uit op het gebied van de Ruimtelijke Ordening.

Gemeentelijk Verkeer en vervoerplan (2005)

In het gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) 2005–2020 (op 8 september 2005 vastgesteld door de gemeenteraad), staat de gemeentelijke visie op het verkeer en vervoer in Utrecht tot 2020. Een langetermijnvisie op verkeer en vervoer is onder andere nodig om de groei van de mobiliteit in de toekomst goed op te kunnen vangen. De aanleg van de HOV Zuidradiaal maakt onderdeel uit van het netwerk dat is opgenomen in het GVVP. De Van Zijstweg, Dr. M.A. Tellegenlaan en de Overste den Oudenlaan zijn in het GVVP aangewezen als primaire as. Primaire assen moeten de kerngebieden bereikbaar maken. Het grootste deel van het autoverkeer naar de kerngebieden, in dit geval het stationsgebied, gaat via deze assen;

Voor de middellange termijn heeft Utrecht een grotendeels vastgesteld OV-infrastructuurprogramma. Onderdeel van dit programma is de aanleg van Hoogwaardig Openbaar Vervoer.

Actieplan Luchtkwaliteit 2009

Op 3 december 2009 heeft de gemeenteraad het Actieplan Luchtkwaliteit 2009 vastgesteld.

Schone lucht, een bereikbare stad en duurzame groei. Dat zijn de doelstellingen van het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht. Het ALU bevat een samenhangend pakket maatregelen om de luchtkwaliteitsknelpunten op te lossen, bewoners, werkenden en bezoekers te stimuleren meer met het openbaar vervoer en de fiets te reizen en knelpunten in het autoverkeer op te lossen.

Een van deze maatregelen uit het ALU is het aanbrengen van een knip op de Croeselaan. Hierdoor zal het verkeer toenemen op onder andere de Overste den Oudenlaan. Het profiel van de weg zal hierop worden aangepast en verbreed worden naar 2x2 rijstroken.

Extra gebruik van OV en fiets volstaat niet om de volledige groei van het autoverkeer op te vangen. Daarom worden er maatregelen genomen om knelpunten in het autoverkeer aan te pakken. Uitgangspunt daarbij is dat binnenstedelijk verkeer tussen wijken zo veel mogelijk via de verdeelring plaatsvindt. Daarvoor is een robuuste verdeelring nodig.

Groenstructuurplan Utrecht 'Stad en land verbonden'

Gemeente Utrecht heeft in 2007 een groenstructuurplan vastgesteld ter behoud en ontwikkeling van de kwaliteiten van het stedelijk groen als onderdeel van een kwalitatief hoogstaand woon- en vestigingsklimaat.

Het Groenstructuurplan (2007–2030) van Utrecht geeft in hoofdlijnen de gebruiksfunctie, de bestemming, de beeldende rol, de ecologische betekenis en het onderhoudskarakter van de groenvoorzieningen in de stad aan. Dit kunnen bestaande voorzieningen zijn of voorzieningen die nog ontwikkeld gaan worden.

De visie voor het stedelijk groen gaat uit van de verbetering van de kwaliteit van het huidige stedelijke groenareaal, het realiseren van groene verbindingen naar de omringende landschappen en uitbreiding van het groene areaal om Utrecht.

De meest kansrijke en belangrijke onderdelen voor de ontwikkeling van de groenstructuur zijn:

1. De ontwikkeling van drie groene recreatiegebieden grenzend aan de bebouwde kom: Utrecht–west (Haarzuilens en het IJsselbos), Noorderpark en Groenraven–oost;
2. Het Leidsche Rijn Park als groot binnenstedelijk groengebied;
3. De versterking van het groen in de na–oorlogse wijken Zuilen, Ondiep, Overvecht, Hoograven en Kanaleneiland.

In de visie op de stedelijke groenstructuur Utrecht 2030 is aangegeven dat de groene verbinding tussen Park Transwijk en het Amsterdam Rijnkanaal versterkt moet worden en dat Park Transwijk verbonden moet worden met het groen en water langs de sportvelden ten noorden van het park. Bij het ontwerp voor de infrastructurele aanpassingen is rekening gehouden met groene bermen en bomenrijen.

Bomenbeleid Utrecht

Een van de belangrijkste doelen van het Utrechtse bomenbeleid (vastgesteld in 2009) is een samenhangende bomenstructuur voor de stad te verbeteren en te ontwikkelen, gebaseerd op cultuurhistorische, ruimtelijke en ecologische uitgangspunten en milieu.

Voor 2030 zet de gemeente in op het behoud en de ontwikkeling van de bomenstructuur. Dit zal gebeuren door twee beleidsdoelstellingen:

- Waar mogelijk ontbrekende bomen in de bomenstructuur aanvullen om zo een samenhangende structuur te creëren. Dat betekent bij de ruimtelijke plannen in de komende jaren bezien waar bomen kunnen worden toegevoegd om zo de bomenlanen en pleinen te completeren. Daarnaast bij ingrepen in de huidige structuur op basis van een goed programma van eisen de structuur weer aanvullen;
- De bomenstructuur verder verbeteren door extra zorg aan beheer en onderhoud te besteden. Dit kan resulteren in extra zorg bij aanplanting van bomen, bij groeiplaatsen van oudere bomen, bij de verzorging van de bomen in de jeugdfase en bij bomenziekten.

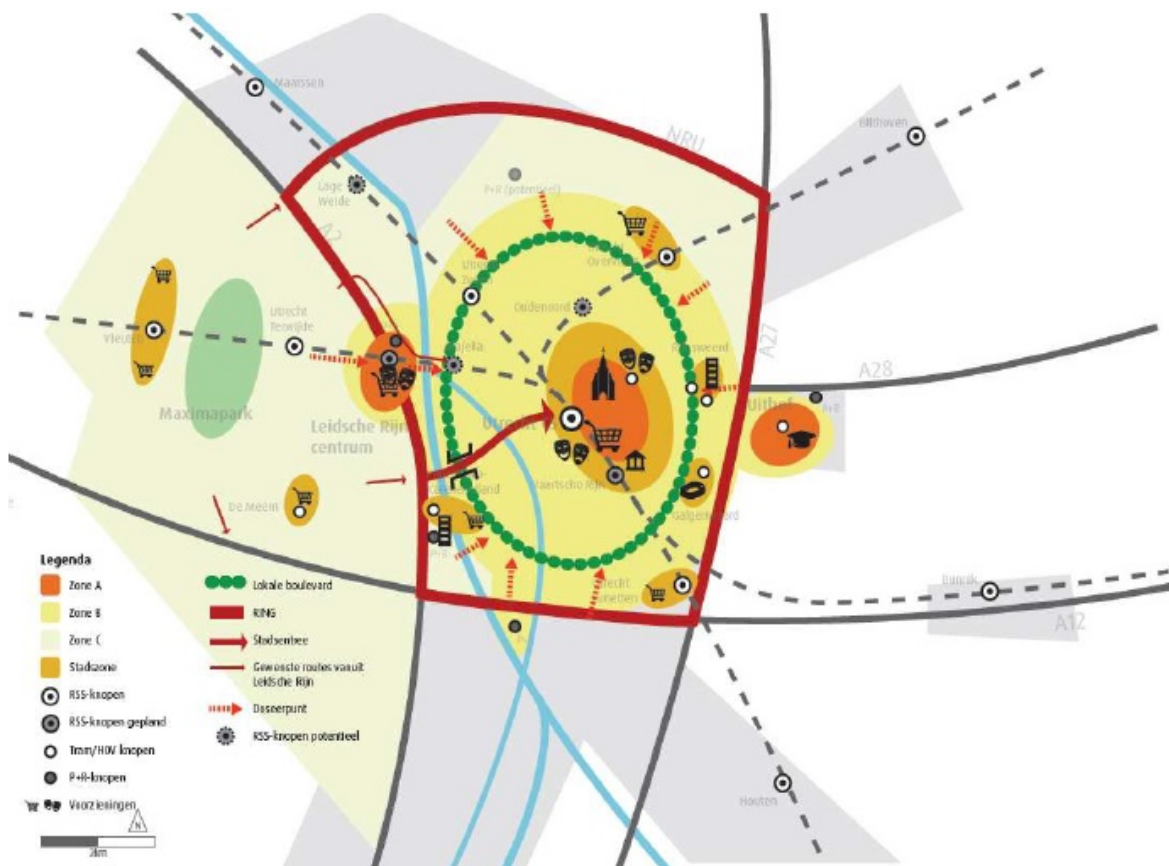
Sinds 1 januari 2007 kennen alle gemeentelijke ruimtelijke plannen in de stad een bomenparagraaf. De bomenparagraaf biedt vanaf het begin en in alle fasen van een planproces de mogelijkheid een belangenafweging te maken over de gevolgen van een ruimtelijk plan voor bomen. Voor dit bestemmingsplan is relevant dat de Churchilllaan als parkway is aangemerkt en de Koningin Wilhelminalaan en Overste den Oudenlaan als stadslaan en deel uitmaken van de hoofdboomstructuur. De bomen zullen hier zoveel mogelijk behouden blijven en waar mogelijk aangevuld worden, zodat de laanstructuur behouden blijft.

Ambitiedocument 'Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar', juli 2012

De gemeente wil van Utrecht dé fiets– en OV–stad van Nederland maken. De introductie van een tramnetwerk in de stad vormt hiervan de motor. Ondanks een forse binnenstedelijke verdichting dient de groei van de automobiliteit te halveren. In de openbare ruimte wil de gemeente een kwaliteitssprong realiseren. Deze ambities zijn samengebracht onder het motto 'Utrecht Aantrekkelijke en Bereikbare Stad' en dit Ambitiedocument geeft een uitwerking van deze koers.

Op 5 juli 2012 heeft de gemeenteraad het Ambitiedocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' vastgesteld. Het Ambitiedocument bevat de mobiliteitsambities van Utrecht en geeft richting aan het mobiliteits– en verkeersbeleid van de gemeente tot 2030. Voor het autoverkeer past het Ambitiedocument de volgende principes toe:

- a. doorgaand autoverkeer hoort thuis op de Ring (de ringstructuur van Utrecht, A2, A12, A27);
- b. wijkgebonden autoverkeer mag rijden in de stad;
- c. In het centrumgebied hoort alleen centrumgebonden autoverkeer.



Afbeelding 2.2: Introductie Stadsboulevard (bron: Ambitiedocument)

De groei van het aantal voertuigkilometers auto tussen 2010 en 2030 wordt door 'Utrecht: aantrekkelijk en bereikbaar' gehalveerd. Er wordt gekozen voor het realiseren van een stadsboulevard. Door het doseren van het autoverkeer vóór de stadsboulevard neemt het aantal autokilometers in de zones A en B, waar de opnamecapaciteit voor meer autoverkeer is bereikt, af. In zone A (uitgebreide binnenstadszone) en zone B (zone grotendeels binnen de RING) is het autoverkeer teruggebracht tot –8% respectievelijk –5% van het huidige niveau.

Het Ambitiedocument wordt verder uitgewerkt in concrete maatregelen voor de infrastructuurnetwerken van de fiets, openbaar vervoer en autoverkeer.

2.4 Conclusie

De beoogde aanleg van een HOV-verbinding en de aanpassingen aan de weginfrastructuur passen binnen de uitgangspunten van het rijks-, provinciaal en regionaal beleid om de uitbreiding van stedelijke functies zoveel mogelijk binnen bestaand stedelijk gebied te realiseren en de ruimte intensief te benutten. Hierbij is van belang dat de infrastructuur op zorgvuldige wijze ingepast wordt. Hierin is met het ontwerp voorzien.

De beoogde ontwikkeling draagt bij aan het verwezenlijken van het gemeentelijk beleid en het regionaal vervoersbeleid, zoals verwoord in het Regionaal Verkeers- en VervoerPlan (RVVP). In het RVVP is nadrukkelijk aangegeven dat er gekozen moet worden voor een goed openbaarvervoersysteem dat aantrekkelijk is voor bestaande en nieuwe reizigers. De aanleg van de busbaan voorziet hierin. In het kader van het Actieplan Luchtkwaliteit 2009 en ter verbetering van de bereikbaarheid is aanpassing van de Overste den Oudenlaan nodig. Hiermee wordt bijgedragen aan de algemene leefbaarheid in de stad Utrecht. De HOV levert een essentiële bijdrage aan de ambities en beleidsdoelstellingen voor de bereikbaarheid van de stad.

De infrastructuur wordt voorzien van groenen bermen en de bomenstructuur wordt zoveel mogelijk hersteld en waar mogelijk verbeterd.

Hoofdstuk 3 Bestaande en toekomstige situatie

3.1 Inleiding

Het tracé van de HOV-baan loopt door bestaand stedelijk gebied en gaat vanaf de Croeselaan (nabij het Centraal Station) door Utrecht Zuidwest naar de Overste den Oudenlaan. Het traject loopt over bestaande infrastructuur, langs de Jaarbeurs en door de Dichterswijk en loopt uiteindelijk door naar Papendorp in Leidsche Rijn. In de huidige situatie bestaat het plangebied uit wegen voor autoverkeer, bermen, parallelwegen en fietspaden. Het openbaar vervoer maakt gebruik van de wegen voor het autoverkeer. Op de Churchillaan is al wel een vrije busbaan aanwezig.



Afbeelding 3.1 Plangebied

3.2 Beschrijving van het plangebied

Het bestemmingsplan is gericht op het mogelijk maken van de aanleg van een vrije busbaan en het verbeteren van de bereikbaarheid van het stationsgebied door de verdubbeling van de Overste den Oudenlaan. Deze oplossing is conform het Masterplan Stationsgebied dat in 2003 is vastgesteld en het Structuurplan Stationsgebied dat in 2006 is vastgesteld. Het bestemmingsplan is gebaseerd op het Voorlopig Ontwerp Z80.

Het voorliggende bestemmingsplan maakt de aanleg van de HOV-baan en aanpassingen van de aangrenzende infrastructuur op de Churchillaan, de Koningin Wilhelminalaan, Overste den Oudenlaan en de kruising met de dr. M.A. Tellegenlaan (Z80) mogelijk. Deze aangepaste infrastructuur sluit vooralsnog aan op de bestaande infrastructuur op de dr. M.A. Tellegenlaan. De HOV-baan op de dr. M.A. Tellegenlaan en de Van Zijstweg en bijbehorende infrastructurele aanpassingen (Z90) worden in een apart bestemmingsplan

mogelijk gemaakt.

De plangrens van het bestemmingsplan sluit aan bij de projectgrens van het ontwerp voor de infrastructuur. Dit betekent dat niet alleen de HOV-baan is opgenomen maar ook de aangrenzende gebieden, waar ingrepen plaatsvinden die het gevolg zijn van de aanleg van de HOV-baan en de verbetering van de bereikbaarheid van het stationsgebied, zoals het verleggen en aanleggen van extra rijstroken voor het autoverkeer en het herinrichten van parkeergelegenheid. Het gaat hierbij grofweg om de gehele openbare ruimte tussen de bebouwing aan de Churchilllaan, Koningin Wilhelminalaan en de Overste den Oudenlaan en de aansluitingen op de Marco Pololaan, Beneluxlaan en Europalaan.

3.2.1 Vrije Busbaan

Deze paragraaf bevat een algemene beschrijving van de inpassing en uitgangspunten voor de HOV-baan. In paragraaf 3.2.6 is een beschrijving van de verschillende deelgebieden van het plangebied opgenomen.

Ligging

Binnen de bebouwde kom liggen HOV-banen in principe in het midden van het wegprofiel. Deze oplossing is voor alle weggebruikers het meest duidelijk en daarmee passend binnen het concept Duurzaam Veilig. Op de Overste den Oudenlaan is er, in tegenstelling tot bovenstaand principe, gekozen voor een zijligging aan de oostkant van de weg. Deze keuze heeft te maken met de aansluiting op de toekomstige busbaan op de dr. M.A. Tellegenlaan en de Van Zijstweg. Omdat de bestemmingen die veel autoverkeer aantrekken (de parkeerterreinen van de Jaarbeurs en de bestemmingen aan de Croeselaan zoals de Rabobank en de Jaarbeurspleingarage) aan de noordzijde van dr. M.A. Tellegenlaan en de Van Zijstweg liggen, komt de busbaan hier waarschijnlijk aan de zuidzijde te liggen. Aangezien er nog geen besluit is genomen over de definitieve ligging van de busbaan op de dr. M.A. Tellegenlaan en de Van Zijstweg, is er voor de kruising van de Overste den Oudenlaan en de dr. M.A. Tellegenlaan een flexibele bestemming opgenomen. Hierdoor blijven meerdere liggingen van de busbaan op het aansluitende traject mogelijk.

Onderdoorgangen

Onder het 5 Meiplein en het Anne Frankplein worden onderdoorgangen voor het HOV-verkeer gebouwd. Met deze onderdoorgangen wordt ervoor gezorgd dat de buslijnen snel en betrouwbaar zijn. Dit draagt bij aan de doelstelling van het Actieplan Luchtkwaliteit 2009 (ALU) om ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer een goed alternatief biedt voor de auto.

Met de ontwerpen van de onderdoorgangen wordt rekening gehouden met de vertrammingsmogelijkheid van de HOV-baan tussen de Vondellaan en de Churchilllaan.

Haltes

Voor de HOV-baan wordt in ieder geval één halte gerealiseerd tussen de Prins Clausbrug en het 5 mei plein (voor het ROC). Mogelijk wordt er op de Overste den Oudenlaan op termijn een extra halte gerealiseerd als het terrein ten oosten hiervan (Merwedekanaalzone 4) tot ontwikkeling komt.

De baan

Het profiel van de HOV-baan is ontworpen conform de richtlijnen voor het Utrechtse HOV-netwerk, zoals vastgelegd in Technisch Programma van Eisen Hoogwaardig Openbaar Vervoer Gemeente Utrecht (TPvE-HOV) uit 2007 en het Integraal Programma van Eisen Tramsysteem Regio Utrecht (BRU 2011).

3.2.2 Autoverkeer

In 2003 is het Masterplan Stationsgebied door de Raad vastgesteld, vervolgens is in 2006 het Structuurplan Stationsgebied vastgesteld. De ontsluiting van het stationsgebied moet volgens deze visie via drie routes plaatsvinden om zo het autoverkeer beter te spreiden. Daarom hebben ondermeer de wegen vanaf de kruising Croeselaan – Van Zijstweg tot aan het Anne Frankplein in de bereikbaarheidsvisie een belangrijke rol gekregen. In het aanvullend programma Bereikbaarheid Stationsgebied is onderbouwd dat voor de toekomstige bereikbaarheid van het stationsgebied de weg en de kruisingen van de Overste den Oudenlaan worden aangepast, om zodoende de doorstroming van het autoverkeer te verbeteren. Het pakket maatregelen is vervolgens ook opgenomen in het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht.

Bij het ontwerp is gekeken naar de gewenste groenstructuur, een zorgvuldige ruimtelijke inpassing en de randvoorwaarden vanuit beheer. Er is aangesloten bij de richtlijnen van het ASVV 2012 (Aanbevelingen voorverkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom). De benodigde opstelruimte voor kruispunten voldoet aan de randvoorwaarden die de gemeente Utrecht voor alle verkeersdeelnemers heeft vastgesteld in de nota Verkeersregelfilosofie. Deze randvoorwaarden hebben betrekking op de prioriteiten, de wachttijden en de cyclustijden. Een specifieke beschrijving van de verschillende delen van het plangebied is opgenomen onder 3.2.6.

3.2.3 Fietsverkeer

Een veilig en compleet hoofdfietsnetwerk is een onderdeel van het gemeentelijke beleid om het fietsgebruik te stimuleren. Dit betekent onder andere dat langs drukke wegen aan beide zijden van de weg tweerichtingen fietspaden worden geboden. Langs drukke wegen met vooral fietsbestemmingen aan één zijde en/of veel autoaantrekkende bestemmingen aan één zijde, is een tweerichtingen fietspad aan één zijde een betere optie.

Op de Overste den Oudenlaan is in aansluiting op het plan “Kraanfunctie Overste den Oudenlaan” een tweerichtingen fietspad aan de zijde van Transwijk opgenomen. Langs de route Churchilllaan – Koningin Wilhelminalaan tot aan de Balijebrug ligt in het plan aan beide zijden een tweerichtingen fietspad zoals is vastgelegd in de nota “Verder met de fiets 2002”, vastgesteld in 2003. Langs een deel van het tracé deelt de fietser op een aantal wegvakken langs de route een parallelweg met een geringe hoeveelheid autoverkeer voor direct aanwonenden. Op deze stukken is gekozen voor een inrichting als “fietsstraat”. Dit doet recht aan het primaat voor de fietser en ondersteunt de logica van de te volgen route.

Op deze route wordt het kruispunt Koningin Wilhelminalaan – Van Bijnkershoeklaan/Lomanlaan in de nieuwe situatie geregeld met verkeerslichten. Om de doorstroom voor fietsers langs de Koningin Wilhelminalaan te bevorderen zijn de fietspaden aan beide zijden in een voorrangregeling buiten de verkeersregelinstallatie (VRI) gehouden.

De Beneluxlaan maakt onderdeel uit van de gemeentelijke “Top 5 fietsroutes”, deze kruist de HOV-Zuidradiaal ter hoogte van het 5 Meiplein.

3.2.4 Groenstructuur

In het Groenstructuurplan Utrecht, Stad en land verbonden uit 2007 is aangegeven dat de groene verbinding tussen Park Transwijk en het Amsterdam Rijnkanaal versterkt moet worden en dat Park Transwijk verbonden moet worden met het groen en water langs de sportvelden ten noorden van het park. Ook vanuit ecologisch oogpunt (vleermuizen) is het van belang dat de aaneengesloten groenstructuur behouden blijft (zie ook paragraaf 4.8).

Het tracé van de HOV-baan loopt door en langs gebieden met een zeer diverse, stedenbouwkundige structuur. Deze grote verschillen in stedenbouwkundige opbouw brengen met zich mee dat ook de dwarsprofielen van het tracé grote diversiteit vertonen. Deze diversiteit zit in de breedte van de profielen en in de aanliggende bebouwing. Deze is de ene keer laag en onregelmatig geplaatst langs het profiel terwijl op andere plaatsen deze hoog is en een strakke begrenzing van het profiel vormt. Om toch zoveel mogelijk rust en eenheid in de verschillende tracédelen te krijgen, zijn er wat groenstructuur betreft 2 aspecten die consequent worden toegepast:

- a. Begeleiding van de infrastructuur met groene bermen. Overal waar de ruimte het toelaat worden de bermen groen uitgevoerd;
- b. Het toepassen van een stevige boomstructuur. Bij het bepalen van de boomstructuur gelden twee uitgangspunten: wat is het gewenste beeld en wat is de huidige boomstructuur. Het gewenste beeld is gebaseerd op de bomenstructuurkaart van Utrecht (uit 'Bomenbeleid Utrecht', vastgesteld op 4 februari 2009 door B&W). Hierin is voor de verschillende delen weergegeven wat voor type 'stedelijke lijn' hier van toepassing is. Dit wensbeeld is afgestemd op de bestaande situatie, waarbij rekening is gehouden met de bestaande bomen en de beschikbare ruimte.

Binnen de projectgrens staan in de huidige situatie circa 475 bomen. In totaal moeten er circa 300 bomen worden verwijderd. Hiervan worden circa 175 bomen geveld. De overige bomen zijn technisch verplantbaar. Dit betekent dat deze bomen na verplanting een goede kans maken om te overleven en verder te groeien. Hiervan kunnen circa 50–75 bomen binnen de projectgrens verplant worden. Voor de overige bomen wordt binnen de stad naar een andere locatie gezocht. Er worden circa 250 nieuwe bomen geplant. Per saldo staan er na de realisatie van de werkzaamheden circa 475 tot 500 bomen binnen de projectgrenzen.

3.2.5 Monumenten

Nabij het plangebied ligt het rijksmonument Villa Jongerius. De Villa Jongerius met kantoor en bijbehorende tuin vormen een rijksmonument. Het ontwerp voor de Dr. M.A. Tellegenlaan blijft buiten de grenzen van het rijksmonument. In de toekomst wil de Stichting Vrienden van het Jongeriuscomplex de villa ook gaan gebruiken als trouwlocatie, waarbij trouwauto's kunnen voorrijden voor de entree aan de zijde van de Kanaalweg. Om rond te kunnen rijden zal incidenteel het fiets- en voetpad langs de Dr. M.A. Tellegenlaan gebruikt worden.

3.2.6 Delen van het tracé met specifieke aandachtspunten

Binnen het plangebied zijn een aantal specifieke aandachtspunten te benoemen. Hieronder worden deze per tracédeel nader toegelicht.

Overste den Oudenlaan

De infrastructuur die op de Overste den Oudenlaan ingepast wordt, bestaat uit twee rijbanen van elk twee rijstroken met aan de oostzijde de HOV-baan. In aansluiting op de plannen "Kraanfunctie Weg der Verenigde Naties – Overste den Oudenlaan" is een tweerichtingen fietspad aan de westzijde opgenomen welke ter hoogte van de Krikkelaan overgaat in een fietsstraat. Ook is er een fietspad opgenomen langs de oostzijde van de weg. Door de aanleg van de busbaan, komt het autoverkeer deels dicht bij de bestaande woningen van Transwijk te liggen. Er blijft echter voldoende ruimte voor grote groenstroken tussen de woningen en fietsstraat en tussen fietsstraat en autoverkeer. Bij het Anne Frankplein wordt de kruising zodanig vormgegeven dat het autoverkeer juist op grotere afstand komt te liggen.



Afbeelding 3.2 Uitsnede Overste den Oudenlaan uit VO

Anne Frankplein

Het huidige ongeregelde verkeersplein wordt getransformeerd in een, door verkeerslichten geregeld, kruispunt waar de HOV-baan van een zijligging overgaat naar een middenligging in de nieuwe situatie. De HOV-baan zal het kruispunt daarin ondergronds kruisen. Over alle armen van de kruising worden tweerichtingen fiets- en voetgangersoversteken gerealiseerd. De streekbussen van en naar de Europalaan worden via een kortsluiting op de Overste den Oudenlaan ter hoogte van de aansluiting van de MWK-zone naar de HOV-baan geleid.



Afbeelding 3.3 Ondertunneling Anne Frankplein uit VO

Groen

De bestaande binnencirkel van het verkeersplein is ingezaaid met gras en bevat verspreid staande bomen. De buitenranden zijn grasvlakken met bomen niet geplant in een specifiek patroon. Het geheel geeft een ruim groen beeld. In het plan verdwijnt de groene binnenruimte. De eiken uit de binnenring zijn mogelijk verplantbaar, maar binnen de gewenste structuur en typologie, in het plangebied niet inpasbaar. De eiken zullen worden opgeslagen in een bomendepot, waarna gezocht gaat worden naar een geschikte locaties binnen de gemeente Utrecht. De bomenrijen langs de toeleidende wegen worden zoveel mogelijk aangevuld.

Parkeerterrein voor de voormalige OPG langs de Europalaan

Tussen de hoofdrijbaan en de ventweg van de Europalaan ligt nabij het Anne Frankplein een parkeerterrein. Dit parkeerterrein is niet meer in gebruik en komt in de toekomstige situatie te vervallen.

Koningin Wilhelminalaan tussen Anne Frankplein en Balijebrug

Voor het autoverkeer is de huidige 2 x 1 rijstrook voldoende. Alleen voor de geregelde kruispunten zijn opstelvakken noodzakelijk. Langs dit wegvak is in het plan aan beide zijden een tweerichtingen fietspad geprojecteerd. Op de Wilhelminalaan wordt er een aansluiting gemaakt voor de ontsluiting van Merwedekanaalzone 4.

Koningin Wilhelminalaan tussen Anne Frankplein en 5 Meiplein

De infrastructuur die op de Koningin Wilhelminalaan ingepast wordt, bestaat uit twee rijbanen met elk één rijstrook met de HOV-baan tussen de rijbanen in. Aan beide zijden van het profiel is een tweerichtingen fietsroute opgenomen welke deels bestaat uit fietspaden en deels uit een fietsstraat op de delen waar beperkt autoverkeer is toegestaan.

Kruispunt Koningin Wilhelminalaan – Van Bijkerhoeklaan/Lomanlaan

Door de toevoeging van de HOV-baan wordt het kruispunt in de nieuwe situatie geregeld door verkeerslichten. Om extra vertraging voor fietsers langs de Koningin Wilhelminalaan te voorkomen, zijn de fietspaden in een voorrangsregeling langs het geregelde kruispunt gelegd. Om dit mogelijk te maken wordt de parallelstructuur voor het autoverkeer op beide parallelwegen onderbroken. Dit heeft beperkte consequenties voor de autobereikbaarheid van de aanpalende woonbebouwing van Transwijk. Ten noorden van de Koningin Wilhelminalaan wordt Transwijk in de nieuwe situatie ontsloten via ofwel de Van Bijkerhoeklaan/Asserlaan ofwel via de Struykenlaan. De wijk ten zuiden van de Koningin Wilhelminalaan wordt ontsloten via de route Lomanlaan/Johan Brouwerlaan.

5 Meiplein

Het huidige verkeersplein wordt getransformeerd in een, met verkeerslichten geregeld, kruispunt met over alle armen een tweerichtingen fiets- en voetgangers oversteek.

Ter hoogte van het 5 Meiplein kruist de HOV-baan de sneltram naar Nieuwegein en IJsselstein. Bij een gelijkvloerse kruising is er geen vrije doorgang mogelijk voor zowel de tram als het busverkeer op de HOV-baan. Als oplossing is gekozen voor een ongelijkvloerse kruising in de vorm van een onderdoorgang voor het busverkeer op de HOV-baan.



Afbeelding 3.5 5 Meiplein

Groen

In de huidige situatie bestaat de binnencirkel uit gras met verspreid staande bomen. De buitenranden zijn grasvlakken met bomen langs de parallel/ fietsinfrastructuur. Het geheel geeft een groen beeld. In het plan verdwijnt de groene binnenruimte. De meeste bomen op en rond het 5 Meiplein zijn verplantbaar en worden binnen het plangebied (al dan niet via het bomendepot) herplant.

Entree park Transwijk

In de huidige situatie sluiten de voetpaden vanuit het park aan op het voetpad langs het 5 Meiplein. In de nieuwe situatie krijgt het voetpad langs het plein een nieuwe ligging waardoor de voetpaden naar het park verlengd moeten worden.

Churchilllaan tot de Marshallaan

De infrastructuur die wordt ingepast op de Churchilllaan bestaat uit twee rijbanen met elk twee rijstroken, waarvan één rijstrook bestemd is voor rechtdoorgaand verkeer en één rijstrook voor afslaand verkeer. Vanaf de Trumanlaan richting Bedrijventerrein Papendorp gaat het profiel verder met één rijstrook en sluit aan op het bestaande profiel van de Prins Clausbrug. Net als op de Koningin Wilhelminalaan is op dit tracédeel de HOV-baan tussen de rijbanen gesitueerd. Aan beide zijden van het profiel is een tweerichtingen fietspad opgenomen met een aanliggend voetpad.

Aansluiting Trumanlaan

In het Masterplan As-Kanaleneiland wordt de Trumanlaan een in- en uitrit van een parkeergarage. De realisatie van deze parkeergarage is op dit moment onzeker. In het huidige ontwerp wordt aangesloten op het huidige profiel van de Trumanlaan.

Aansluiting Marco Pololaan

Vanuit de uitvoeringsvolgorde is het Masterplan As-Kanaleneiland ten zuiden van de Churchilllaan voor een belangrijk deel gerealiseerd wanneer de HOV-baan in uitvoering gaat. In het ontwerp voor de HOV-baan is hier rekening mee gehouden en sluit de Churchilllaan aan op situatie die dan is gerealiseerd. De Marco Pololaan wordt getransformeerd tot een eenrichtingsweg voor autoverkeer in de richting van de Churchilllaan. Om die reden is binnen het ontwerp geen afslaan beweging vanaf de Churchilllaan naar de Marco Pololaan opgenomen. Verkeer kan de wijk bereiken via de Amerikalaan.



Afbeelding 3.6 Aansluiting Marco Pololaan

Afrit bevoorrading

Ter hoogte van de Monnetlaan is een uitrit ingepast ten behoeve van de bevoorrading van het winkelcentrum. De precieze locatie wordt in de DO-fase bepaald en is mede afhankelijk van de busroutes van en naar de wijk.

3.3 Conclusie

Vanwege de afronding van de HOV structuur in Utrecht en de verbetering van de bereikbaarheid van het stationsgebied is aanpassing van de infrastructuur op de Churchillaan, het 5 Meiplein, de Koningin Wilhelminalaan, het Anne Frankplein en de Overste den Oudenlaan nodig. Er wordt een vrije busbaan voorzien in een middenligging op de Churchillaan en de Koningin Wilhelminalaan en aan de oostzijde van de Overste den Oudenlaan. Ter plaatse van het 5 Meiplein en het Anne Frankplein kruist de busbaan de kruispunten ongelijkvloers. De bermen langs de infrastructuur worden groen uitgevoerd en zoveel mogelijk ingeplant met bomen. De bestaande bomen die moeten verdwijnen, zullen indien mogelijk worden herplant binnen het plangebied. De HOV-baan en de aanpassingen van het autoverkeer zijn goed inpasbaar en leiden tot een ruimtelijk aanvaardbare situatie.

Hoofdstuk 4 Onderzoek en randvoorwaarden

4.1 Inleiding

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 milieu-aspecten rekening moet worden gehouden. Dit hoofdstuk bevat een overzicht van de relevante milieuaspecten in het plangebied en de diverse onderzoeken die zijn uitgevoerd.

4.2 Milieu-effectrapportage en m.e.r.-beoordeling

Het doel van een milieu effect rapportage (m.e.r.) is om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld te brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming van plannen en besluiten. Het maken van een milieueffectrapport (MER) of m.e.r.-beoordeling is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

In het Besluit m.e.r. staat omschreven welke activiteiten MER-plichtig (C-lijst) dan wel m.e.r.-beoordelings-plichtig (D-lijst) zijn. Echter op grond van een uitspraak van het Europese Hof (van 17/10/2009(C-255/08) -inmiddels vertaald in het Besluit mer- dienen ook initiatieven die niet voldoen aan de drempelwaarde van het Besluit m.e.r. kritisch bekeken te worden of deze significante milieueffecten kunnen hebben. Indien dit het geval is dient hiervoor ook een MER of m.e.r.-beoordeling te worden opgesteld.

Plangebied

De verbreding van een bestaande weg van 2 rijstroken tot 4 of meer rijstroken is merbeoordelingsplichtig als deze langer is dan 5 kilometer (D lijst). Bij een lengte van 10 kilometer of meer is sprake van een merplicht (C lijst). Uitgaande van de totale wegaanpassingen in het voorliggend bestemmingsplan en de toekomstige wegaanpassingen op de dr. M.A. Tellegenlaan en Van Zijstweg samen (dus Z80 en Z90 samen), gaat het hier om een tracé lengte van circa 860 meter. Gelet op de lengte van de verbreding is er voor de verbreding van de bestaande wegen die mogelijk worden gemaakt in dit bestemmingsplan geen m.e.r.-beoordeling op grond van het Besluit m.e.r. nodig. Overige onderdelen van het bestemmingsplan vallen niet onder het Besluit m.e.r.

Uit de beschouwingen rondom de kenmerken van het project komt de geluidsbelasting, natuur en bodemverontreinigingen naar voren als aandachtspunten vanuit milieu. Om deze belasting te verminderen worden geluidsreducerende maatregelen genomen door geluidsreducerend weg dek aan te brengen, worden mitigerende maatregelen genomen ten aanzien van vissoort en vleermuizen en zullen de groenstructuur en verlichtingsontwerp daarop worden aangepast. Ten aanzien van de bodemverontreiniging wordt vóór de uitvoering van grondwerkzaamheden aanvullend onderzoek uitgevoerd en indien nodig maatregelen genomen. Voor verontreinigingen van de vluchtige organische koolwaterstoffen (VCOI) wordt aangesloten bij de werkwijze in de binnenstad: door het nemen de genoemde maatregelen wordt er voor gezorgd dat de mogelijke nadelige effecten worden voorkomen, dan wel gecompenseerd.

Gelet op de omvang, de aard en de ligging van het project, is er geen sprake van belangrijke nadelige milieueffecten, zodat ook beneden de drempelwaarde geen m.e.r.-beoordeling nodig is.

4.3 Geluidhinder

Wettelijk kader

De Wet geluidhinder heeft betrekking op de geluidsbelasting veroorzaakt door weg- en railverkeer en gezoneerde industrieterreinen. De Wet geluidhinder beschermt enkel geluidsgevoelige objecten zoals

woningen, scholen, medische centra, ziekenhuizen, woonwagenstandplaatsen etc. In het algemeen kan gesteld worden dat functies waar men verblijft voor wonen, zorg of onderwijs als geluidsgevoelig zijn aan te merken. Nieuwe woonbestemmingen zijn mogelijk indien de geluidsbelasting onder de voorkeursgrenswaarde blijft. Tevens heeft het college de mogelijkheid om een hogere waarde te verlenen. Dit is gebonden aan een wettelijk maximum. In de Wet geluidhinder is aangegeven dat het realiseren/wijzigen van een weg langs geluidsgevoelige bestemmingen (o.a. woningen) zonder meer mogelijk is in het gebied waar de geluidsbelasting zich onder de voorkeursgrenswaarde bevindt. Daarnaast is het mogelijk om ontheffing te verlenen tot de maximale ontheffingswaarde. Het binnenniveau in geluidsgevoelige bestemmingen moet voldoen aan het gestelde in de Wet geluidhinder en of de bijbehorende besluiten.

Plangebied

De realisatie van de HOV-baan en de wijziging van de Dr. M.A. Tellegenlaan, de Overste den Oudenlaan, Wilhelminalaan, Europalaan, Churchilllaan en de Beneluxlaan dient in het kader van de Wet geluidhinder beoordeeld te worden. De primaire vraag is of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en of daarbij de maximale waarden worden overschreden.

In het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan heeft uitgebreid geluidsonderzoek plaatsgevonden. Uit het onderzoek blijkt dat er op grote schaal sprake is van een toename van meer dan 1,5 dB door het plan (=reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder).

Zo is langs de Overste den Oudenlaan en Beneluxlaan op een beperkt aantal woningen sprake van een reconstructie. Langs de Wilhelminalaan is er aan de zuidzijde sprake van een reconstructie omdat de weg daar dichterbij de woningen komt te liggen. In het plan zijn echter voor de Wilhelminalaan bronmaatregelen (stil wegdek) opgenomen die de toename in zijn geheel opheft. De grootste toenames, tot 5 dB of meer, zitten langs de Churchilllaan. Het betreft hier nagenoeg allemaal woningen waarvoor eerdere een hogere waarde is verleend welke bepalend is bij de reconstructie beoordeling. De feitelijke toenames als gevolg van het plan zijn veel kleiner, orde grootte 2 dB. Het treffen van aanvullende maatregelen hier is uitermate complex omdat een deel van de weg reeds is voorzien van een stil asfalt. De geluidsbelastingen, in het algemeen onder de 60 dB, zijn voor stedelijk gebied niet bijzonder hoog. Voor het weggedeelte dat nog niet was voorzien van een stil wegdek is in de plannen voorzien om dit aan te brengen. Hierdoor zijn de resterende toenames vergunbaar.

Op het totale plan worden voor 345 woningen en 2 scholen een ontheffing (hogere waarde) in de zin van de Wet geluidhinder vastgesteld. Voor deze objecten zal bij de verdere uitwerking onderzocht worden of de geldende binnenwaarden worden overschreden. Indien dat het geval is zullen op kosten van de gemeente aanvullende maatregelen aan de woningen/scholen dienen te worden genomen.

Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de ontwikkeling. Wel zijn voor 345 woningen en 2 scholen hogere waarde benodigd en wordt er geluidsreducerend wegdek toegepast op de Overste den Oudenlaan, de Wilhelminalaan en de Churchilllaan.

4.4 Externe veiligheid

Wettelijk kader

Het werken met, de opslag en het transport van gevaarlijke stoffen leidt tot veiligheidsrisico's voor omwonenden, bedrijven en passanten. Om deze risico's te beheersen worden in bestemmingsplannen de relaties tussen deze activiteiten en hun omgeving conform wet- en regelgeving verantwoord en vastgelegd. De normen en richtlijnen zijn onder andere vastgelegd in:

1. het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi; voor bedrijven);
2. de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Rnvgs; voor transport over weg, spoor en water).

Het Bevi (2004) beschrijft de afstanden tussen risicovolle bedrijven en (beperkt) kwetsbare objecten/bestemmingen. Risicovolle bedrijven zijn bijvoorbeeld LPG stations. Kwetsbare objecten zijn bijvoorbeeld woningen, scholen, zorginstellingen en grote winkelcentra, grote kantoren.

Externe Veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen

Ook het risico m.b.t. vervoer van gevaarlijke stoffen (geregeld in de circulaire Risiconormering vervoer

gevaarlijke stoffen (Rnvgs; voor transport over weg, spoor en water) hanteert de begrippen (beperkt) kwetsbare objecten en bestemmingen en hanteert normen voor plaatsgebonden en groepsrisico.

Plangebied

Over de verkeersas binnen het plangebied vinden in beginsel geen transporten plaats van gevaarlijke stoffen. Dit is geregeld in de gemeentelijke Routeringsregeling. Op basis van die Routeringsregeling kunnen echter ontheffingen worden verleend ten behoeve van het bevoorraden van bedrijven (b.v. LPG stations en vuurwerkverkooppunten). De frequentie van deze eventuele transporten zijn te gering om te leiden tot ruimtelijke consequenties. Bovendien zijn de bestemming verkeer en in het bijzonder de HOV geen kwetsbare objecten in het kader van de risicowetgeving. Naast de bestemming verkeer bestaat het plangebied alleen uit de bestemming groen. Eén en ander betekent dat externe veiligheid voor dit plan geen relevant thema is en dat externe veiligheid geen beperkingen oplegt aan het plan.

Conclusie

Externe veiligheid levert geen belemmeringen op voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.5 Explosieven

Het gebied rond de Villa Jongerius is in tweede wereldoorlog gebombardeerd. De aanleiding tot het bombardement op de toenmalige fabriek was het feit dat in deze fabriek Duits oorlogsmaterieel werd geproduceerd. Er werden ook eenmanstorpedo's beladen. Op diverse locaties rondom de fabriek was licht luchtafweergeschut opgesteld.

Voor het project is een NGE-onderzoek (niet gesprongen explosieven) uitgevoerd in combinatie met de projecten "Kraanfunctie Overste den Oudenlaan" en "Merwedekanaalzone 4". Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat er twee risicogebieden binnen het project HOV-Zuidradiaal aanwezig zijn. Naast de bovengenoemde Villa Jongerius is ook het gebied rondom de Van Zijstweg aangegeven als risicogebied. Voor de uitvoering van het project zal in overleg met de onderzoekende partij worden gekeken naar de mogelijke vervolgstappen.

Conclusie

Er kunnen mogelijk explosieven in het plangebied (nabij Villa Jongerius) aanwezig zijn. Bij de uitvoering zullen hierop vervolgstappen worden ondernomen. Dit aspect vormt geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

4.6 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader

Op 15 november 2007 is de Wet Luchtkwaliteit in werking getreden. De luchtkwaliteitseisen zijn opgenomen in hoofdstuk 5 titel 2 van de Wet milieubeheer (Wm). In artikel 5.16 Wm staat een limitatieve opsomming van de bevoegdheden waarbij luchtkwaliteitseisen een directe rol spelen. Het gaat om ruimtelijke besluiten en milieuvergunningen die direct gevolgen voor de luchtkwaliteit hebben en daardoor kunnen bijdragen aan overschrijding van een grenswaarde.

Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor de plannen:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarden;
- een project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project draagt "niet in betekende mate" (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
- een project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit).

De Wet Luchtkwaliteit 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 4.1 weergegeven. De grenswaarden gelden voor

de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet.

Tabel 4.1: Normen (Wet milieubeheer) voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀)

Stof	Toetsing van	Grenswaarde	Geldig vanaf
Stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	60 ug/m ³	1-08-2009
		40 ug/m ³	1-1-2015
	uurgemiddelde concentratie	max. 18 keer per kalenderjaar meer dan 300 ug/m ³	1-08-2009
		max. 18 keer per kalenderjaar meer dan 200 ug/m ³	1-1-2015
Fijn stof (PM ₁₀) ¹⁾	jaargemiddelde concentratie		
		40 ug/m ³	11-06-2011
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer per kalenderjaar meer dan 50 ug/m ³	11-6-2011

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

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Op 1 augustus 2009 zijn de Implementatiewet alsmede het Derogatiebesluit in werking getreden. Met het Derogatiebesluit heeft Nederland van de Europese Commissie uitstel (derogatie) gekregen van de termijnen waarbinnen aan de grenswaarden moet worden voldaan. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), dat tevens op 1 augustus 2009 van kracht geworden is, heeft ter onderbouwing gediend van de derogatie.

Het NSL is een samenwerkingsprogramma tussen rijk, provincies en gemeenten, dat erop is gericht om in gebieden waar de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald (overschrijdingsgebieden) aan de grenswaarden te voldoen. Het NSL bevat daartoe een omvangrijk maatregelenpakket, met zowel landelijke, regionale als gemeentelijke maatregelen. Op deze maatregelen rust een uitvoeringsplicht. Het NSL heeft een looptijd van 5 jaar (tot augustus 2014).

Plangebied en conclusie

De realisatie van de HOV-Zuidradiaal is in het NSL opgenomen onder de In Betekenende Mate (IBM) projecten nr. 13101, 1312 en 1325, zodat primair wordt voldaan aan artikel 5.16 Wm lid d. Een luchtkwaliteitsbeoordeling is in dit kader dan ook niet noodzakelijk.

Op 2 april 2014 is een onverplichte onderzoek uitgevoerd "Beoordeling luchtkwaliteit Bestemmingsplan HOV-baan Transwijk Kanaleneiland (Z80)" om de toekomstige luchtkwaliteit inzichtelijk te maken. Op basis van de uitgevoerde luchtbeoordeling wordt geconstateerd dat voor de onderzochte zichtjaren (2014, 2015 en 2020) voldaan wordt aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer, zodat secundair wordt voldaan aan artikel 5.16 Wm lid a.

Op 22 september 2011 is de "Actualisatie lichtberekeningen HOV-baan Transwijk Kanaleneiland (Z80)" uitgevoerd. De actualiserende lichtberekeningen bevestigen de conclusie uit het opgestelde luchtrapport d.d. 2 april 2014 dat er wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Ook is de realisatie van de HOV-baan Transwijk (HOV-zuidradiaal) opgenomen in het NSL (project Bereikbaarheid Utrecht West: IB-1325).

4.7 Bodemkwaliteit

Wettelijk kader

Bij het bestemmingsplan dient getoetst te worden of de bodemkwaliteit geschikt is of geschikt gemaakt kan worden voor de geplande functies. Het gemeentelijk bodembeleid gaat uit van de volgende algemene uitgangspunten uit de Wet bodembescherming:

- Nieuwe bodemverontreiniging moet worden voorkomen en indien er toch bodemverontreiniging ontstaat moet de bodem direct worden gesaneerd. Een geval van bodemverontreiniging waarbij de verontreiniging geheel of grotendeels na 1987 is ontstaan is een "nieuw geval". Deze zorgplicht houdt in dat nieuwe gevallen van bodemverontreiniging zoveel mogelijk ongedaan dienen te worden gemaakt;
- Overige gevallen van ernstige bodemverontreiniging moeten binnen een bepaalde termijn worden gesaneerd als er tevens sprake is van risico's. Het gaat daarbij om humane of ecologische risico's en om risico's voor verspreiding van de verontreiniging. De sanering gebeurt functiegericht en kosteneffectief.
- Nieuwbouw op of graafwerkzaamheden in een geval van ernstige bodemverontreiniging zijn ongeacht de risico's niet toegestaan zonder saneringsmaatregelen;
- Hergebruik van (schone of licht verontreinigde) grond kan bij onverdachte terreinen plaats vinden op basis van de bodemkwaliteitskaart en het bodembeheerplan.

Bij de herontwikkeling moet een bodemonderzoek conform de NEN 5740 worden verricht. Op basis van dit onderzoek wordt beoordeeld of de locatie geschikt is voor de geplande functie of dat er nog een nader on-derzoek en/of een bodemsanering noodzakelijk is, voordat de locatie geschikt is voor de geplande functie. Als er voor de bouwwerkzaamheden een grondwateronttrekking nodig is, moet rekening gehouden worden met nabij gelegen grondwaterverontreinigingen.

Plangebied

Uit het verkennend bodemonderzoek (HOV-Zuidradiaal Voorontwerp Verkennend bodemonderzoek, IBU Stadsingenieurs, 31 augustus 2009) blijkt dat de grond over de gehele locatie licht verontreinigd is met zware metalen, minerale olie en polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK). Echter, er is plaatselijk ook een sterke verontreiniging met PAK's aangetoond. In het vervolgproces zal nader onderzoek gedaan worden, zodat de verontreinigingsomvang ingeperkt kan worden.

In het grondwater zijn lichte verontreinigingen met zware metalen en VC aan- getoond. Verder is in een peilbuis een sterke bariumverontreiniging aangetoond en in een andere peilbuis een sterke arseenverontreiniging. De verontreiniging zal in een vervolg traject aanvullend worden onderzocht.

De conclusie van het verkennend bodemonderzoek is dat voor grondwerkzaamheden rekening moet worden gehouden met een aanvullend onderzoek. Met het aanvullend onderzoek wordt de omvang van de verontrei-niging bepaald. Blijkt dat de omvang dermate groot is dat het om een geval van ernstige grond-en/of grondwaterverontreiniging gaat, dan moeten de werkzaamheden op dit deel van het tracé worden uitgevoerd door middel van een saneringsplan of een melding in het kader van "Besluit Uniforme Sanering (BUS)".

Op de hoek van de Overste den Oudenlaan en de Mr M.A. Tellegenlaan is een verontreiniging met vluchtige aromaten (benzeen) in het grondwater aanwezig. Bovendien zijn er in de omgeving omvangrijke diepere grondwaterverontreinigingen met vluchtige oplosmiddelen (VOCI) aanwezig. Hiervoor is een saneringsplan (Biowasmachine) opgesteld, met een gebiedsgerichte aanpak. De Overste den Oudenlaan ligt op de grens van dit gebied. In 2015 wordt een gebiedsplan opgesteld en vastgesteld voor een groter gebied rondom de dynamische binnenstad, met een gebiedsgerichte aanpak. Dit betekent dat voor een grondwateronttrekking waarschijnlijk aangesloten kan worden bij het gebiedsplan, zodat geen rekening gehouden hoeft te worden met de verplaatsing van VOCI of andere verontreinigingen. Hier moet wel een mel-ding van gedaan worden bij de gemeente Utrecht die beoordeelt of de activiteiten binnen de randvoorwaar-den van de

gebiedsgerichte aanpak uitvoerbaar zijn.

Conclusie

Vanuit de bodemkwaliteit is voor de grondwerkzaamheden aanvullend onderzoek noodzakelijk en indien nodig een saneringsplan of melding BUS. Bij een grondwateronttrekking kan waarschijnlijk worden aangesloten bij de gebiedsgerichte aanpak van diepere grondwaterverontreinigingen. Bij de uitvoering moet rekening gehouden worden met aanvullende onderzoek- en saneringskosten en proceduretijd.

4.8 Trillingen

Kader

Wegverkeer zoals buspassages, treinverkeer en bouwwerkzaamheden kunnen leiden tot trillingen in gebouwen. Deze trillingen kunnen op hun beurt leiden tot schade of hinder. Verkestrillingen leiden normaal gesproken niet tot schade aan gebouwen en in de omgeving van het plangebied is geen trillingsgevoelige apparatuur aanwezig. Het onderzoek is daarom gericht op trillingen als gevolg van het gebruik van de busbaan en wegen die mogelijk hinder veroorzaken voor aanwonenden. De verwachte trillingssterkte en trillingsintensiteit zijn daarbij beoordeeld aan de hand van de SBR-richtlijn B. Dit is een door de Stichting Bouwresearch opgestelde richtlijn voor het meten en beoordelen van hinder voor personen in gebouwen.

Beoordeling en conclusie

Ten behoeve van het bestemmingsplan is een onderzoek uitgevoerd naar mogelijke trillingen in woningen en gebouwen als gevolg het gebruik van de HOV-baan (Zuidradiaal Z80, Trillingsonderzoek (stap 3), Movares, dd. 4 juni 2014).

Uit de eerder uitgevoerde knelpunten analyse bleek dat de nieuwe busbaan en de aanpassingen van de wegen langs de Overste den Oudenlaan naar verwachting leiden tot een verhoging van het maximale trillingsniveau V_{max} en de trillingssterkte over de beoordelingsperiode V_{per} (dag, avond en nacht). Langs de Koningin Wilhelminalaan is een afname te verwachten.

Als de toekomstige situatie wordt vergeleken met de huidige situatie dan zal de toename van het trillingsniveau in enkele gevallen wel voelbaar zijn, waarbij een factor 1.3 toename is aangehouden als een toename die door de mens niet wordt waargenomen. Dit geldt voor de Krikkelaan 2 (factor 1.40) en voor Egginklaan nummer 2 (factor 2.42).

In het vervolgonderzoek (stap 3 onderzoek) is specifiek gekeken naar de adressen waar een kans bestaat op trillingshinder. Hierbij zijn geavanceerde prognoses gemaakt op basis van metingen in woningen. Het gaat hierbij om Krikkelaan 2, Egginklaan 2, Overste den Oudenlaan 21-35, Overste den Oudenlaan 41 en Overste den Oudenlaan 52-58.

Uit het onderzoek blijkt dat er in de huidige situatie een overschrijding van de streefwaarden is bij Krikkelaan 2. In de toekomstige situatie (na aanleg van de busbaan) is er een overschrijding van de streefwaarden te verwachten bij Krikkelaan 2 en Overste den Oudenlaan 52-58. Deze overschrijdingen zijn vooral te wijten aan onregelmatigheden in het huidige wegdek. Met de aanleg van de busbaan en aanpassing van de auto-infrastructuur zullen de onregelmatigheden in het wegdek verdwijnen. Hierdoor zal er in de toekomstige situatie alleen nog een beperkte overschrijding van de streefwaarden zijn bij Overste den Oudenlaan 52-58. De toename van het trillingsniveau is minder dan 20%, waardoor de bewoners dit waarschijnlijk niet als toename zullen ervaren. Bovendien is de verwachting dat het trillingsniveau afkomstig van een betonnen busbaan waarschijnlijk nog wat lager is dan de prognose.

Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat de kwaliteit van de wegdekverharding heel bepalend is voor het trillingsniveau in de omgeving. Bij glad wegdek zal het trillingsniveau afnemen ten opzichte van de huidige situatie, ondanks dat de weg en de busbaan dicht bij de woningen komen. Bij een goede kwaliteit van het wegdek is er naar verwachting weinig hinder van trillingen. Aanvullende trillingsreducerende maatregelen zijn dan ook niet nodig.

4.9 Milieu en gezondheid

De gemeente heeft sinds het van kracht worden van de Wet Publieke Gezondheid (per 1 januari 2009) de wettelijke taak om gezondheidsaspecten te bewaken bij bestuurlijke beslissingen. Naar aanleiding van het Actieprogramma Volksgezondheid 2007–2010 heeft het college in 2010 besloten dat de GG&GD, daar waar nodig en binnen de beschikbare middelen, adviseert over gezondheid bij ruimtelijke plannen. Op 26 juni 2012 heeft het college vervolgens besloten in welke fasen van de planvorming de GG&GD betrokken wordt en dat er bij ruimtelijke en bereikbaarheidsplannen een gezondheidsparagraaf opgenomen wordt.

In de voorbereiding van het bestemmingsplan heeft overleg plaatsgevonden met Volksgezondheid (voormalig GG&GD). Op basis daarvan heeft de Volksgezondheid advies uitgebracht.

Advies Volksgezondheid

De aanleg van dit stuk busbaan zal er uiteindelijk toe leiden dat er minder auto's door de stad rijden en daardoor zal er minder luchtverontreiniging in de stad ontstaan. Dat is gunstig voor de gezondheid van alle Utrechters. Ten aanzien van geluid doet Volksgezondheid de aanbeveling om naast de wettelijke eisen van de Wet geluidhinder ook te kijken naar andere mogelijkheden om hinder te beperken. Wensen van aanwonenden over de inpassing en inrichting van de zone rond de busbaan dienen waar mogelijk geïncorporeerd te worden in het inrichtingsplan. Daartoe dient eerst een goede dialoog met de aanwonenden opgebouwd te worden.

Conclusie

Volksgezondheid heeft advies uitgebracht over het bestemmingsplan en daarbij een aantal aanbevelingen gedaan ten aanzien van de verdere uitwerking van het ontwerp voor de busbaan en de omgeving. Deze aanbevelingen worden zoveel mogelijk meegenomen bij het vervolg. In het ontwerp al uitgebreid gekeken naar de mogelijkheden om de overlast zoveel mogelijk te beperken en de busbaan en halte zo goed mogelijk in te passen.

4.10 Ecologie

Kader

Het Groenstructuurplan Utrecht (vastgesteld door de raad in april 2007) heeft tot doel het verhogen van de kwaliteit van het stedelijk groen ten behoeve van de leefbaarheid van de stad. In het Groenstructuurplan zijn de bestaande en wenselijke stedelijke groenstructuren vastgelegd. Deze groenstructuren hebben zowel een landschappelijke, cultuurhistorische, recreatieve als ook ecologische functie. Het is op grond van dit Groenstructuurplan de bedoeling dat de kwaliteit van het groen in deze zones steeds verder ontwikkelt en verbetert. Veranderen van functie is alleen mogelijk na bestuurlijke afweging. Een afname van oppervlakte van de stedelijke groenstructuur dient te worden gecompenseerd.

In de Flora en faunawet zijn verschillende verbodsbepalingen opgenomen om in het wild levende flora en fauna te beschermen. Het is verboden om dieren opzettelijk te verontrusten, te doden of hun rust- of verblijfplaats te verstoren of te beschadigen. Ook is het verboden om beschermde planten te beschadigen of van hun groeiplaats te verwijderen. De Flora en Faunawet legt daarnaast een algemene zorgplicht op voor alle (wilde) dieren en planten en hun directe leefomgeving.

Ruimtelijke ontwikkelingen en uitvoering van projecten of (bestemmings-)plannen mogen niet in strijd zijn met de internationale richtlijnen of de Flora en fauna wet. Indien er een besluit wordt genomen op grond van de Wet ruimtelijke ordening waarbij de uitvoering van het besluit gevolgen kan hebben voor beschermde soorten, moet getoetst worden of beschermde soorten aanwezig (kunnen) zijn. Ook dient te worden bekeken wat de eventuele effecten van de activiteiten op de soorten zijn. De centrale vraag daarbij is of er een vrijstelling of een ontheffing nodig is op grond van de Flora en faunawet. Dit is afhankelijk van de beschermingsgraad van de aangetroffen soort.

Bij het vaststellen van het bestemmingsplan dient van tevoren duidelijk te zijn dat de Flora en faunawet niet in de weg staat aan de uitvoering van het plan en dat eventuele ontheffing of vrijstelling zal worden verleend.

Plangebied

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een beschermd groen- of natuurgebied in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998. Eveneens ontbreken onderdelen van de provinciale ecologische hoofdstructuur in de nabijheid van het plangebied. Van de ligging van dergelijke gebieden in de directe nabijheid van het plangebied is evenmin sprake.

Om te bepalen of er binnen de projectgrenzen beschermde planten- en dier- soorten aanwezig of te verwachten zijn, is een ecologische quickscan flora- en fauna uitgevoerd (Quickscan ecologie HOV-Zuidradiaal, Tauw, 12 december 2008).

Op basis van de beschikbare literatuurgegevens, deskundigenoordeel en een oriënterend veldbezoek is uit de quickscan naar voren gekomen dat er kans is op de aanwezigheid van de modderkruiper, vleermuizen en buiten het broed- seizoen (15 maart – 15 juli) broedende vogels. Deze soorten zijn extra beschermd.

In de zomer en het najaar van 2009 en 2012 heeft aanvullend onderzoek plaatsgevonden om aan te tonen of de te verwachte, beschermde diersoorten daadwerkelijk aanwezig zijn. In de aangrenzende wateren is geen modderkruiper gevonden, maar wel de beschermde vissoort Bittervoorn. Indien de werkzaamheden de naast-gelegen vijverpartijen aantasten zal hiervoor een mitigatieplan worden opgesteld.

De groenstructuren in het plangebied worden gebruikt door de gewone dwergvleermuis en de ruige dwergvleermuis. Bij de inrichting van het wegprofiel moet zoveel mogelijk een aaneengesloten groenstructuur worden gehandhaafd. Aangezien de vleermuizen gevoelig zijn voor verlichting, zal hiermee bij het ontwerp van de verlichting rekening worden gehouden. Vooraf aan de werkzaamheden zal hiervoor een mitigatieplan worden opgesteld, waardoor de groenstructuur grotendeels aaneengesloten blijft. Door het profiel zo groen mogelijk in te vullen, met groene bermen en bomenrijen, kan het gebied als schakel dienen tussen Park Transwijk en de sportvelden en wordt invulling gegeven aan de Groenstructuurvisie.

Conclusie

Indien nodig zullen mitigerende maatregelen worden getroffen. Vooraf aan de werkzaamheden zal hiervoor een mitigatieplan te worden opgesteld, waardoor de groenstructuur grotendeels aaneengesloten blijft. Hiermee wordt invulling gegeven aan de zorgplicht vanuit de wet en zijn er geen belemmeringen voor realiseren van de HOV-baan. Met de groene inrichting van het wegprofiel wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de wensen van het Groenstructuurplan.

Gelet op de afstand tot aangewezen beschermde gebieden, de aard en omvang van de ruimtelijke ingreep kunnen effecten op deze gebieden worden uitgesloten.

4.11 Water

Deze waterparagraaf gaat in op het totale tracé van de HOV-Zuidradiaal, dat loopt van het kruispunt Croese-laan/Van Zijstweg, via de Van Zijstweg en de Dr. M.A. Tellegenlaan, de Overste den Oudenlaan naar het Anne Frankplein en vanaf het Anne Frankplein via de Koningin Wilhelminalaan tot voorbij het 5 Meiplein.

In het tracé zitten 2 ongelijkvloerse kruisingen in de vorm van onderdoorgangen. Eén onderdoorgang bevindt zich onder het 5 mei plein en één onderdoorgang bevindt zich onder het Anne Frankplein. Ter plaatse van het Merwedekanaal wordt de situatie bij de brug aangepast (buiten plangebied van dit bestemmingsplan).

Beleidskader

In het algemeen is het beleid van het Rijk, de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en het waterschap HDSR gericht op een duurzaam en robuust waterbeheer. Bij ruimtelijke ontwikkelingen worden (indien doelmatig) de waterkwaliteitsrichts 'gescheiden inzamelen-gescheiden afvoeren-gescheiden verwerken' en de waterkwantiteitsrichts 'water vasthouden-bergen-vertraagd afvoeren' gehanteerd. Dit beleid is per overheidsniveau in de onderstaande beleidsdocumenten verankerd:

- Rijksbeleid: Nationaal Waterplan 2009–2015, WB21, NBW, Waterwet, etc.;
- Provinciaal beleid: Nota Planbeoordeling, Provinciaal Waterplan Utrecht 2010–2015, Beleidsplan Milieu en Water, Streekplan, etc.;

- Gemeentelijk beleid: Gemeentelijk Rioleringsplan 2011–2014^[1];
- Waterschapsbeleid: Waterbeheerplan 2010–2015, Beleidsregels 2010 Keur 2009, Keur^[2].

Bestaande situatie watersysteem

Maaiveld en bodem

De huidige maaiveldhoogte van het tracé is als volgt:

- Dr. M.A. Tellegenlaan verloopt van 2,30 m tot 2,00 m +NAP
- Overste Den Oudenlaan 1,75 m +NAP;
- Koningin Wilhelminalaan 1,75 m +NAP
- Churchilllaan 1,75 m +NAP.

De bodemopbouw bestaat uit een toplaag van zand van 0,5 tot 1,0 m –mv met daaronder een kleilaag variërend in dikte van 1,5 tot 3,0 m –mv. Onder deze kleilaag bevindt zich weer een zandlaag.

Oppervlaktewater

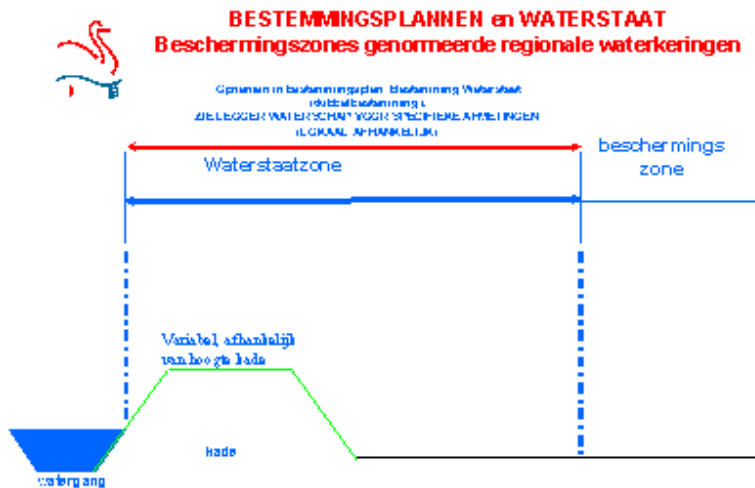
Het plangebied valt in het watersysteem van Transwijk met een vastpeil van NAP +0,05 m. Het Merwedekanaal heeft een vastpeil van NAP +0,60 m. Het tracé kruist de watergang die dwars van noord naar zuid loopt door Transwijk ter hoogte van de Van Bijkershoeklaan. In de bestaande situatie ligt hier een betonnen duiker Ø 960 mm op NAP –1,10 m. De duiker (jaar van aanleg 1980) ligt met een dek van ca. 1,75 m. De watergang valt in de categorie overige watergangen.

Het waterschap stelt als eis dat het dat het oppervlaktewatersysteem niet zwaarder mag worden belast als gevolg van versnelde afvoer door toename van verhard oppervlak (standstil beginsel). Als dit niet het geval is dient de toename aan verhard oppervlak gecompenseerd te worden door het creëren van extra oppervlaktewater of berging. 15% van de verhardingstoename dient in oppervlaktewater gecompenseerd te worden. Bij compensatie door aanleg van waterberging dient 450 m³ per ha. verhardingstoename gecreëerd te worden.

In de bestaande situatie is er is geen sprake van een wateropgave in of rondom het plangebied. Het waterschap heeft geen plannen om het watersysteem in of rondom het gebied te veranderen. In het stedenbouwkundige plan is geen ruimte gereserveerd voor nieuw oppervlaktewater.

Waterkering

Het Merwedekanaal is een primaire watergang. Hiervoor geldt een waterstaatszone van 10 m vanaf de waterlijn. Binnen de waterstaatszone zijn alle werkzaamheden vergunningplichtig. Binnen de beschermingszone gelden voorschriften die betrekking hebben op opslag van explosieven en hoge drukleidingen. De waterstaatszone is opgenomen op de verbeelding en in de regels.



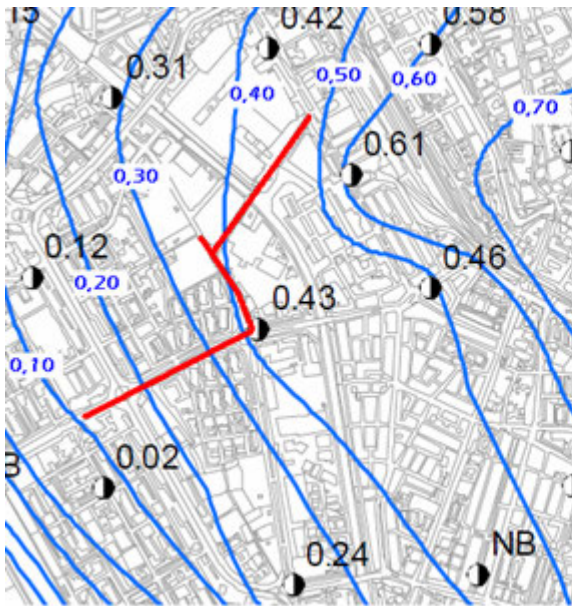
Afbeelding 4.1: Beschermingszone waterkering

Grondwater

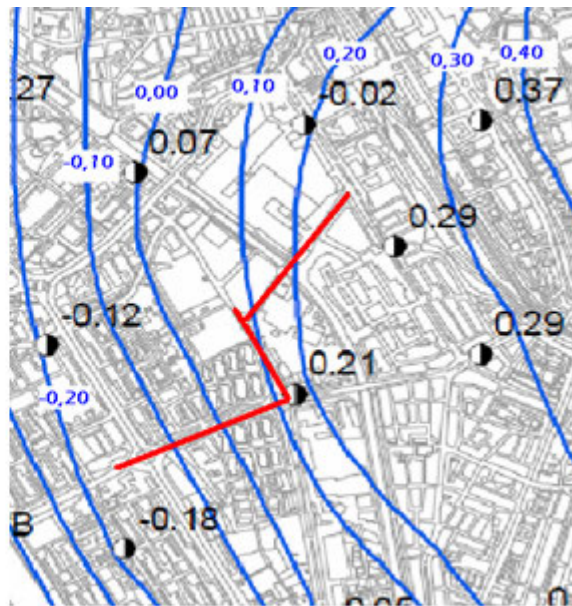
Het langjarige grondwaterregime wordt door de gemeente Utrecht sinds enige jaren gemonitord met een eigen grondwatermeetnet. De grondwaterstand in het eerste watervoerend pakket is hierbij afgeleid uit de dichtstbijzijnde peilbuizen van dit meetnet. Het langjarig grondwaterregime van het eerste watervoerend pakket (1WVP) is vastgelegd in de Grondwatercontourkaart Utrecht (Wareco, 26-03-2008). Op basis van deze kaart wordt voor het plangebied de volgende gemiddelde grondwaterstanden verondersteld voor een natte periode NAP +0,5 m ter hoogte van de Croeselaan, NAP +0,4 m ter hoogte van de Overste den Oudelaan aflopend tot NAP + 0,20 ter hoogte van het 5 Meiplein.

Grondwaterkwaliteit en onttrekkingen

Ter plaatse van de Dr. M.A.Tellegenlaan in het plangebied is een verontreiniging aangetroffen, deze verontreiniging is ernstig en urgent en zal gesaneerd worden. Activiteiten die ingrijpen in de ondergrond (zoals grondwateronttrekkingen) moeten rekening houden met deze verontreiniging, aanvullende tegenmaatregelen kunnen noodzakelijk zijn. In de nabijheid van het plangebied zijn geen onttrekkingen voor de drinkwaterwinning.



Grondwater in een gemiddeld natte situatie



Grondwater in een gemiddeld droge situatie

Afbeelding 4.2: Grondwater

Ontwateringsdiepte en drooglegging

De drooglegging en de ontwateringsdiepte in het plangebied worden beïnvloed door het peilbeheer in het nabijgelegen oppervlaktewater. De drooglegging, het niveauverschil tussen maaiveld (ca. NAP +1.75 m) en het oppervlaktewaterpeil (gemiddeld NAP +0.05 m), bedraagt theoretisch circa 1,70 m. De drooglegging voldoet ruimschoots aan de gemeentelijke norm van minimaal 1.0 m.

De ontwateringsdiepte, het niveauverschil tussen maaiveld en de gemiddelde maximale grondwaterstand is het kleinst ter hoogte van de Overste den Oudelaan. Het grondwaterpeil neemt af met het maaiveld in westelijke richting. Ter hoogte van de van Zijstweg is het maaiveld het hoogst, hoger dan NAP +2,0 m de grondwaterstand in een natte periode is NAP +0,50 m. Bij het 5 Meiplein is de grondwaterstand in een natte periode NAP +0,20 m bij een maaiveld van NAP + 1,75m. Ter plaatse van de Overste den Oudenlaan is de ontwateringsdiepte het laagst ca. 1,35 m bij een maaiveld van NAP +1,75 m en een grondwaterstand van NAP + 0,40 m. Deze waarde voldoet ruimschoots aan de gemeentelijke norm van 0,7 m voor bebouwd gebied. Voor een tramtracé wordt als minimale ontwatering 1,30 m aangehouden. De eventuele latere ontwikkeling van deze HOV-baan tot trambaan is niet aan de orde in dit bestemmingsplan. De huidige situatie voldoet net aan deze genoemde ontwateringswaarde.

Waterkwaliteit

De belasting van en de werkzaamheden nabij het oppervlaktewater dient te voldoen aan de eisen die HDSR in de Keurverordening heeft vastgelegd. Om onnodige vervuiling van afstromend hemelwater te voorkomen, stelt HDSR eisen aan de kwaliteit en de behandeling van het afstromend oppervlak:

- minimale toepassing van uitlogbare materialen zoals zink, koper en lood;
- geen gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen;
- geen directe lozing van verontreinigd hemelwater op oppervlaktewater, conform de beslisboom aan- en afkoppelen verharde oppervlakken uit 2003.

Riolering

Het tracé valt binnen bemalingsdistrict Kanaalweg (district 3). Een rioleringsgebied dat is voorzien van een gemengd stelsel. De Wilhelminalaan is de scheiding tussen bemalingsdistrict Europaweg (district 8) en Kanaalweg (district 3). Met een gemengd stelsel wordt het vuil- en hemelwater vermengd getransporteerd. In de huidige situatie wordt zowel het huishoudelijke afvalwater als het hemelwater dat op de daken en verhardingen valt op het gemengde rioolstelsel geloosd. Het HOV-tracé doorkruist met de geplande tunnelonderdoorgang ter plaatse van het Anne Frankplein een belangrijk transportriool Ø 1500 mm waarlangs

een groot gebied afwatert in noordelijke richting naar het rioolgemaal gelegen aan de Kanaalweg ter hoogte van de Weg der Verenigde Naties.

Het transportriool dat wordt doorkruist dient ook als transportriool richting de overstorten gelegen aan weerszijden van de Balijebrug. Deze overstorten dienen als overlaat bij hevige neerslag ter voorkoming van wateroverlast. Op het moment zijn bij beide overstorten bergbezinkbassins in voorbereiding die op korte termijn worden gerealiseerd. Deze bergbezinkbassins zijn noodzakelijk voor de gemeente Utrecht om te kunnen voldoen aan de kwaliteitsinspanning die aan de gemeenten zijn opgelegd ten aanzien van de vuiluitwerp uit riooloverstorten.

Het transport van rioolwater naar het gemaal en de riooloverstorten moet om het rioolstelsel van een groot gebied te kunnen laten functioneren gewaarborgd blijven.

Toekomstige situatie watersysteem

Het watersysteem blijft ongewijzigd als gevolg van de realisatie van het HOV-tracé, wel moet het ontwerp aan verschillende eisen voldoen:

- het transport van rioolwater moet gewaarborgd blijven;
- naar rioolgemaal;
- naar bergbezinkvoorziening/overstort, bij de maatgevende piekafvoer mag geen wateroverlast ontstaan;
- het ontwerp moet voldoen aan de ontwateringsnorm gesteld aan het tramtracé;
- afvoerend oppervlak, het ontwerp moet voldoen aan watersysteem.

Riolering

Het bestaande gemengde riool zal op verschillende punten moeten worden aangepast om de aanleg van de HOV Zuidradiaal mogelijk te maken. De grootste aanpassing aan het rioolstelsel zal moeten worden gedaan ter plaatse van het Anne Frankplein. De tunnelonderdoorgang voor de bus kruist het bestaande hoofdtransportriool op gelijke hoogte. Het hoofdtransportriool is het transportriool van Transwijk Zuid richting het rioolgemaal aan de Lange Hagelstraat en het is het transportriool dat bij hevige neerslag het rioolwater naar de overstorten aan het Merwedekanaal afvoert. De overstorten bevinden zich aan beide zijden van de Balijebrug. Bij beide overstorten is een bergbezinkbassin aangelegd. Het is voor het functioneren van rioolstelsel noodzakelijk dat de functie van dit riool blijft gewaarborgd. Het riool zal onder vrijval om de tunnel omgeleid worden.

IT-riool

De omgang met hemelwater krijgt een steeds belangrijkere rol in het landelijke en gemeentelijke beleid. Het beleid van de gemeente Utrecht is gericht op het lokaal verwerken (infiltreren, bergen, vertraagd afvoeren) van regenwater zodat er minder schoon hemelwater naar het riool en de zuivering wordt afgevoerd en er bij hevige neerslag minder vuilwater via de overstorten op het oppervlaktewater wordt geloosd.

In het VO is de aanleg van een infiltratieriool het uitgangspunt geweest. Het streven is dit principe toe te passen waar dit mogelijk is. Op locaties waar een IT-riool niet mogelijk is kan op het bestaande gemengde of gescheiden rioolstelsel worden aangesloten. Een IT-riool is een 'lek' riool dat boven de grondwaterstand wordt aangelegd met aan het uiteinde een overstort. Bij neerslag vult het riool zich tot aan het overstortniveau en kan het te veel aan neerslag via de overstort naar het oppervlaktewater. Door het toepassen van het IT-riool zal naast de afname van het verhard oppervlak de relatieve berging van het rioolstelsel extra toenemen. Het water in het riool zal geleidelijk infiltreren waardoor de berging naar verloop van tijd weer beschikbaar is. Op deze wijze wordt voldaan aan het principe van het water op locatie verwerken en vertraagd afvoeren.

Afvoerend oppervlak/wateropgave

Conform het bovengenoemde gemeentelijk en waterschapsbeleid moet het hemelwater bij sloop-nieuwbouwontwikkelingen lokaal worden verwerkt waarbij aan de kwantiteits- en kwaliteitstrits wordt voldaan. Het doel van dit beleid is om de oorspronkelijke, voorstedelijke waterhuishouding zoveel mogelijk te benaderen en de bestaande riolering en zuivering zo min mogelijk te belasten met schoon hemelwater.

Om te kunnen beoordelen of er sprake is van een toename van verhard oppervlak is een inventarisatie uitgevoerd van verhard oppervlak binnen de projectgrens van de bestaande en toekomstige situatie. Hieruit blijkt dat het verhard oppervlak binnen de projectgrens van de HOV-Zuidradiaal af in plaats van toe neemt

waardoor geen compensatie nodig is. In de bijlagen bij dit bestemmingsplan zijn de oppervlakteberekeningen toegevoegd op basis van het Functioneel Ontwerp voor de Z80 en het Voorlopig ontwerp voor de Z90. Bij de uitwerking naar het Voorlopig Ontwerp van de Z80 is de oppervlakte aan verharding niet toegenomen.

Door toepassing van het IT-riool neemt de berging in het riool relatief gezien toe waardoor de situatie verbeterd. Vanuit de watercompensatieregel is een infiltratieriool niet noodzakelijk, maar is wel wenselijk vanuit het huidige beleid vanuit de waterkwantiteitstrits "vasthouden, bergen en vertraagd afvoeren".

Grondwater / Ontwateringsdiepte

Voor een tramtracé wordt als minimale ontwatering in een natte situatie 1,30 m aangehouden. Deze ontwateringshoogte is een wens, geen eis. De huidige situatie voldoet net aan deze waarde. Dit wijkt af van de standaard ontwateringsdiepte van 0,70 m die de gemeente hanteert. Op basis van de isohypsen in gemiddeld natte situatie kan gesteld worden dat wordt voldaan aan de ontwateringsdiepte van 1,30 m. Uitgaande van de hoogst gemeten grondwaterstand 0,60 m + NAP wordt niet voldaan aan een ontwateringseis van 1,30 m. Afhankelijk waar de eis van 1,30 m op gebaseerd zal moeten worden opgehoogd.

De aan te leggen ondergrondse constructies (onderdoorgangen) veroorzaken geen significante barrièrewerking voor de grondwaterstromen. Dit is gebaseerd op het feit dat het stijghoogteverloop over de lengte van de tunnel haaks op de grondwaterstromingsrichting maximaal enkele centimeters bedraagt. Ook is de mate van afsluiting van het 1e watervoerend pakket zeer beperkt (<10%). Dit maakt dat de theoretische opstuwingsfractie (<5%) bedraagt van het stijghoogteverloop over de lengte van de onderdoorgang haaks op de grondwaterstromingsrichting en daarmee verwaarloosbaar is. Een nadere onderbouwing hiervan is opgenomen in de bijlage bij het bestemmingsplan.

4.12 Archeologie

Kader

De Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht geeft inzicht in de ligging van beschermde en behoudenswaardige archeologische terreinen. Daarnaast geeft de kaart inzicht in de gebieden waarvoor een hogere of lagere archeologische verwachting geldt. De gemeentelijke kaart is geënt op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) van de provincie en op de kennis en ervaring opgedaan gedurende tientallen jaren archeologisch onderzoek in de gemeente. Er wordt onderscheid gemaakt tussen beschermde archeologische monumenten, terreinen van hoge archeologische waarde en gebieden van hoge en lage archeologie.

Het gemeentelijk archeologiebeleid heeft tot doel bij te dragen aan de historische beeldvorming over Utrecht en zijn bewoners. Om dit doel optimaal te verwezenlijken vervult de gemeentelijke archeologische dienst een actieve rol. In het gemeentelijk archeologiebeleid wordt afhankelijk van de archeologische waarde, danwel de archeologische verwachtingswaarde zowel naar boven als naar beneden afgeweken van de algemene vrijstelling voor het uitvoeren van archeologisch onderzoek.

In de op de gemeentelijke archeologische waardenkaart aangeduide gebieden waar een onderzoeksverplichting geldt zal van toekomstige initiatiefnemers tot bodemversturende activiteiten een inspanning gevraagd kunnen worden om resten uit het verleden op te sporen en zo nodig veilig te stellen. Binnen deze gebieden gelden voor bepaalde ingrepen en activiteiten een aantal vrijstellingen.

Verordening op de archeologische monumentenzorg

Op grond van het Verdrag van Malta dat vertaald is in hoofdstuk V van de Monumentenwet 1988 zijn gemeenten verplicht om het archeologisch erfgoed te beschermen. De wet biedt de mogelijkheid om een verordening vast te stellen en om de bescherming via bestemmingsplannen te regelen. Het is mogelijk om beide wegen te bewandelen. Gezien de complicaties die optreden bij het beschermen van het archeologisch erfgoed in bestemmingsplannen, is gekozen voor een verordening, en voor een verwijzing daarnaar in bestemmingsplannen.

In de verordening op de archeologische monumentenzorg is een vergunningstelsel opgenomen ter bescherming van het archeologische erfgoed, waarmee de wettelijk vereiste bescherming kan worden

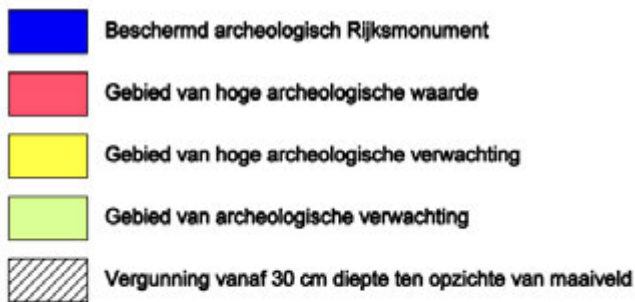
geboden. In het bestemmingsplan wordt, wanneer sprake is van archeologische waarden of verwachting een arcering opgenomen op de kaart (verbeelding) met de bestemming Waarde- archeologisch. In de regels wordt in deze dubbelbestemming opgenomen dat de voor Waarde- archeologie aangewezen gronden mede zijn bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachting. In een specifieke gebruiksregel wordt geregeld dat onder een met het bestemmingsplan strijdig gebruik in ieder geval wordt begrepen het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg. Het bestemmingsplan houdt op deze manier rekening met de archeologische waarden en verwachting, terwijl in strijd handelen met de specifieke gebruiksregel een economisch delict is.

Hoofdstuk V van de Monumentenwet 1988 (artikel 38 en verder) regelt de archeologische monumentenzorg. De wetgever heeft voor de bescherming van het archeologische erfgoed de gemeente de bevoegdheden toegekend waarmee onderzoek afgedwongen kan worden bij verstoring van de grond en waarmee eisen aan dat onderzoek gesteld kunnen worden.

Plangebied

De Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht geeft voor het tracé van de HOV-baan de volgende informatie. Het tracé van de HOV-Zuidradiaal is op deze kaart aangegeven als gebied met archeologisch verwachting. Ter plaatse van de Churchilllaan bevindt zich een gebied met hoge archeologische waarde.





Oppervlakte te verstoren	Hoge archeologische waarde	Hoge archeologische verwachting	Archeologische verwachting	Geen verwachting
50 - 100m ²	Vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning
100 - 1000 m ²	Vergunning	Vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning
> 1000 m ²	Vergunning	Vergunning	Vergunning	Geen vergunning

Afbeelding 4.3: Uitsnede Archeologische Waardenkaart

Bureau- en inventariserend veldonderzoek

In juli en augustus 2010 heeft RAAP Archeologisch Adviesbureau een bureau- en inventariserend veldonderzoek uitgevoerd (Plangebied HOV Zuidradiaal, gemeente Utrecht; archeologisch vooronderzoek: een bureau- en inventariserend veldonderzoek, RAAP, 29 november 2010).

Het doel van het bureauonderzoek was het verwerven van informatie over bekende en verwachte archeologische waarden teneinde een gespecificeerde verwachting op te stellen. Doel van het veldonderzoek was het toetsen van die gespecificeerde archeologische verwachting en indien mogelijk, een eerste indruk geven van de aard, omvang, datering, kwaliteit (gaafheid en conservering) en diepteligging van eventueel aangetroffen archeologische resten. Overeenkomstig het bureauonderzoek is uit het booronderzoek gebleken dat het tracé een deel van de stroomgordels van het Oude Rijnsysteem doorkruist. Het doel van het booronderzoek om een beter inzicht in de geologische ontwikkeling van het gebied te verkrijgen is nauwelijks gerealiseerd. Hoewel enkele (rest)geulen zijn aangetroffen is het niet mogelijk deze eenduidig aan de verschillende naar verwachting aanwezige stroomgordels (Werkhoven, Houtense en Oude Rijn) toe te wijzen. Hiervoor zijn de oeverafzettingen te veel verstoord, waardoor geen vervolgbare laklagen (meer) aangetroffen zijn, en er bleken te veel boringen door de aanwezigheid van ondoordringbare (puin)lagen in het ophogingspakket c.q. verstoorde bovengrond niet tot in de natuurlijke afzettingen doorgezet te kunnen worden waardoor ter plaatse geen informatie over de natuurlijke bodemopbouw werd verkregen. Hoewel het booronderzoek geen volledig beeld van de bodemopbouw en daarmee van de geologische ontstaansgeschiedenis heeft opgeleverd, heeft het wel een aantal nieuwe inzichten opgeleverd. Zo is gebleken dat ter hoogte van het 5 Meiplein, direct ten oosten van een restgeul, komafzettingen in de ondergrond aanwezig zijn. Meer oostelijk zijn wel weer beddingafzettingen aangetroffen. De aanwezigheid van een dergelijk komgebied was onbekend en leidt tot de conclusie dat in ieder geval sprake is van twee stroomgordels die door het tracé doorkruist worden.

Opvallend is dat er over het hele tracé een relatief dik pakket geroerde grond aanwezig is (minimaal 1 en maximaal meer dan 2 m dik). Hoewel niet altijd eenduidig vast te stellen is of het om verstoorde dan wel om opgebrachte grond gaat, lijkt het voor een belangrijk deel om opgebracht materiaal te gaan. Aangezien maar in een beperkt deel van de boringen nog de oorspronkelijke bouwvoor is aangetroffen, wordt geconcludeerd dat er ook sprake is van versterking van de natuurlijke bodem. Hoeveel van de natuurlijke bodemopbouw hierbij verloren is gegaan is onbekend.

Conform de gespecificeerde archeologische verwachting zijn ter hoogte van de Churchillaan vermoedelijke resten van de limesweg aangetroffen. Het gaat hierbij om grind in een pakket oeverafzettingen direct onder de oorspronkelijke bouwvoor en een eikenhouten (beschoeiings-/funderings)paal aangetroffen in

geulafzettingen. Op dezelfde hoogte aan de overzijde van de Churchilllaan zijn dergelijke eikenhouten palen bij een opgraving aangetroffen. Vermoed wordt dat het funderingspalen van de limesweg betreffen.

Naast deze aanwijzingen voor de aanwezigheid van de limesweg zijn geen aanwijzingen voor andere archeologische vindplaatsen aangetroffen.

Voor de locatie waar de limesweg wordt gekruist, wordt, indien sprake is van bodemingrepen dieper dan 1,0 m beneden huidig straatniveau, aanvullend onderzoek in de vorm van een opgraving geadviseerd. Omdat reeds een opgraving op het naastgelegen terrein van het voormalige Niels Stensencollege is uitgevoerd en omdat er waarschijnlijk een beschoeiingspaal is aangetroffen, kan de waarderende fase overgeslagen worden.

Conclusie

Voor de locatie waar de limesweg wordt gekruist, is, indien sprake is van bodemingrepen dieper dan 1,0 m beneden huidig straatniveau, aanvullend onderzoek in de vorm van een opgraving verplicht. Dit gebied is op onderstaande figuur in rood weergegeven. Voor dit deel van het plangebied is de dubbelbestemming Waarde-Archeologie opgenomen.



Afbeelding 4.4 Weergave gebieden archeologisch proefsleuvenonderzoek

Ten behoeve van zowel een archeologische begeleiding als een proefsleuvenonderzoek is een door het bevoegd gezag geaccordeerd Programma van Eisen met de vraagstellingen en randvoorwaarden noodzakelijk.

Voor de overige ingrepen geldt dat, indien bij uitvoering van de werkzaamheden onverwacht toch archeologische zaken worden aangetroffen, conform artikel 53 en 54 van de Monumentenwet 1988 (herzien 2007) melding van de desbetreffende vondsten bij de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap c.q. de afdeling Ruimtelijke en Economische ontwikkeling, Team Cultuurhistorie, 030-2863990 dient te worden gedaan.

4.13 Kabels en leidingen

Kader

Planologische relevante leidingen zijn leidingen die bescherming in het bestemmingsplan behoeven. Dit zijn bijvoorbeeld rioolwaterpersleidingen met een grote diameter en waterleidingen met een regionale functie. Op deze leidingen zijn geen veiligheidsafstanden van toepassing, maar wordt wel rekening gehouden met een zakelijk rechtstrook van de leidingen. Door binnen deze strook een bouwverbod op te nemen, wordt beschadiging van de leiding voorkomen.

Plangebied en conclusie

In het plangebied ligt een warmteleiding voor de stadsverwarming. Het gaat hierbij om de combinatie van een aanvoerleiding en een retourleiding. Beiden leidingen hebben een uitwendige diameter van 900 mm en staan onder druk (circa 10 bar). Deze leidingen lopen vanuit de Churchilllaan naar de hulpwarmtecentrale in het gebied "Merwedekanaalzone 4". De leidingen zullen verlegd worden. Voor de leidingen is een beschermingszone opgenomen van 5 meter aan weerszijden van de (toekomstige ligging van de) leiding. Het functioneren van het in het gebied aanwezige straalpad is door middel van een beschermende regeling gewaarborgd (telecom).

4.14 Conclusie

De genoemde aspecten vormen geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

De aanleg van de HOV-baan en de aanpassing van de infrastructuur voor een betere autobereikbaarheid worden gefinancierd door het Rijk, de regio en de gemeente.

De aanleg van de HOV-baan is een project in het kader van het bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR), waarvoor een rijkssubsidie is verkregen vanuit het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Deze middelen zijn reeds per beschikking door het Ministerie toegekend aan het voormalig Bestuur Regio Utrecht (BRU), nu Provincie Utrecht.

In het kader van het programma VERDER, onderdeel van Randstad Urgent, werken Rijk en regio samen aan een integrale aanpak om de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland te verbeteren. Het doel is de regio Midden-Nederland economisch vitaal te houden en tegelijkertijd het aantrekkelijke woon- en werkklimaat te versterken. Op 13 november 2006 hebben Rijk en de regio Utrecht daartoe een bestuursovereenkomst gesloten. Hierin is afgesproken de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland tussen 2014 en 2020 te verbeteren met het VERDERpakket. Het VERDERpakket is een pakket met samenhangende maatregelen om de bereikbaarheid (auto, OV, fiets en goederenvervoer) van negen werkkernen in Utrecht, Nieuwegein en Amersfoort te verbeteren, met als randvoorwaarde dat de leefbaarheid en de veiligheid voldoen aan de normen en/of richtlijnen.

Een ander deel van de investering zal betaald worden vanuit het Actieprogramma Regionaal OV (AROV) en met subsidie van het Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer (RUVV).

De gemeentelijke investering is geregeld in de Programmabegroting Bereikbaarheid. Hiermee is de financiële uitvoerbaarheid van het plan gewaarborgd.

Een deel van de benodigde gronden binnen het plangebied zijn niet in eigendom van de gemeente. Het gaat hierbij om een strook langs de Dr. M.A. Tellegenlaan. Deze gronden zijn in eigendom van de Staat. Er zijn momenteel onderhandelingen om de gronden minnelijk te verwerven. Mochten partijen niet tot overeenstemming komen dan wordt overgegaan tot onteigening. Ook deze kosten worden betaald uit de Programmabegroting Bereikbaarheid.

Kostenverhaal

Met de invoering van de nieuwe Wro (per 1 juli 2008) is het wettelijk verplicht om kosten te verhalen. Onder meer bij de vaststelling van een bestemmingsplan dient de vraag te worden beantwoord of tevens een exploitatieplan moet worden vastgesteld om kosten van algemeen nut te verhalen op particuliere ontwikkelaars in het plangebied. Hierbij dient als eerste de vraag te worden beantwoord of er in het (bestemmings)plangebied sprake is van zogenoemde 'aangewezen bouwplannen' (zie artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro)).

Het gaat daarbij onder meer om de volgende categorieën:

- de bouw van één of meer woningen;
- de bouw van één of meer andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1.000 m² of met één of meer woningen.

Voor het plangebied is een analyse uitgevoerd, waarbij gezocht is naar het kunnen realiseren van bovengenoemde bouwplannen. Uit de analyse is het volgende gebleken:

Er is geen sprake van een aangewezen bouwplan op eigendom van een particulier. Derhalve is het niet noodzakelijk dat een exploitatieplan wordt vastgesteld.

Planschade

Het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan met een planologische wijziging kan in beginsel aanleiding geven tot planschade. Het risico op planschade is onderzocht (Risicoanalyse tegemoetkoming in planschade inzake HOV-baan Transwijk, Kanaleneiland te Utrecht, 14 september 2015). Hieruit blijkt dat er voor het

plangebied van de Z80 geen planschaderisico is.

Conclusie

Uit bovenstaande blijkt dat de uitvoering van het project economisch uitvoerbaar is.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke wijze burgers en belanghebbenden bij het plan zijn betrokken en hoe zij hierop hebben kunnen reageren.

5.2.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het plan is voor reactie als bedoeld in art 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening toegezonden aan de volgende instanties:

- a. Bestuur Regio Utrecht (BRU)
- b. Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE)
- c. Ministerie van Defensie
- d. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR)
- e. Wijkraad Zuidwest

De opmerkingen van de HDSR en de Wijkraad hebben geleid tot enkele tekstuele aanpassingen van het bestemmingsplan. De provincie en de VROM-inspectie hebben aangegeven dat er verder geen provinciale en rijksbelangen spelen.

5.2.2 Inspraak

Over het Integraal Programma van Eisen (IPvE), het Functioneel Ontwerp (FO) van de HOV-Zuidradiaal heeft inspraak plaatsgevonden. Het Functioneel Ontwerp heeft ter inzage gelegen en er was gelegenheid om reacties in te dienen. Deze reacties zijn samengevat en voorzien van een beantwoording. Op basis hiervan is een Voorlopig Ontwerp (VO) opgesteld. Het VO vormt de basis voor dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 6 Juridische planopzet

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk is een toelichting gegeven op de gekozen planvorm van het bestemmingsplan. Tevens wordt uiteengezet welke gedachten aan de juridische regeling ten grondslag hebben gelegen.

6.2 Opbouw regels

Het bestemmingsplan is opgesteld volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012). De SVBP 2012 maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op eenzelfde manier worden verbeeld. Vergelijkbare bestemmingsplannen leiden tot een betere leesbaarheid, raadpleegbaarheid en helderheid voor de gebruiker en draagt zo bij aan een effectiever en efficiëntere dienstverlening.

De juridische regeling bestaat uit vier hoofdstukken. Het eerste hoofdstuk (artikel 1 en 2) bevat de definities van begrippen die voor het algemene begrip, de leesbaarheid en uitleg van het plan van belang zijn. In dit eerste hoofdstuk is ook een regeling opgenomen over de wijze van meten. In het tweede hoofdstuk wordt op de bestemming en het gebruik ingegaan. Het derde hoofdstuk gaat in op de algemene regels, zoals een algemene regel voor het gebruik van de gronden die op het hele plangebied van toepassing is. De overgangs- en slotbepalingen maken onderdeel uit van het vierde hoofdstuk.

6.3 Artikelsgewijze toelichting

In deze paragraaf wordt per bestemming uitgelegd wat de achtergrond is van een bepaalde bestemming.

Artikel 3 Groen

De gronden bij de Overste den Oudenlaan, nabij het Anne Frankplein, en een strook van het Park Transwijk dat binnen het plangebied is gelegen, hebben de bestemming Groen gekregen. Hierbinnen zijn groenvoorzieningen, gazons en beplantingen mogelijk en kunnen bijvoorbeeld speelvoorzieningen gerealiseerd worden.

Artikel 4 Verkeer

De bestemming Verkeer-1 is toegekend aan de wegen. Binnen deze bestemming is een aantal daarin passende gebruiksvormen toegestaan, zoals fiets- en voetpaden, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen en water.

Ter plaatste van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer-1' is tevens een hoogwaardige openbaar vervoerbaan in de vorm van een busbaan mogelijk gemaakt. Deze functieaanduiding is opgenomen voor de kruising van de Overste den Oudenlaan en de dr. M.A. Tellegenlaan. Er is hier gekozen voor een meer flexibele bestemming dan in de rest van het plangebied, omdat hier vooralsnog aangesloten gaat worden op de huidige situatie, maar op termijn ook aansluiting op de toekomstige inrichting van de dr. M.A. Tellegenlaan mogelijk moet zijn. In dit deel van het plangebied is het mogelijk een bredere bestemming te hanteren, aangezien er geen gevoelige functies in de directe nabijheid aanwezig zijn.

Artikel 5 Verkeer-Openbaar Vervoer

Met deze bestemming wordt de geplande HOV-baan mogelijk gemaakt. Naast het gebruik door bussen is het ook toegestaan dat calamiteitenverkeer, zoals politie, ambulance en brandweer gebruik maken van de baan. Binnen de bestemming zijn kunstwerken zoals een tunnel en tunnelbak mogelijk. Ter plaatste van de specifieke bouwaanduiding-1 dient de busbaan onder peil gerealiseerd te worden.

Daarnaast zijn fietspaden mogelijk. Binnen de bestemming zijn ook kleine gebouwtjes toegestaan, bijvoorbeeld voor het realiseren van fietsenstallingen (bushokjes zijn overigens vergunningsvrij).

Artikel 6 Verkeer– Verblijfsgebied

De wegen met de bestemming Verkeer – Verblijfsgebied hebben een verkeers– en verblijfsfunctie. Binnen deze bestemming is een aantal daarin passende gebruiksvormen toegestaan, zoals parkeervoorzieningen, paden, groenvoorzieningen en water.

Artikel 7 Water

De gronden op de kaart aangewezen voor Water zijn bestemd voor de aldaar aanwezige watergang, het verkeer te water, de waterhuishouding, wateraanvoer en –afvoer, de waterberging, enzovoort.

Op deze gronden mogen ten behoeve van de bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, passende binnen de bestemming worden gebouwd.

Artikel 8 Leiding

De binnen het plangebied gelegen warmteleiding met de daarbij behorende beschermingszone heeft deze dubbelbestemming gekregen. Voor de andere bestemmingen van deze gronden gelden bijzondere bepalingen met het oog op de bescherming van en de veiligheidssituatie rond deze leiding. Het bouwen conform die andere bestemmingen is alleen toegestaan via een afwijkingsbevoegdheid. Dat om te kunnen beoordelen of door dat bouwen geen blijvend onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de belangen van en de veiligheidssituatie rond de betreffende leiding. Essentieel is dat de beheerder van de betreffende leiding in die beoordeling wordt betrokken. Daarom is als voorwaarde gesteld dat per afwijking vooraf diens advies dient te worden ingewonnen.

Artikel 9 Waarde–Archeologie

De archeologische waarde en verwachtingen in het plangebied zijn door de dubbelbestemming Waarde – Archeologie en de specifieke gebruiksregel die verwijst naar de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg beschermd, terwijl overtreding van het bestemmingsplan een strafbaar feit is. Op deze manier houdt het bestemmingsplan rekening met de archeologische waarde en verwachtingen conform de Monumentenwet. In paragraaf 4.9 is een uitgebreide toelichting opgenomen over de archeologie.

Artikel 10 Waterstaat–Waterkering

De waterkering aan weerszijden van het Merwedekanaal wordt beschermd via de dubbelbestemming Waterstaat–Waterkering. Voordat er gebouwd wordt binnen deze bestemming is toestemming nodig van de beheerder van de waterkering.

Artikel 11 Antidubbeltelbepaling

Deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat een stuk grond dat al eens was betrokken bij het verlenen van een omgevingsvergunning bij de beoordeling van latere bouwplannen nogmaals wordt betrokken.

Artikel 12 Algemene bouwregels

In de bouwverordening zijn ook voorschriften opgenomen. Het bestemmingsplan gaat vóór deze bepalingen, maar in dit artikel is bepaald welke voorschriften uit de bouwverordening naast het bestemmingsplan van kracht blijven. Het gaat daarbij om voorschriften van stedenbouwkundige aard, zoals de bereikbaarheid van bouwwerken van werkverkeer en brandblus–voorzieningen, bereikbaarheid van gebouwen voor gehandicapten, de ruimte tussen bouwwerken en parkeergelegenheid bij gebouwen.

Daarnaast regelt dit artikel de mogelijkheid voor (beperkte) overschrijdingen van bebouwingsgrenzen die op de kaart zijn aangegeven.

Artikel 13 Algemene gebruiksregels

De Wro bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Een algemeen gebruiksverbod hoeft derhalve niet meer in de planregels te worden opgenomen. Het is wel mogelijk om in het bestemmingsplan aan te geven wat onder verboden gebruik in ieder geval wordt verstaan.

Artikel 14 Algemene aanduidingsregels

Vrijwaringszone – Straalpad

Binnen deze zone loopt een straalpad, op basis waarvan de bouwhoogte van bouwwerken die hier op grond van de desbetreffende bestemming zijn toegestaan, worden beperkt.

Artikel 15 Algemene afwijkingsregels

Dit artikel regelt de afwijkingsmogelijkheden voor het college van burgemeester en wethouders. Dit heeft primair tot doel enige flexibiliteit in de regels aan te brengen. Ze kunnen worden toegepast als er niet op grond van de bestemmingsregelingen in hoofdstuk 2 al een afwijkingsmogelijkheid is. Het gaat dan om een afwijking van maten, afmetingen en percentages, het plaatsen van objecten van beeldende kunst, het realiseren van kleine nutsgebouwtjes.

Artikel 16 Algemene wijzigingsregels

In dit artikel wordt geregeld dat de bestemmingsgrenzen kunnen worden gewijzigd, voor zover dat van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein; de overschrijdingen mogen niet meer dan 3 m bedragen en het bestemmingsvlak mag met niet meer dan 10% worden vergroot.

De overgangs- en slotbepalingen van hoofdstuk 4 bevatten de onderstaande 2 bepalingen.

Artikel 17 Overgangsrecht

In het nieuwe Besluit op de ruimtelijke ordening (in werking 1 juli 2008) is overgangsrecht opgenomen dat in elk bestemmingsplan moet worden overgenomen.

Indien de in het plan opgenomen regels voor wat betreft gebruik of bebouwing, afwijken van een bestaande legale situatie, dan zijn daarop de overgangsbepalingen van toepassing. De overgangsbepaling heeft tot doel bestaande belangen te respecteren totdat realisering van de nieuwe regels plaatsvindt.

Voor bouwwerken die onder het overgangsrecht vallen, is bepaald dat deze gedeeltelijk mogen worden vernieuwd of veranderd, mits de bestaande afwijking niet wordt vergroot. Gehele vernieuwing is in principe uitgesloten, waaronder ook gefaseerde vernieuwing van een bouwwerk wordt verstaan. Het doel van het overgangsrecht is dat het bestaande bouwwerk in de bestaande staat in stand mag worden gehouden. Uitsluitend na het tenietgaan van het bouwwerk door een calamiteit, waarmee onder andere brand of extreme weersomstandigheden wordt bedoeld, is onder voorwaarden gehele vernieuwing toegestaan.

Vergunningplichtige bouwwerken die zonder vergunning zijn opgericht, kunnen door overgangsrecht niet gelegaliseerd worden. Bouwen zonder vergunning is immers een overtreding van de Woningwet die niet door een regeling in een bestemmingsplan ongedaan kan worden gemaakt.

Wel kan met een beroep op het overgangsrecht een aanvraag worden ingediend voor de verbouw van een illegaal bouwwerk. Om te voorkomen dat een dergelijke aanvraag moet worden gehonoreerd, is in de overgangsbepaling van dit plan opgenomen dat deze slechts van toepassing is op legale bouwwerken.

Voor het gebruik dat onder het overgangsrecht valt, is bepaald dat dat gebruik mag worden voortgezet. Het

gebruik mag eveneens worden gewijzigd, voor zover de afwijking ten opzichte van het toegestane gebruik niet vergroot wordt.

Hiervoor is reeds aangegeven dat illegale bouwwerken niet gelegaliseerd kunnen worden door overgangsrecht. Voor gebruik is dat in principe wel mogelijk maar vanuit het oogpunt van handhaving ongewenst. Gezien het voorgaande is in de overgangsbepaling opgenomen dat het gebruik, dat reeds in strijd was met het voorheen geldende plan, van het overgangsrecht is uitgesloten.

Ook na het van kracht worden van dit plan kan dus nog met succes handhavend worden opgetreden tegen gebruik dat reeds in strijd was met het voorgaande bestemmingsplan. Dit laatste is uiteraard mede afhankelijk van andere aspecten, waaronder de vraag of het strijdige gebruik reeds zolang plaatsvindt dat de gemeente haar rechten heeft verwerkt.

Artikel 18 Slotregel

In dit artikel is de naam van het bestemmingsplan, de citeertitel, omschreven.

6.4 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 wordt namens het college onder andere gehandhaafd op de regels van voorliggend bestemmingsplan. Dit betekent dat de regels voor wat betreft het gebruik en de bebouwingsregels worden gehandhaafd. Dit gebeurt veelal door toetsing tijdens het behandelen van de aanvragen om omgevingsvergunning, maar kan ook gebeuren als gevolg van toezicht tijdens de uitvoering van de bouw of op grond van een eigen constatering indien een bouwwerk of een perceel in strijd met het bestemmingsplan wordt gebruikt. Indien er bijvoorbeeld sprake is van illegale ingebruikname van gemeentelijke grond, dan zal hiertegen worden opgetreden.

Doel handhavend optreden

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

Hoe wordt gehandhaafd?

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht heeft het college een tweetal instrumenten tot haar beschikking: bestuursdwang en dwangsom. Bij het toepassen van bestuursdwang wordt de overtreding (het geconstateerde illegale bouwwerk c.q. gebruik) ongedaan gemaakt op kosten van de overtreder. Dit kan betekenen dat een bouwwerk door de gemeente wordt afgebroken en de kosten van bijvoorbeeld de aannemer en de gemeentelijke (voorbereidings)kosten op de overtreder worden verhaald. Het is tevens mogelijk om, indien er zonder omgevingsvergunning wordt gebouwd en de bouw wordt stilgelegd door middel van een bouwstop, de bouwmaterialen weg te slepen en elders op te slaan. Het opleggen van een last onder dwangsom betekent bijvoorbeeld dat het illegale gebruik moet worden gestaakt binnen een door het college gestelde termijn. Overschrijdt men de termijn, dan zal de dwangsom in rekening worden gebracht bij de overtreder. Doel van de dwangsom is het onaantrekkelijk maken van het voortzetten van de geconstateerde overtreding. De dwangsom zal dan ook in relatie moeten staan aan (en zal derhalve altijd hoger zijn dan) het voordeel dat de overtreder heeft bij het voortzetten van de illegaliteit. In het plangebied zal handhavend worden opgetreden tegen het illegale gebruik van bouwwerken en percelen. Bijvoorbeeld het verhuren van opslagruimte ten behoeve van de stalling van caravans, maar ook het gebruik van een winkel als café. Verder zal er bij de bouw worden gecontroleerd op de uitvoering van verleende omgevingsvergunningen. Uiteraard zal er ook gecontroleerd worden of, in het geval van een geweigerde omgevingsvergunning voor een woning, de betreffende woning niet alsnog wordt gebouwd. Voorts zal de gemeente toezien op – onder de Wet milieubeheer vallende – bedrijven. Dit vloeit voort uit de regels van het bestemmingsplan. Indien er immers ter plaatse een bedrijfsactiviteit plaats mag vinden, zal dit qua gebruik (intensiteit en hinder) gehandhaafd worden.

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 aanduiding:

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.2 aanduidingsgrens:

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.3 archeologisch onderzoek:

onderzoek verricht door of namens een dienst of instelling die over een opgravingsvergunning op grond van de Monumentenwet 1988 beschikt.

1.4 archeologische waarde:

de aan een gebied toegekende waarde in verband met de in dat gebied voorkomende overblijfselen uit oude tijden.

1.5 bebouwing:

één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.6 bebouwingspercentage:

het met een aanduiding of in de regels aangegeven percentage, dat aangeeft hoeveel van het desbetreffende bouwperceel ten hoogste mag worden bebouwd met gebouwen en bijbehorende bouwwerken.

1.7 bestaand:

- a. bestaand gebruik: het gebruik van de gronden en bouwwerken zoals aanwezig op moment van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan of kan worden gebruikt krachtens een omgevingsvergunning voor het gebruik; daaronder valt niet het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan;
- b. bestaande bouwwerken: bouwwerken die op het tijdstip van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan:
 1. aanwezig zijn én bij of krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of de Woningwet zijn gebouwd;
 2. nog kunnen worden gebouwd krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of een bouwvergunning op grond van de Woningwet.

1.8 bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak.

1.9 bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0344.BPHOVBAANKANZWEST.VA01 met de bijbehorende regels (en eventuele bijlagen).

1.10 bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.11 bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

1.12 bouwwerk:

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

1.13 evenementen:

grootschalige, periodieke en/of meerdaagse manifestaties, zoals sportmanifestaties, concerten, bijeenkomsten, voorstellingen, shows, tentoonstellingen, thematische markten.

1.14 gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.15 kampeermiddelen:

- a. tenten, tentwagens, kampeerauto's of caravans;
 - b. enige andere onderkomens of enige andere voertuigen of gewezen voertuigen of gedeelten daarvan, voorzover geen bouwwerk zijnde, waarvoor ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht een omgevingsvergunning vereist is;
- een en ander voorzover deze onderkomens of voertuigen geheel of ten dele blijvend zijn bestemd of opgericht, dan wel worden of kunnen worden gebruikt voor recreatief nachtverblijf en waarvan de gebruikers hun hoofdverblijf elders hebben.

1.16 nutsvoorzieningen:

voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreducerstations, schakeluisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling en apparatuur voor telecommunicatie.

1.17 peil:

- a. voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang grenst aan de weg: de hoogte van de kruin van de weg;
- b. voor andere gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld;
- c. voor gebouwen die grenzen aan een dijk: de hoogte van de kruin van de dijk ter plaatse van het bouwwerk.

1.18 plan:

het bestemmingsplan HOV-baan Transwijk, Kanaleneiland van de gemeente Utrecht.

1.19 prostitutie:

het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen betaling.

1.20 seksinrichting:

de voor het publiek toegankelijke, besloten ruimte, dan wel meerdere besloten ruimten in elkaars directe nabijheid, waarin bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was seksuele handelingen, al dan niet met een ander, tegen vergoeding worden verricht. Hieronder wordt in ieder geval verstaan een prostitutiebedrijf, raamprostitutiebedrijf of sekstheater, al dan niet in combinatie met elkaar;

1.21 Verordening op de Archeologische Monumentenzorg:

de sedert 22 december 2009 van kracht zijnde Verordening op de Archeologische Monumentenzorg van de gemeente Utrecht.

1.22 woonboot:

elk vaartuig of drijvend voorwerp, dat uitsluitend of hoofdzakelijk wordt gebruikt als woning.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de bouwhoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.2 de inhoud van een bouwwerk:

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.3 de oppervlakte van een bouwwerk:

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of hart van de scheidsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Groen

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Groen aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen, gazons en beplantingen;
- b. fiets- en voetpaden;
- c. nutsvoorzieningen;
- d. speelvoorzieningen;
- e. water, waterbeheer en waterberging;
- f. onderhoudspaden en -stroken ten behoeve van de aangrenzende bestemming(en);
- g. de bij de bestemming behorende voorzieningen zoals kunstwerken waaronder duikers, bruggen en faunapassages.

3.2 Bouwregels

- a. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingsmuren welke niet meer dan 1 meter hoog mogen zijn.
- b. De bouwhoogte van speelvoorzieningen mag in afwijking van het bepaalde genoemd onder a., niet meer bedragen dan 4 meter;
- c. het gestelde onder a. geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

Artikel 4 Verkeer

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Verkeer aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. rijwegen, bestaande uit maximaal 2x2 rijstroken, in- uitvoegstroken daarbij niet begrepen;
- b. fiets- en voetpaden;
- c. parkeervoorzieningen;
- d. halteplaatsen;
- e. waterbeheer en waterberging;
- f. water en kruisingen met water;
- g. ter plaatse van de functieaanduiding specifieke vorm van verkeer-1 tevens voor een hoogwaardige openbaar vervoerbaan in de vorm van een busbaan;
- h. ter plaatse van de functieaanduiding verkooppunt motorbrandstoffen zonder lpg voor een verkooppunt motorbrandstoffen zonder lpg;
- i. de bij de bestemming behorende groenvoorzieningen, geluidwerende voorzieningen, nutsvoorzieningen, fietsenstallingen, reclame-uitingen en kunstwerken.
- j. reclame-uitingen en kunstwerken.

4.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen uitsluitend bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. de oppervlakte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 6m² per gebouw;
- b. de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 4 meter;
- c. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan ter geleiding, begeleiding, beveiliging en regeling van het verkeer, mag niet meer dan 3 meter bedragen;
- d. in afwijking van het bepaalde genoemd onder c. mag de bouwhoogte van vlaggenmasten niet meer dan

6 meter bedragen.

Artikel 5 Verkeer – Openbaar vervoer

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Verkeer – Openbaar vervoer aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- een hoogwaardige openbaarvervoerbaan (HOV-baan), in de vorm van een busbaan;
- (ondergrondse) kruisingen met wegen;
- fiets- en voetpaden ;
- waterbeheer en waterberging;
- water en kruisingen met water;
- halteplaatsen;
- de bij de bestemming behorende groenvoorzieningen, geluidwerende voorzieningen, nutsvoorzieningen, fietsenstallingen, reclame-uitingen en kunstwerken.

5.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken worden gebouwd, met in achtneming van de volgende bepalingen:

- ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding-1' mag de busbaan niet boven peil gerealiseerd worden;
- de oppervlakte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 20m² per gebouw;
- de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 4 meter;
- het bepaalde onder b, is niet van toepassing ter plaatste van de specifieke bouwaanduiding-1;
- de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan ter geleiding, begeleiding, beveiliging en regeling van het verkeer, mag niet meer dan 3 meter bedragen;
- in afwijking van het bepaalde genoemd onder c. mag de bouwhoogte van vlaggenmasten niet meer dan 6 meter bedragen.

Artikel 6 Verkeer – Verblijfsgebied

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Verkeer – Verblijfsgebied aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- verkeers- en verblijfsgebied voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer;
- water, waterbeheer en waterberging;
- groenvoorzieningen;
- parkeervoorzieningen;
- speelvoorzieningen;
- bij de bestemming behorende wegen, voet- en fietspaden, geluidwerende voorzieningen, fietsenstallingen, nutsvoorzieningen, kunstwerken.

6.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken worden gebouwd onder de volgende voorwaarden:

- de oppervlakte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 6 m² per gebouw;
- de bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 2 meter.
- de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 3 meter.
- het bepaalde onder c geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

6.2.1 Gebouwen

- a. de oppervlakte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 6 m² per gebouw;
- b. de bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 2 meter.

6.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

- a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 3 meter;
- b. het bepaalde onder a. geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

6.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het bepaalde in lid 6.2 onder a en lid 6.2 onder b voor:

- a. afwijkingen van de maximale oppervlakte van een gebouw tot ten hoogste 20 m².
- b. afwijkingen van de maximale bouwhoogte van een gebouw tot maximaal 3 meter.

Artikel 7 Water

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Water aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. waterlopen met bijbehorende taluds en oevers;
- b. waterhuishouding;
- c. waterbeheer en waterberging;
- d. kruisingen met wegverkeer;
- e. groenvoorzieningen;
- f. kunstwerken en kademuren;

7.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van deze bestemming worden gebouwd waarvan de hoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten hoogste 2 meter mag bedragen.

7.3 Specifieke gebruiksregels

Het is verboden de in deze bestemming begrepen gronden te gebruiken of te laten gebruiken als ligplaats voor woonschepen.

Artikel 8 Leiding

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Leiding aangewezen gronden zijn behalve voor de andere daar voor opgenomen bestemmingen, primair bestemd voor een warmtetransportleiding en daarbij behorende voorzieningen.

8.2 Bouwregels

- a. Binnen deze bestemming mogen, in afwijking van het bepaalde ten aanzien van de overige bestemmingen, uitsluitend bouwwerken geen gebouwen zijnde ten dienste van de bestemming worden gebouwd ten behoeve van de in 8.1 genoemde doeleinden.
- b. In geval van strijdigheid van bepalingen gaan de bepalingen van dit artikel voor de bepalingen die op grond van andere artikelen op de desbetreffende gronden van toepassing zijn.

8.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen door middel van het verlenen van een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 8.1 ten behoeve van het bouwen overeenkomstig de andere bestemmingen van deze gronden met inachtneming van de desbetreffende regels, mits:

- a. De veiligheid met betrekking tot de warmtetransportleiding niet wordt geschaad en geen kwetsbare objecten worden toegelaten, en
- b. Ter zake daarvan vooraf schriftelijk advies van de beheerder van de betreffende leiding is ingewonnen.

Artikel 9 Waarde – Archeologie

9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Waarde – Archeologie aangewezen gronden zijn mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachting.

9.2 Specifieke gebruiksregel

Onder met het bestemmingsplan strijdig gebruik wordt in ieder geval begrepen, het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg.

Artikel 10 Waterstaat – Waterkering

10.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Waterstaat – Waterkering aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voor opgenomen bestemming(en), primair bestemd voor het in stand houden en het onderhoud van de waterkering naast de andere krachtens dit plan hieraan gegeven bestemmingen.

10.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

10.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

- a. binnen deze bestemming mogen, in afwijking van het bepaalde ten aanzien van de overige bestemmingen, uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, waarvan de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan 2 meter.

10.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd bij een omgevingsvergunning af te wijken van het bepaalde in artikel 10.2 voor:

- a. het bouwen van gebouwen ten behoeve van de overige voor deze gronden aangewezen bestemmingen, met inachtneming van de betreffende regels van dit plan, mits vooraf advies wordt ingewonnen bij de beheerder van de betreffende waterkering;
- b. het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de overige voor deze gronden aangewezen bestemmingen, met inachtneming van de betreffende regels van dit plan, mits vooraf advies wordt ingewonnen bij de beheerder van de betreffende waterkering.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 11 Antidubbeltelbepaling

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 12 Algemene gebruiksregels

Onder met het bestemmingsplan strijdig gebruik wordt in ieder geval begrepen het gebruik van of het laten gebruiken van:

- a. onbebouwde gronden als staan- of ligplaats voor onderkomens;
- b. onbebouwde gronden en/of bouwwerken ten behoeve van seksinrichtingen;
- c. onbebouwde gronden als kampeerterrein;
- d. onbebouwde gronden als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan;
- e. onbebouwde gronden als stortplaats voor puin en afvalstoffen, voor zover dit niet betreft het storten of opslaan in bij gebouwen behorende tuinen van geringe hoeveelheden afvalstoffen die afkomstig zijn van het onderhoud van die tuinen.

Artikel 13 Algemene aanduidingsregels

13.1 Vrijwaringszone–straalpad

13.1.1 Aanduidingsomschrijving

De gronden ter plaatse van de aanduiding 'Vrijwaringszone–straalpad' zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor een straalverbinding.

13.1.2 Bouwregels

In afwijking van het bepaalde bij de andere bestemmingen mag niet hoger worden gebouwd dan 35 meter ten opzichte van NAP.

13.1.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 13.1.2 voor het bouwen overeenkomstig de andere bestemmingen, mits vooraf advies is verkregen van de beheerder van de straalverbinding.

Artikel 14 Algemene afwijkingsregels

Burgemeester en wethouders kunnen, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, afwijken van:

- a. de bij recht in de regels gegeven maten, afmetingen, percentages tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages;
- b. de bestemmingsregels voor het toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of –intensiteit daartoe aanleiding geven;
- c. de bestemmingsregels voor het bouwen met een geringe mate van afwijking van de plaats en richting van de bestemmingsgrenzen indien dit noodzakelijk is in verband met afwijkingen of onnauwkeurigheden ten opzichte van de feitelijke situatie of in die gevallen waar een rationele verkaveling van de gronden een geringe afwijking vergt;
- d. de bestemmingsregels ten aanzien van de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de hoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 m;
- e. het bepaalde ten aanzien van de maximale bouwhoogte van gebouwen en toestaan dat de bouwhoogte van de gebouwen wordt verhoogd ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals liftkokers,

trappenhuizen, lichtkappen.

Artikel 15 Algemene wijzigingsregels

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de in het plan opgenomen bestemmingen te wijzigen ten behoeve van overschrijding van bestemmingsgrenzen, voor zover zulks van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein; de overschrijdingen mogen niet meer dan 3 m bedragen en een bestemmingsvlak mag met niet meer dan 10% worden vergroot.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 16 Overgangsrecht

16.1 Overgangsrecht bouwwerken

- a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, danwel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
 - 1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - 2. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
- b. Burgemeester en wethouders kunnen eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10 %;
- c. het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

16.2 Overgangsrecht gebruik

- a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet;
- b. het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind;
- c. indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatte;
- d. het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 17 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan HOV-baan Transwijk, Kanaleneiland.

