

Gebiedsagenda Utrecht 2009

Opgesteld door het rijk, provincie Utrecht, gemeente Utrecht,
Bestuur Regio Utrecht, gemeente Amersfoort, Regio Amersfoort,
gemeente Hilversum en Gewest Gooi en Vechtstreek

Deze gebiedsagenda is vastgesteld in het
Bestuurlijk Overleg MIRT van rijk en regio op 3 november 2009



Colofon

Deze Gebiedsagenda Utrecht 2009 is voorbereid door de volgende projectgroep:

- > Bestuur Regio Utrecht: Ria Driessen
- > Gemeente Amersfoort: Carolien Drupsteen
- > Gemeente Hilversum: Frank Giele
- > Gemeente Utrecht: Kirsten van den Berg en Mirelle Kolnaar
- > Gewest Gooi- en Vechtstreek: Rob Uijtjens
- > Provincie Utrecht: Bart Althuis en Jacqueline Sellink
- > Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Jeroen Haver en Hans Degenaar
- > Ministerie van VROM: Helen Land

Teksten en productie document: Maessen Beleidscommunicatie

Ontwerp: Smidswater

Kaarten: provincie Utrecht (ondergrond: © 2009, Dienst voor het kadaster en openbare registers, Apeldoorn)

Foto's: Michael Kooren – Hollandse Hoogte (omslag),

Tineke Dijkstra (pagina 4, 8, 14, 28, 30, 46 en 48)

Exemplaren van deze Gebiedsagenda zijn verkrijgbaar via

bart.althuis@provincie-utrecht.nl en jeroen.haver@minvenw.nl

Inhoud

1	Over deze Gebiedsagenda Utrecht 2009	5	4	De agenda voor deelgebieden van Utrecht	31
2	Rode draad: ruimtedruk en spanning tussen thema's	9	4.1	De Regio Utrecht	32
3	Thema's provincie Utrecht in integrale context	15	4.1.1	Inzet op binnenstedelijk	32
3.1	Duurzaamheid in de ontwikkeling	16	4.1.2	Uitleglocaties inpassen in het landschap	33
3.1.1	Lagenbenadering en zuinig ruimtegebruik	16	4.1.3	De Ring – nationale en regionale functie	34
3.1.2	Energie, grondstoffen, Lenteakkoord	16	4.1.4	De A12-zone als majeure transformatie	35
3.1.3	Klimaatbestendigheid	17	4.1.5	Utrecht Science Park – toplocatie voor kennis	35
3.1.4	Gezondheid	17	4.1.6	Groen rond de stad	36
3.2	Woningbouw: 100.000 woningen nodig	17	4.2	Regio Amersfoort	36
3.2.1	Te weinig ruimte voor behoefte	17	4.2.1	Uitgangspunten ruimtelijke ontwikkeling	36
3.2.2	Ruimte optimaal benutten	18	4.2.2	Uitleggebieden en hun groene omgeving	36
3.2.3	Verdichting, herstructurering en transformatie	18	4.2.3	Binnenstedelijke opgave	37
3.2.4	Werken bij wonen	19	4.2.4	De mobiliteit van de Driehoek als gebiedsopgave	38
3.2.5	Recreatie bij de woning	19	4.3	Utrecht-West	39
3.3	Ruimte voor economische groei	19	4.4	Utrecht-Zuidoost	40
3.3.1	Hoog potentieel optimaal ontplooiën	19	4.4.1	Het WERV-gebied	40
3.3.2	Prioriteit bij bereikbaarheid kerngebieden	19	4.4.2	Utrechtse Heuvelrug en 'Heel de Heuvelrug'	40
3.3.3	Bedrijventerreinen: SER-ladder is leidend	20	4.4.3	Soesterberg en de vliegbasis	41
3.3.4	Voldoende plancapaciteit kantoren	21	5	De agenda van beleidsvraagstukken	43
3.3.5	Culturele Hoofdstad 2018	21		Beleidsknelpunten ruimtegebruik	44
3.4	Verbetering bereikbaarheid	22		Financiële knelpunten	45
3.4.1	Streefwaarden moeilijk bereikbaar	22		Belemmeringen beleid en regelgeving	45
3.4.2	Integrale aanpak van rijk en regio	22		Randvoorwaarde: kennis delen	47
3.4.3	Robuustheid netwerk	23	6	De agenda van programma's en projecten	49
3.4.4	De bereikbaarheid van snelgroeiend Almere	23	Bijlage 1	Overzicht onderliggende documenten	54
3.4.5	Openbaar vervoer: kwaliteitssprong in voorbereiding	24	Bijlage 2	Utrecht in cijfers	56
3.4.6	Goederenvervoer: meer capaciteit en basisnet	24	Bijlage 3	Bedrijventerreinen	57
3.5	Versterken natuur, landschap en water	25	Bijlage 4	Woningbouwmogelijkheden	58
3.5.1	Natuur en recreatie bij de gebouwde omgeving	25			
3.5.2	Toplocaties en groene sleutelprojecten	25			
3.5.3	Ecologische Hoofdstructuur vraagt om ontsnippering	26			
3.5.4	Groen op Randstadschaal vraagt om daadkracht	26			
3.5.5	Verstedelijking en waterbeheer afstemmen	29			
3.5.6	Cultuurhistorie: vestigingsfactor en toeristentrekker	29			



Hoofdstuk 1

Over deze Gebiedsagenda Utrecht 2009

Het ruimtelijk-fysieke domein is bij uitstek geschikt om samenhang aan te brengen tussen uiteenlopende beleids-terreinen en daarmee meerwaarde voor afzonderlijke sectorale belangen te creëren. Om die samenhang te versterken heeft het kabinet in 2007 besloten tot de introductie van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Dit programma organiseert niet alleen de samenwerking tussen ministeries die een taak hebben in het fysiek-ruimtelijke domein (EZ, LNV, VenW, VROM/WWI), maar ook de samenwerking tussen het rijk en de regio, marktpartijen en maatschappelijke organisaties. Zo wordt een hogere ruimtelijke kwaliteit bereikt, met meerwaarde voor de samenleving als geheel op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid, water, natuur en landschap.

Doel en status van de gebiedsagenda

Om de MIRT-gedachte gestalte te geven en een basis te creëren voor de rijk-regiosamenwerking, is het instrument van de gebiedsagenda's in het leven geroepen. Een gebiedsagenda komt tot stand in samenwerking tussen rijk en regio op basis van bestaand beleid. Eerder vastgestelde nationale en regionale nota's, zoals de *Nota Ruimte*, de *Nota Mobiliteit*, de *Structuurvisie Randstad 2040*, de *Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030*, de *MobiliteitsAanpak*, de *Agenda Vitaal Platteland*, de *Agenda Landschap*, het *Concept Nationaal Waterplan* en regionale structuurvisies en verkeer- en vervoersplannen zijn gebiedsgericht doorvertaald. Een gebiedsagenda is daarmee geen verwoording van nieuw beleid, maar inventariseert bestaand beleid met een ruimtelijke inslag en legt de verschillende plannen naast en op elkaar. Hierdoor ontstaat inzicht in de met elkaar samenhangende opgaven op gebiedsniveau en kunnen de plannen beter op elkaar worden afgestemd.

Een gebiedsagenda zelf is geen besluit om programma's of projecten tot uitvoer te brengen; op basis van de gebiedsagenda's worden in het bestuurlijk MIRT-overleg keuzen gemaakt en besluiten genomen (bijvoorbeeld tot het uitvoeren van een verkenning). In deze overleggen fungeert de gebiedsagenda als structurerend en onderbouwend hulpmiddel.

Met het vaststellen van een gebiedsagenda in het bestuurlijk overleg MIRT wordt afgesproken dat de voorliggende gebiedsagenda de basis is voor het bespreken van onderwerpen en het maken van concrete (financiële) afspraken daarover in de komende paar jaar.

Een gebiedsagenda heeft een dynamisch karakter. Jaarlijks, of zo vaak als nodig, kunnen in overleg tussen rijk en regio zaken worden toegevoegd of afgevoerd. In die zin is het voorliggende document een eerste generatie gebiedsagenda. Aanscherping en aanvulling is permanent noodzakelijk om de gebiedsagenda een blijvende functie in het besluitvormingsproces te geven.

Vergeleken met andere (regionale) Utrechtse programma-documenten is de functie van deze gebiedsagenda dat zij tot een lijst van integrale gebiedsopgaven kan leiden waarbij samenwerking tussen Utrecht en het rijk noodzakelijk is om resultaten te behalen. Deze opgaven zijn opgenomen in een lijst (zie hoofdstuk 6) van bestaande en mogelijk nieuwe projecten en programma's met een rijksbetrokkenheid bij de ruimtelijk-fysieke ontwikkeling van de provincie Utrecht.

Twee delen

In het eerste deel (tot en met hoofdstuk 4) integreert deze agenda de visies en plannen van rijk en regio¹⁾. Dit deel beschrijft de gezamenlijke doelstellingen en de wijze waarop die met behulp van een gebiedsgerichte, integrale aanpak kunnen worden bereikt. Daarbij worden ook de relevante lopende projecten betrokken. Hoofdstuk 5 geeft de agenda van beleidsvragen en -dilemma's die aan de orde zijn. Hoofdstuk 6 geeft een overzicht van projecten en programma's die in het BO-MIRT aan de orde kunnen komen in het kader van het uitvoeren van deze Gebiedsagenda en die een plaats zouden kunnen krijgen in het *MIRT-Projectenboek* of binnen andere (sectorale) afspraken tussen rijk en regio.

Provincie Utrecht en Gooi en Vechtstreek

Deze gebiedsagenda richt zich op het grondgebied van de provincie Utrecht, alsmede op het gebied van het gewest Gooi en Vechtstreek (dat tot de provincie Noord-Holland behoort) omdat dit gewest als belangrijk tussengebied in de Noordvleugel ook is opgenomen in de *Ontwikkelingsvisie 2015-2030* van de Noordvleugel Utrecht. Voor dit gewest is de gebiedsagenda in overeenstemming gebracht met de agenda voor Noordwest-Nederland die over Noord-Holland en Flevoland gaat. Omdat Gewest Gooi en Vechtstreek en

1) Bijlage 1 geeft het overzicht van de voor deze gebiedsagenda gebruikte documenten en kaders.

projecten in dat gewest in de gebiedsagenda voor Noordwest-Nederland zijn opgenomen, bevat deze agenda voor Utrecht geen aparte paragraaf over dit gewest.

Gebiedsaanduidingen: Utrecht, Utrecht en Utrecht

In deze agenda wordt de term Utrecht gebruikt voor het hele gebied waarop de agenda betrekking heeft (inclusief Gooi en Vechtstreek). Indien de stad of de regio Utrecht worden bedoeld, zullen die als zodanig worden genoemd. Eveneens wordt duidelijk onderscheid gemaakt tussen de Regio Amersfoort en de stad Amersfoort.

Het gebied van het Bestuur Regio Utrecht (BRU) bestaat uit de gemeenten Bunnik, De Bilt, Houten, IJsselstein, Maarssen, Nieuwegein, Utrecht, Vianen en Zeist.

In de Regio Amersfoort (voorheen Gewest Eemland) werken samen de gemeenten Amersfoort, Baarn, Bunschoten, Eemnes, Leusden, Soest en Woudenberg.

Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht

De regionale inbreng in de gebiedsagenda is voor een aanzienlijk deel gecoördineerd in het bestuurlijk overleg van de Noordvleugel Utrecht, dat eerder dit jaar de *Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030 (Eindbalans)* heeft uitgebracht. Deze visie is opgesteld in het kader van het Randstad Urgentproject Duurzaam Bouwen in de Regio Utrecht. Het rijk heeft op hoofdlijnen met deze visie ingestemd en een rijksreactie gegeven met aandachtspunten voor verdere uitwerking die onder andere in deze gebiedsagenda zijn meegenomen. Deelnemers in Noordvleugel Utrecht zijn bestuurders van de provincie Utrecht, de gemeenten Utrecht, Amersfoort en Hilversum, het Bestuur Regio Utrecht, de Regio Amersfoort en het gewest Gooi en Vechtstreek.

Relatie met de omgeving

Deze gebiedsagenda voor Utrecht heeft een relatie met de gebiedsagenda van Noordwest-Nederland (Noord-Holland, Flevoland en de Metropoolregio Amsterdam). Die betreft vooral de bestuurlijke afspraak dat 15.000 woningen voor

de behoefte van Utrecht en Gooi en Vechtstreek zullen worden gebouwd in Almere.

Daarnaast heeft Utrecht een relatie met landsdeel Oost, in het bijzonder de Gelderse Valleiregio en het WERV-gebied (Wageningen, Ede, Rhenen en Veenendaal). In deze regio's zijn belangrijke woningbouw- en economische ontwikkelingen gaande die een uitstraling hebben naar Utrecht. Relevant zijn ook de doorgaande infrastructuur van hoofd- en spoorwegen rond Amersfoort en de Gelderse Vallei en de internationale spoorverbinding via Arnhem naar Duitsland.



Hoofdstuk 2

Rode draad: ruimtedruk en spanning tussen thema's

Hét centrale vraagstuk in Utrecht is hoe om te gaan met de spanning van ruimtedruk die gevormd wordt door de grote behoefte aan ruimte voor wonen, werken, recreatie, natuur, landschap, water en mobiliteit. Die behoefte is het gevolg van de centrale ligging van Utrecht, zijn economische spilfunctie en zijn aantrekkelijke leefomgeving. Tegelijk bestaat de provincie voor een groot deel uit nationale landschappen en andere waardevolle gebieden die beschermd dienen te worden.

Diversiteit in de Randstad

Diversiteit is de kracht van de Randstad. De ambitie is die diversiteit te versterken en te verbreden. In de *Structuurvisie Randstad 2040* zijn twee strategieën voor de Randstad bepaald. De eerste is erop gericht om water, natuur en landschap in de Nederlandse delta hecht te verbinden met de opgaven op het gebied van klimaatbestendigheid, economie en verstedelijking. De tweede strategie is erop gericht om agglomeratievoordelen te benutten door bestaande en nieuwe netwerken van infrastructuur beter te verbinden met de verstedelijkingsopgave. Deze twee strategieën leiden tot een viertal centrale principes voor de Randstad:

- › Krachtige duurzame steden en regionale bereikbaarheid.
- › Wat internationaal sterk is, sterker maken.
- › Kwaliteit maken door een intensievere wisselwerking tussen groen, blauw en rood.
- › Leven in een veilige klimaatbestendige en groen-blauwe delta.

Aan de diversiteit in de Randstad levert Utrecht een belangrijke bijdrage met zijn kennisintensieve en creatieve sectoren die goed aansluiten bij wat er gebeurt in de Metropoolregio Amsterdam en in de regio Eindhoven. Bovendien is Utrecht sterk in zakelijke en financiële dienstverlening, wetenschappelijk onderzoek (*life sciences*) en in nieuwe ict-toepassingen zoals *design* en *gaming*. In Hilversum en het Gooi zetelen de omroepen en vele mediabedrijven.

Een groot deel van de Utrechtse beroepsbevolking is hoog opgeleid, de universiteit is de grootste van Nederland en heeft een magneetfunctie voor veel studenten, kenniswerkers, culturele voorzieningen en andere instellingen.

Utrecht levert een bijdrage aan het vestigingsklimaat van de Randstad met zijn hoogwaardige woonmilieus en het aantrekkelijke stedelijk leven, in het bijzonder in de historische binnensteden van Amersfoort en Utrecht. Er is een breed aanbod aan culturele activiteiten. Er zijn tal van karaktervolle kleinere steden en dorpen. De rijkdom aan nationale landschappen, natuur- en landbouwgebieden is van grote cultuurhistorische waarde.

Kruispunt van verbindingen

Utrecht is letterlijk zowel het kruispunt van verbindingen als het centrumgebied van Nederland. In fysieke zin is de provincie de draaischijf tussen aan de ene kant twee mainports en twee metropolitane regio's (Amsterdam en Rotterdam/Den Haag) en aan de andere kant de rest van Nederland en een flink deel van het Europese achterland. De noord-zuidcorridor van Amsterdam naar Eindhoven en de oost-westcorridor van Rotterdam-Den Haag naar Arnhem en Duitsland, kruisen elkaar in Utrecht. Die centrale ligging maakt de Randstad en Nederland ook kwetsbaar: als de Utrechtse knoop niet goed functioneert, heeft dat gevolgen voor andere delen van het land.

Omgekeerd profiteert Utrecht van de nabijheid van de Metropoolregio Amsterdam en Schiphol. Beide zijn goed en snel bereikbaar en hun economische betekenis laat zich tot in Utrecht voelen. Dit geldt evenzeer voor de nabijheid van de Rotterdamse haven en het bestuurscentrum dat Den Haag vormt. Naarmate Almere verder gaat groeien zal de invloed van die stad zich in het Utrechtse doen gelden.

Keuzen onvermijdelijk

Zelfs als in Utrecht alle realistische en kwalitatief aanvaardbare mogelijkheden worden benut, zal er altijd grote druk blijven op de ruimte. Met die spanning zullen rijk en regio moeten leven en het omgaan met deze spanning is de rode draad door deze gebiedsagenda. De spanning kan worden verlaagd door te zoeken naar 'intelligente' vormen van interactie tussen thema's, dus door bijvoorbeeld het mengen van functies en het aanvaardbaar maken van intensief ruimtegebruik door het bieden van hoge ruimtelijke kwaliteit. Kiezen blijft echter onvermijdelijk, al is het maar omdat er altijd grenzen zijn aan de ruimtelijke en financiële mogelijkheden.

Een aantal scherpe keuzen is reeds gemaakt, de belangrijkste is om hoge prioriteit te geven aan binnenstedelijk bouwen. Ook is besloten de komende decennia 15.000 woningen van de Utrechtse en Gooise behoefte te bouwen in Almere. Er zal een oplossing gevonden moeten worden voor de groeiende verkeers- en vervoersstromen op de belangrijkste verkeersassen door Utrecht.

Een ander voorbeeld is het besluit om Rijnenburg (een nieuw deel van de stad Utrecht ten zuidwesten van Oudenrijn) weliswaar te verstedelijken maar slechts met 7000 woningen zodat het groene en waterrijke karakter behouden blijft en het woningaanbod wordt uitgebreid aan de bovenkant van het kwaliteitsspectrum.

Ook is besloten om na 2015 in Amersfoort nog maar beperkt uit te breiden (onder andere maximaal 3000 woningen in de uitleglocatie Vathorst-West) om het groen zoveel mogelijk te sparen.

De principes van verdichting en transformatie worden zowel toegepast op woningbouw- als op bedrijvenlocaties. Hergebruik van ruimte en verdichting zijn daarmee kernbegrippen van deze gebiedsagenda. Er moet worden geïnvesteerd in veel kleine projecten voor transformatie of verdichting omdat het aantal grote locaties heel beperkt is. Als één van die grote gebieden komt de A12-zone tussen Oudenrijn en Lunetten aan de orde. Dit is potentieel een grote transformatie- en verdichtingslocatie in de provincie, maar het is een bijzonder complex gebied en daarmee kostbaar in zijn ontwikkelingsmogelijkheden.

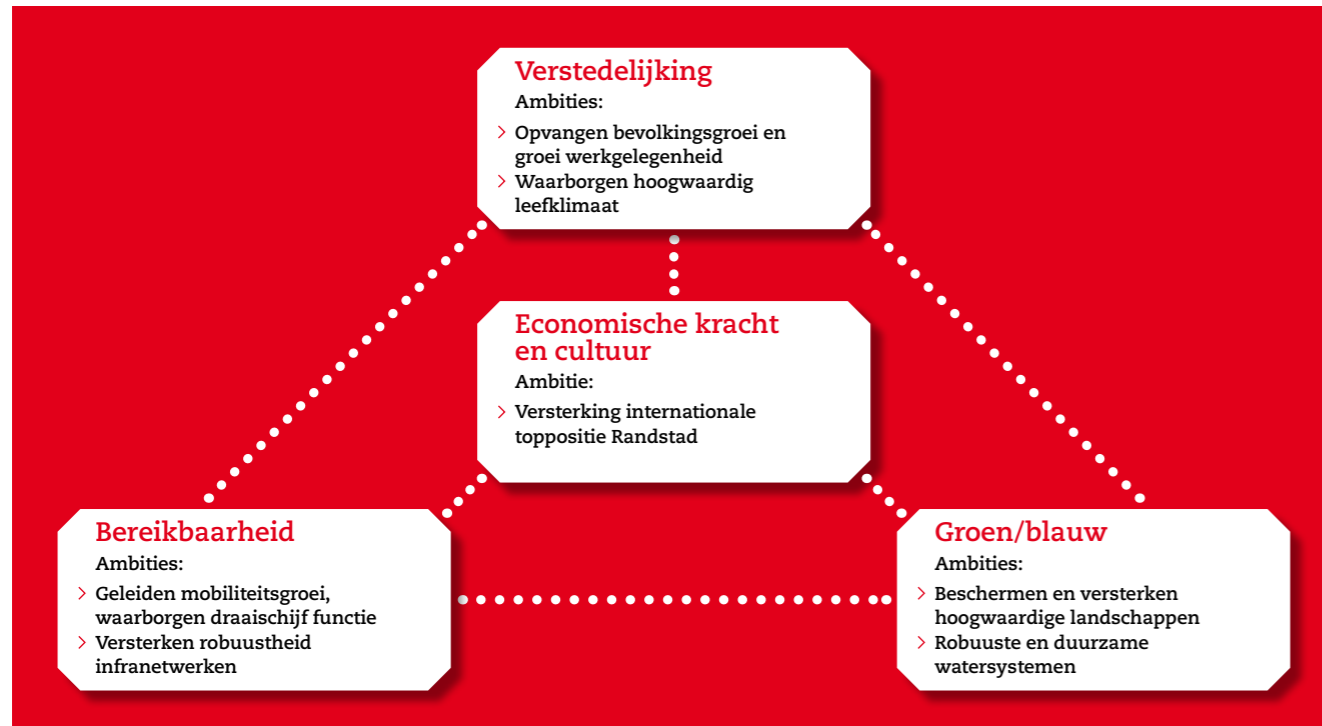
Verstedelijking en de grenzen van verdichting

De ruimtedruk op de provincie blijft in de toekomst het grootste fysiek-ruimtelijke probleem en het antwoord daarop is verdichting en bundeling. Maar deze strategieën kunnen op gespannen voet komen te staan met de gewenste kwaliteit van de leefomgeving. (Klimaatverandering vraagt bijvoorbeeld om meer ruimte voor water en groen in de steden in verband met hittestress en wateroverlast.) Voorkomen moet dus worden dat de eis van verdichting uitpakt als een relatieve verslechtering van de leefomgeving.

Het is de gezamenlijke uitdaging voor rijk, provincie en gemeenten om zowel de economische groei te accommoderen als de kwaliteit van de leefomgeving te beschermen. Een onderling verbonden en verweven benadering van deze thema's is onontkoombaar en cruciaal. Dat is de inzet van deze gebiedsagenda. De spanning en interactie tussen de thema's is in beeld gebracht in de schema's op de volgende pagina's. Het eerste schema geeft de ambities weer, het tweede laat de gemeenschappelijke opgaven van rijk en regio zien die daaruit voortkomen.

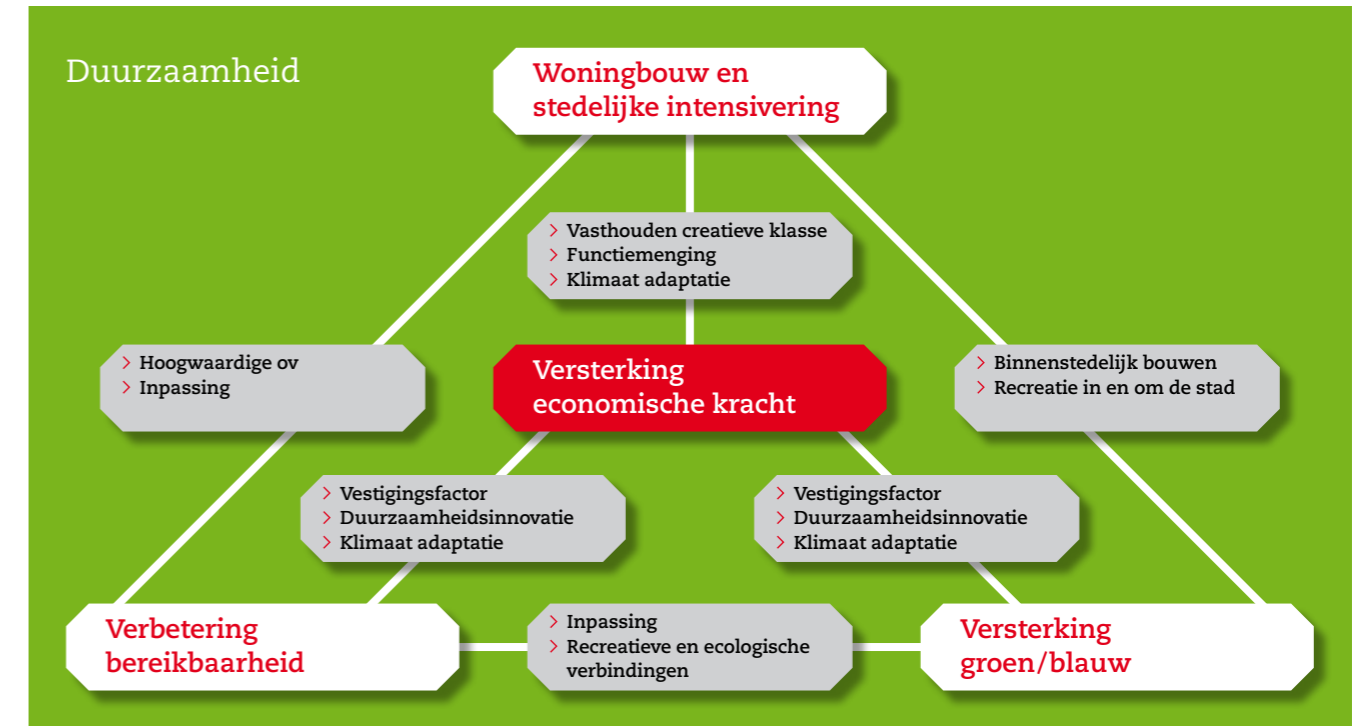
Ambities Utrecht

Deze figuur toont de drie thema's die beïnvloed kunnen worden om de economische kracht van Utrecht te beïnvloeden. Door de uitdagingen ten aanzien van de ruimte-vraag op de juiste manier aan te gaan, kan Utrecht bijdragen aan het versterken van de positie van de Randstad.



Gedeelde opgaven Utrecht

De grijze blokjes in deze figuur laten zien welke opgaven voortvloeien uit de ambities. Voor alle opgaven is duurzaamheid een randvoorwaarde.



Dit hoofdstuk behandelt de afzonderlijke thema's die in de gebiedsagenda aan de orde zijn, maar elk thema wordt geplaatst in de context van het integrale ruimtelijke ontwikkelingsvraagstuk.

Hoofdstuk 3

Thema's provincie Utrecht in integrale context



3.1 >

Duurzaamheid in de ontwikkeling

Rijk en regio streven naar een toekomstbestendige ontwikkeling van het fysieke ruimtegebruik, dat wil zeggen: open ruimte in stand houden, de vraag naar automobilititeit beperken door het aanbieden van adequate alternatieven, natuur en landschap ontzien, energiegebruik beperken, in het bijzonder het gebruik van fossiele brandstoffen. Deze paragraaf geeft een overzicht daarvan. De uitwerking en toepassing komen aan de orde in de volgende paragrafen en hoofdstukken.

3.1.1 >

Lagenbenadering en zuinig ruimtegebruik

Bij de zoektocht van de afgelopen jaren om de zeer aanzienlijke bouwopgave (circa 100.000 woningen) te kunnen realiseren is de lagenbenadering leidend geweest.

Op het hoogste schaalniveau, dat van de provincie als geheel, ging het daarbij in de eerste plaats om het beschermen van de landschappen en de open ruimte en het aansluiten bij de karakteristieken van de ondergrond.

Er is gezamenlijk besloten een grote inspanning te plegen met betrekking tot bouwen in bestaand stedelijk gebied, ook al brengt dat vaak hoge kosten mee en is het een complexe taak. Tegelijk is besloten een deel van de bouwopgave in Almere tot stand te laten komen, als onderdeel van de Schaa sprong Almere. Hiervan is een deel bestemd voor de vraag van het gewest Gooi en Vechtstreek. (Zie paragraaf 3.2.) Nationale landschappen en andere waardevolle gebieden zijn aldus ontzien en de bodem- en watersystemen gerespecteerd.

Vervolgens is gekeken naar de beschikbaarheid van infrastructuur voor openbaar vervoer, dus de nabijheid van stations en haltes van openbaar vervoer. Ten slotte is aangesloten bij bestaande occupatiepatronen.

De uiteindelijke volgorde voor het realiseren van het bouwprogramma is:

- > Binnenstedelijk bouwen.
- > Nabij bestaande wegen en stations en haltes van openbaar vervoer.
- > Overige uitbreiding zo compact mogelijk tegen bestaand stedelijk gebied aan.

Het bereikbaarheidsvraagstuk is benaderd met behulp van de Mobiliteitsladder, een instrument dat ertoe leidt dat open ruimte wordt gespaard en openbaar vervoer hoge prioriteit heeft. De toepassing van de ladder komt in paragraaf 3.4 aan de orde. Een soortgelijk instrument, de SER-ladder voor bedrijvenlocaties, is eveneens toegepast. Zie daarvoor paragraaf 3.3.

3.1.2 >

Energie, grondstoffen, Lenteakkoord

Nieuwbouwprojecten en herstructureringen worden zo aangepakt dat het gebruik van fossiele brandstoffen tot een minimum wordt beperkt en dat de projecten, indien mogelijk, duurzame energie kunnen gaan leveren. Deze duurzaamheidsaanpak geldt ook voor het gebruik van grondstoffen en het ontstaan van afval. De *cradle-to-cradle*-benadering wordt waar mogelijk voorgeschreven bij ontwikkelingsprojecten.

De provincie Utrecht en de Kamer van Koophandel Midden-Nederland willen kennis verzamelen over de mogelijkheden om bij de locatiekeuze, de plan- en ontwerpfase van bedrijventerreinen en op bestaande bedrijventerreinen rekening te houden met energiegebruik. In samenwerking met externe klimaatambassadeurs zal worden gezocht naar kansen om klimaatbestendige maatregelen toe te passen bij herstructurering of inbreidingslocaties.

Voor wat betreft energiezuinig bouwen geldt de regionale uitvoering van het Lenteakkoord 2009 als uitgangspunt. De provincie Utrecht zoekt aansluiting bij de regeling voor excellente gebieden om voor de duurzame ontwikkeling van zowel binnenstedelijke als uitlegprojecten energie-neutraliteit en klimaatbestendigheid als standardeisen op te kunnen nemen. Zo wordt een gelijk speelveld gecreëerd waardoor innovatieve technieken versneld worden toegepast en doorontwikkeld.

3.1.3 >

Klimaatbestendigheid

Het vraagstuk van klimaatbestendigheid is al voor een flink deel afgedekt door de lagenbenadering die ertoe leidt dat er groene ruimte is om water te bergen en die watersystemen intact laat. Met overstromingsrisico's wordt rekening gehouden: er wordt ingezet op dijkversterkingen langs primaire en regionale keringen en ruimte-voor-de-rivierprojecten. Overstromingsrisico's worden meegenomen in ruimtelijke beslissingen. Voor waterberging zijn grootschalige locaties aangewezen. De problematiek van zoetwatervoorziening en zoutindringing wordt momenteel via onderzoek in kaart gebracht.

Op uitleglocaties en bij binnenstedelijke herstructurering en verdichting zal in het stedenbouwkundig plan ook het voorkomen van hittestress en wateroverlast worden meegenomen. De relatieve verdunning van de stad die daarvoor gunstig is (meer ruimte voor water en groen), kan op gespannen voet staan met de wens tot verdergaande verdichting. Hier is blijvende aandacht voor nodig.

3.1.4 >

Gezondheid

Voor de gezondheid van de bevolking is de beschikbaarheid van open ruimte en groene en blauwe recreatiemogelijkheden belangrijk, zeker wanneer steden dicht zijn bebouwd. Hoewel groen in Utrecht op ruime schaal beschikbaar is, geeft deze agenda toch veel aandacht aan de *bereikbaarheid* van het groen, zodat het ook werkelijk een functie kan vervullen ten behoeve van de gezondheid van mensen.

3.2 >

Woningbouw: 100.000 woningen nodig

3.2.1 >

Te weinig ruimte voor behoefte

Voor de woningbouw ligt er voor de provincie Utrecht in de periode 2010-2030 een kwantitatieve doelstelling van circa 100.000 woningen. Hoewel deze doelstelling nog niet leidt tot het streefniveau van maximaal 1,5% woningtekort, is dit door het gebrek aan bouwlocaties en de complexiteit van het binnenstedelijk bouwen het hoogst haalbare.

Voor een aanzienlijk deel is de woningmarkt in de provincie Utrecht als één markt te beschouwen. Er is een relatie tussen de woningvraag in de verschillende deelgebieden. Met name in de regio Utrecht en de regio Amersfoort is de woningvraag groot, zij het in de regio Utrecht nog groter dan in Amersfoort en directe omgeving. Het realiseren van de binnenstedelijke bouwopgave in met name de stad Utrecht, is dan ook een belang dat ook andere woningmarkten raakt.

In de *Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030* is een gewenste productie van 65.500 woningen vastgesteld voor de periode 2015-2030. Er is geconcludeerd dat er onvoldoende ruimtelijke mogelijkheden zijn om deze opgave in dit gebied te realiseren en dat een aanzienlijk deel – 15.000 – in het aangrenzende Almere zal worden gebouwd, waarvan er 5000 bedoeld zijn voor Gooi en Vechtstreek.

De woningmarkten van Utrecht/Amersfoort, het Gooi en Almere zijn met elkaar verbonden. Die relatie zal de komende jaren nog hechter worden omdat in Almere naast de 15.000 al genoemde woningen, nog eens 45.000 woningen voor de Metropoolregio Amsterdam gebouwd zullen worden.

In de onderstaande tabel zijn de ruimtelijke mogelijkheden in de verschillende deelgebieden opgenomen.

Woningbouwmogelijkheden 2010-2030 (bruto-aantallen)

Woningbouwmogelijkheden in de periode 2010-2020 zijn opgenomen in verband met de verstedelijkingsafspraken voor dat tijdvak. Daarnaast zijn de mogelijkheden opgenomen voor de totale periode tot 2030 omdat dat jaar de planhorizon is van deze gebiedsagenda. Zie voor meer details bijlage 4.

	2010-2020	2010-2030
Regio Utrecht	36.400	57.000
Regio Amersfoort	14.500	19.700
Utrecht-Zuidoost en Utrecht-West	14.500	22.000
Provincie Utrecht	65.400	98.700

Naast het kwantitatieve doel wensen rijk en regio ook dat het woningaanbod goed aansluit bij de kwalitatieve woonvraag en -voorkeuren, met name voor starters en ouderen, rekening houdend met de beschikbare bestaande voorraad.

3.2.2 > Ruimte optimaal benutten

Bij het realiseren van de woningbouwdoelstelling gelden de volgende ambities c.q. uitgangspunten:

- > Het bestaand stedelijk gebied optimaal benutten door verdichting, herstructurering en transformatie.
- > Wonen en werken intensiever met elkaar mengen.
- > Verdichting en centrumvorming, bouwen bij opstapplaatsen van openbaar vervoer.

In het gebied van de Noordvleugel Utrecht is de ambitie om in de periode 2015-2030 zo veel mogelijk, liefst tweederde, in bestaand bebouwd gebied tot stand brengen, dat wil zeggen binnen de rode contouren uit het *Streekplan Utrecht* (waarbij de locaties Leidsche Rijn, Houten-Zuid en Vathorst gelden als binnenstedelijk).

3.2.3 > Verdichting, herstructurering en transformatie

Bij de herstructurering van woninglocaties is het uitgangspunt om het aantal te slopen woningen te vervangen door hetzelfde aantal nieuwe woningen, maar tegelijkertijd de kwaliteit van de woonomgeving op peil te houden, of zelfs te verbeteren. Het één op één terug bouwen is moeilijk omdat de nieuwe woningen groter zijn dan de oude en omdat er vaak meergezinswoningen worden vervangen door eengezinswoningen. Tegelijk is er een opgave voor groen, water en recreatiemogelijkheden in deze bebouwde omgeving.

Zoveel als mogelijk zullen nieuwe woningen binnen bereik van HOV-locaties worden gebouwd, bijvoorbeeld op lege of te herstructureren terreinen bij stations en haltes. In de gevallen waarin nieuwe locaties worden ontwikkeld, is de mogelijkheid tot ontsluiting per openbaar vervoer en per fiets een belangrijk aspect.

Tegelijk is het nodig voldoende parkeergelegenheid bij woningen aan te bieden. Ook dat vraagt om innovatieve vormen van ruimtegebruik en het slim verknopen van modaliteiten.

De binnenstedelijke bouwopgave is complex en kostbaar. Het is noodzakelijk duidelijk afspraken te maken over de financiering. Recent is een rijk-regiostuurgroep van start gegaan die zich buigt over de bekostiging/financiering van de verstedelijkingsopgave in de Randstad. De groep is gevraagd onorthodoxe maatregelen voor te stellen voor bekostiging van de (met name binnenstedelijke) verstedelijkingsopgave en het vergroten van het inzicht in de rol van het rijk bij concrete gebiedsopgaven. Het is – zeker voor de provincie Utrecht – essentieel dat er voldoende zicht op haalbaarheid van de binnenstedelijke bouwopgave komt.

3.2.4 > Werken bij wonen

De klassieke scheiding tussen woon- en werkgebieden in steden vervaagt. Dichtbevolkte stadsdelen zijn interessant en levendig juist door de mix van functies die er verzameld zijn. Daarom is het streven in woonwijken die daarvoor in aanmerking komen, werkfuncties te behouden of terug te brengen. Daarmee kan tegemoet worden gekomen aan de vraag van het groeiende aantal zelfstandigen zonder personeel. Bij functiemenging kan het ook gaan om ateliers, kleine opleidingscentra, kleine bedrijven, horeca, podia voor amateurkunst of kiosken.

Op grotere schaal is functiemenging mogelijk bij herstructureringsoperaties van oude bedrijventerreinen. Indien de locatie het toelaat kunnen wonen en werken naast elkaar worden ontwikkeld en kan horeca zorgen voor extra levendigheid. In de conceptstructuurvisie van Rijnburg heeft functiemenging een belangrijke rol gekregen en is in verschillende vormen toegepast.

3.2.5 > Recreatie bij de woning

Stedelijke intensivering vereist voldoende groene en watergebonden recreatiemogelijkheden in de directe leefomgeving, dat wil zeggen op fiets- of loopafstand. In de *Nota Ruimte* is het streven vastgelegd om (als richtgetal) 75 m² groen per woning op uitleglocaties tot stand te brengen. Goede (fiets)verbindingen naar recreatiegebieden om de stad kunnen daarbij helpen. Dat nodigt mensen uit om te gaan wandelen of fietsen en de gezonde omgeving van de natuur en de buitenlucht op te zoeken. De verstedelijking mag ook niet ten koste gaan van bestaande parken en gebruiksgroen. Groene gebieden in de stad moeten bij voorkeur via groene zones verbonden zijn met de groene omgeving buiten de stad.

Voor recreatiemogelijkheden voor de jeugd in de openbare ruimte is het streven om de Jantje Beton-norm te hanteren. Deze houdt in dat ten minste 3% van de formeel gedefinieerde bebouwde omgeving voor speelruimte moet worden gereserveerd.

3.3 > Ruimte voor economische groei

3.3.1 > Hoog potentieel optimaal ontplooiën

De provincie heeft een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor allerlei vormen van bedrijvigheid en voor (semi)publieke instellingen. Dat is onder meer te danken aan de centrale ligging in Nederland, de nabijheid van Schiphol, de aanwezigheid van vele kennisinstututen en -bedrijven én de gemiddeld hoog opgeleide en jonge bevolking.

Rijk en regio streven ernaar het economisch potentieel van Utrecht optimaal tot ontplooiing te laten komen en daarmee een bijdrage te laten leveren aan de internationale concurrentiepositie van de Randstad. Het potentieel ligt vooral in de kennisintensieve en creatieve sectoren, in de zakelijke en financiële dienstverlening, wetenschappelijk onderzoek (onder meer *life sciences*), in ict-toepassingen (waaronder *design* en *gaming*) en in de mediasector van Hilversum en het Gooi. De verwachting is dan ook dat de bevolking en economie kunnen blijven groeien op een, ten opzichte van heel Nederland, bovengemiddeld niveau, mits voldoende ruimte en vastgoed voor deze groei wordt geboden.

3.3.2 > Prioriteit bij bereikbaarheid kerngebieden

Voor de economische vitaliteit is bereikbaarheid vaak van groot belang. In de Pakketstudies (over verkeer en vervoer) wordt in het kader van de ruimtelijk-economische doelstellingen de prioriteit gelegd bij de bereikbaarheid van de 'economische kerngebieden' van de regio. Daarbij wordt zowel gekeken naar de onderlinge als naar de externe bereikbaarheid.

De economische kerngebieden in de provincie Utrecht zijn:

- > Utrecht-Centrum
- > Amersfoort-Centrum
- > Leidsche Rijn-Centrum
- > Multimodaal bedrijvenpark en knooppunt Lage Weide
- > Utrecht de Uithof/Rijnswaard/Science Park
- > Hilversum-Centrum en mediapark
- > Amersfoort-Noord (A1-zone)
- > Utrecht rondom Oudenrijn (inclusief Papendorp)
- > Nieuwegein Klooster/binnenstad.

Van deze gebieden wordt verwacht dat zij:

- > Een essentiële bijdrage kunnen leveren aan de ontwikkeling van de Randstad.
- > Werkgelegenheid bieden die specifiek gekoppeld is aan de kwaliteiten van Utrecht.
- > Beeldbepalend zijn als het gaat om het regionale profiel in (inter)nationaal opzicht.

De economische kerngebieden onderscheiden zich niet alleen door hun ligging, maar ook door de bedrijven en instellingen die er nu al zijn gevestigd en die in een internationale omgeving functioneren. Daarom is ook de internationale bereikbaarheid vanaf Schiphol en per spoor van groot belang.

De provincie Utrecht wil clustervorming stimuleren omdat zij door concentratie op een beperkt aantal locaties beter in staat is aan dergelijke bedrijven en instellingen het gewenste vestigingsklimaat te bieden. Daarbij hoort een hoogwaardige openbare ruimte, een hoogwaardige woon-omgeving en de nabijheid van stedelijke centra.

Voor de economische vitaliteit is zowel de onderlinge als de externe bereikbaarheid dus van groot belang. In de ‘pakketstudies’ Ring Utrecht en Driehoek A1-A27-A28 heeft de bereikbaarheid van deze kerngebieden een belangrijke rol gespeeld. Zo wordt veel aandacht gegeven aan verbetering van fietsbereikbaarheid en doorstroming van de regionale HOV-lijnen aan de west- en oostzijde van Utrecht en aan een goed OV-net in Amersfoort. De ontwikkeling van RandstadSpoor past daarin.

3.3.3 >

Bedrijventerreinen: SER-ladder is leidend

Zorgvuldig ruimtegebruik op en zorgvuldige planning van bedrijventerreinen zijn de leidraden voor het beleid op dit gebied. De provincie heeft de SER-ladder opgenomen in het vigerende streekplan en gebruikt bij de ruimtelijke afwegingen. Ook in de toekomst zal de SER-ladder doorlopen worden bij afwegingen m.b.t. nieuwe bedrijventerreinen en uitbreiding bestaande terreinen. De ladder is opgenomen in de (ontwerp-)provinciale ruimtelijke verordening.

Herstructurering is zwaartepunt

Herstructurering is de belangrijkste component als het erom gaat Utrecht te blijven voorzien van kwalitatief passende bedrijventerreinen. Ook kwantitatief is herstructurering belangrijker dan de eventuele uitbreidingsvraag, die hieronder aan de orde komt. Het gaat vooral om terreinen waarbij in termen van de Taskforce (Her-)ontwikkeling Bedrijventerreinen (THB; commissie-Noordanus) sprake is van lichte tot zware revitalisering.

In het eind 2009 gesloten *Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020* is afgesproken dat partijen gezamenlijk de verantwoordelijkheid nemen om in de periode 2009-2013 een herstructureringsopgave van 6.500 hectares in heel Nederland in uitvoering te nemen. Daarnaast is opgenomen dat de provincies in samenwerking met (regionaal samenwerkende) gemeenten voor de uitvoering van deze indicatieve herstructureringsopgave vóór 1 april 2010 een

De SER-ladder

De SER-ladder is een instrument om zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren en kent de volgende stappen:

1. Nut en noodzaak bepalen;
2. In behoefte voorzien door herstructurering en door intensivering in bestaand bebouwd gebied en
3. In behoefte voorzien door nieuwe uitleg.

Toepassing van de SER ladder houdt overigens niet in dat pas met de aanleg van een nieuw terrein kan worden begonnen nadat de herstructureringsopgave volledig is afgerond.

door Gedeputeerde Staten goedgekeurd provinciaal programma voor de periode 2009 tot en met 2013 maken, waarbij alle programma's gezamenlijk optellen tot de uitvoering van 6.500 hectares.

In de provincie Utrecht is de afgelopen jaren al veel energie in herstructurering van bedrijventerreinen gestoken; inmiddels is 1300 ha onder handen genomen, waarbij vooral de openbare ruimte is aangepakt.

Ondanks deze inspanning blijft de Utrechtse opgave hoog. Gestreefd wordt naar een ingrijpendere aanpak van herstructurering. In dat kader lopen momenteel twee pilot-projecten waarbij vooral gekeken wordt naar de mogelijkheden voor zware revitalisering.

In het advies van Noordanus c.s. wordt gepleit voor een goed gecoördineerde regionale aanpak van de (her-)ontwikkeling van bedrijventerreinen en afstemming met de aanleg van nieuwe terreinen, waardoor uiteindelijk het nieuwe ruimtebeslag zo gering mogelijk zal zijn. Ook in de rijksreactie op de *Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht* is de regio gevraagd een integrale visie op bedrijventerreinen op te stellen. Die is nu in voorbereiding. Daarbij wordt, in lijn met het Noordanus-advies, gestreefd naar een integrale benadering waarbij de behoefte aan nieuwe terreinen wordt gezien in relatie tot de herstructurering.

De provincie kan herstructureringsprojecten voordragen bij het rijk om aanspraak te maken op een deel van de door het rijk tot 2013 gereserveerde € 52 mln. Voorbeelden van bedrijventerreinen van nationaal belang die voor herstructurering in aanmerking zouden kunnen komen zijn Lage Weide/Cartesiusweg e.o. (Utrecht), Plettenburg/De Wiers (Nieuwegein), de Hoef en de Isselt (Amersfoort). Een aantal verouderde industrieterreinen komt in aanmerking voor transformatie naar woongebieden of een combinatie van wonen en werken. De uitplaatsing van de betrokken bedrijven en instellingen leidt weer tot een hogere uitbreidingsbehoefte.

Realisatie planningsopgave moeilijk

In totaal bedraagt de planningsopgave aan bedrijventerreinen voor de provincie 750 ha (bruto) in de periode 2010-2030. (Zie bijlage 3.) Dit is zowel de behoefte als gevolg van de transformatieopgave als de autonome uitbreidingsvraag. Intensivering is verwerkt in de planningsopgave: de behoefte aan bedrijventerreinen is verminderd met ruimtewinstambitie. Het aantal van 750 ha is in lijn met het *Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020*.

Het is echter niet zeker dat de behoefte die na 2015 bestaat ook in de provincie kan worden gerealiseerd, want de mogelijkheden op eigen grondgebied zijn beperkt. In de *Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht* is opgenomen dat voor de planningsopgave in de regio's Utrecht en Amersfoort na 2015 (in totaal 320 ha in de periode tot 2030, zie ook bijlage 3) naar huidige inzicht slechts 179 ha aan realisatiemogelijkheden in de regio's zelf bekend zijn.

Op dit moment is er nog geen oplossing voor het mogelijke tekort aan locaties. De vraag na 2020 zal in later stadium opnieuw worden gezien in afstemming tussen regio en rijk. Indien de mogelijkheden op Utrechts grondgebied ontbreken, zal ook gekeken worden naar uitwijkmogelijkheden in Flevoland/Almere en/of Gelderland. Dit geldt vooral voor de regio Amersfoort.

Het rijk wil in 2010 het behoefteramingsmodel herzien. Dan zal duidelijk worden welke behoefte er volgens het Rijk ligt na 2020. Het daarop eventueel volgende programma zal worden aangepakt met behulp van de SER-ladder.

3.3.4 >

Voldoende plan-capaciteit kantoren

Voor kantoren is er een aparte markt, waarin voldoende (plan)capaciteit en goede locaties beschikbaar zijn. Het beleid is erop gericht kantoren te concentreren op toplocaties die goed bereikbaar zijn. Deze locaties zijn vooral gelegen in de centra van Utrecht, Amersfoort, Hilversum en Leidsche Rijn en op snelweglocaties, zoals Papendorp en Vathorst. Daarnaast kunnen kleinschalige ontwikkelingen aanvullend zijn aan de toplocaties van kantoren die het beeld van de regio bepalen. Door de huidige groei van kantooruimte zullen meer kantoren van lagere kwaliteit komen leeg te staan. Er komt actief beleid om deze gebouwen uit de markt te halen en de locaties en/of gebouwen te herbestemmen voor andere functies.

3.3.5 >

Culturele Hoofdstad 2018

Eén van de manieren om de economie van de stad en regio te versterken is de scherpere profilering van de stad Utrecht als stad van kennis en cultuur. Hierbij hoort de ambitie van de stad Utrecht om zich kandidaat te stellen voor de positie van Culturele Hoofdstad 2018. Onderdelen van dit traject zullen ook bijdragen aan het Utrechtse vestigingsklimaat.

Het uitbreiden van het aanbod aan culturele voorzieningen – zowel in de binnenstad als ook op wijkniveau – en het verbeteren van de kwaliteit van belangrijke openbare ruimtes in de stad, zal de stad ook op langere termijn aantrekkelijker maken voor zowel wonen als werken. In het voorbereidingsproces zal nadere afstemming tussen rijk en regio nodig zijn om bijvoorbeeld groot onderhoud aan infrastructuur af te stemmen op het Europese culturele programma.

een bijdrage leveren aan het terugdringen van het aantal regionale autokilometers.

3.4.2 >

Integrale aanpak van rijk en regio

Met het oog op de bereikbaarheidsdoelstellingen is een groot aantal uiteenlopende programma's nodig die op elkaar inhaken en elkaar versterken. Alle modaliteiten, hoofd- en subsystemen, hard- en software-instrumenten moeten worden ingezet om de mobiliteit te faciliteren en de mobiliteitsbehoefte waar mogelijk te beperken.

Infrastructuur heeft een eigen functie als onderdeel van economische processen. Maar infrastructuuroplossingen vergen ook een integrale stedelijke en landschappelijke afweging en inpassing.

Rijk en regio werken sinds november 2006 samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid in het programma VERDER volgens het uitgangspunt van de zogeheten Mobiliteitsladder. Vanuit een breed perspectief wordt gezocht naar oplossingsrichtingen voor mobiliteitsvraagstukken waarbij de kansen voor de economische kerngebieden centraal staan. VERDER kijkt dus niet alleen naar verkeer en vervoer maar juist ook naar thema's als leefbaarheid, duurzaamheid en veiligheid.

De Mobiliteitsladder

De Mobiliteitsladder is een instrument en geen complete werkwijze voor het oplossen van mobiliteitsproblemen. De sporten van de ladder zijn:

1. Ruimtelijke ontwikkeling
2. Prijsbeleid
3. Mobiliteitsmanagement
4. Openbaar vervoer
5. Benutten bestaande infrastructuur
6. Reconstructie bestaande infrastructuur
7. Bouwen van nieuwe infrastructuur.

De ladder wordt in alle gevallen toegepast, maar kent geen in beton gegoten hiërarchie. De sporten hoeven dus niet per se in deze volgorde te worden afgevoerd. Wel is het zo dat bij het bij het bepalen van oplossingsrichtingen voor mobiliteitsvraagstukken alle zeven sporten serieus moeten worden bekeken.

3.4 >

Verbetering bereikbaarheid

3.4.1 >

Streefwaarden moeilijk bereikbaar

De bereikbaarheidsstrategie in de provincie is gericht op een goede en betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur en op het waarborgen van de transitofunctie van de hoofdinfrastructuur (auto-, spoor- en vaarwegen). Maar de druk op het landsdeel is zeer groot. Dat geldt voor alle modaliteiten. Zowel voor het auto- als het spoorverkeer komen veel doorgaande lijnen in Nederland in dit landsdeel samen. De wegen hebben het hoogste percentage doorgaand verkeer van Nederland. Daarnaast heeft het wegennet ook een substantiële functie voor regionaal verkeer. Aan de druk op de auto-infrastructuur komt op afzienbare tijd nog geen einde, zij het dat de groei van de automobilititeit kan afnemen door de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit.

Ondanks een groot aantal maatregelen de afgelopen jaren voor zowel weg- als spoorverkeer, moet worden geconstateerd dat er op alle infrastructuurnetwerken problemen zijn: op het hoofdwegennet worden de streefwaarden van de Nota Mobiliteit niet gehaald, het onderliggend wegennet wordt op bepaalde locaties te zwaar belast en het openbaar vervoer kan niet op alle relaties concurreren met de auto.

Nieuwe doorgaande routes voor de (elektrische) fietsers en bromfietsers en versterking van het fietsnetwerk kunnen

Onderwerpen en structuur van het programma VERDER

Pakketstudie Driehoek A1-A27-A28		Pakketstudie Ring Utrecht		Overig
Planstudies:	Overige maatregelen	Planstudie:	Overige maatregelen	OV spoor
> A1/A27	voor auto, fiets en OV	> Ring Utrecht	voor auto, fiets en OV	Mobiliteits-management
> A28	m.b.t. de Driehoek		m.b.t. de Ring Utrecht	Beprijzen
> Knooppunt Hoevelaken	A1-A27-A28			

Op basis van een serie verkenningen zijn voor alle modaliteiten de bereikbaarheidsdoelen bepaald. In het gezamenlijke beoordelingskader is aangegeven hoe individuele maatregelen worden beoordeeld op hun bijdrage aan deze doelstellingen. Er is veel aandacht voor de wisselwerking -onder andere met behulp van P&R-voorzieningen- en samenhang tussen trein, bus, auto en fiets. Ook de ontwikkelingen in het ruimtegebruik zijn meegenomen.

Deelnemende partijen in VERDER zijn de provincie Utrecht, Rijkswaterstaat Utrecht, Bestuur Regio Utrecht, Regio Amersfoort, Gewest Gooi en Vechtstreek, de regio's Utrecht-West en Utrecht-Zuidoost en de gemeenten Amersfoort, Hilversum en Utrecht.

3.4.3 >

Robuustheid netwerk

In de voorgaande jaren zijn een aantal planstudies en verkenningen gestart naar de verbetering van de transitofunctie van de hoofdinfrastructuur en de regionale bereikbaarheid van Utrecht. Focus ligt daarbij op de relaties met Amsterdam en Den Bosch (A2), Woerden (A12), Almere/Gooi/Amersfoort (A27/A1), Amersfoort (A28), de ring rond de stad Utrecht en knooppunt Hoevelaken. Een deel daarvan is in uitvoering of al afgerond. De komende jaren ligt de nadruk op realisatie van de planstudies Ring Utrecht, knooppunt Hoevelaken, A28 Utrecht-Amersfoort en A27/A1 Utrecht-knooppunt Eemnes-Amersfoort. Deze maken onderdeel uit van het integrale bereikbaarheids-pakket VERDER.

Uitvoering van deze maatregelen moet het Utrechtse wegennet voldoende robuustheid bieden tot ongeveer 2030. In de MobiliteitsAanpak is de ambitie van doorstroming in de spits verhoogd (van 66 km/u naar gemiddeld 80 km/u). Nadere analyse moet uitwijzen of en welke aanvullende maatregelen op weggedelen nodig zijn om dit streven in uiterlijk 2028 te halen.

Een van de mogelijkheden voor verbeterde doorstroming van het wegverkeer is ontvlechting van doorgaand en regionaal/lokaal verkeer en aansluiting van belangrijk(st)e regionale wegen (met name N-wegen) op het hoofdwegennet om zo tot een robuust kernwegennet voor de regio te komen.

3.4.4 >

De bereikbaarheid van snelgroeiend Almere

Voor de as Almere-Gooi-Utrecht (AGU) is een preverkenning uitgevoerd naar de beste mobiliteitsaanpak waarbij zowel weg als spoor in beeld zijn. Voor de autoverbinding tussen Amersfoort en Almere bestaan verschillende opties. Een mogelijkheid zou kunnen zijn een capaciteitsvergroting van de N30 en de A28 tussen Nijkerk en Amersfoort en het doortrekken van de A30.

De preverkenning gaat ook over mogelijke oplossingen voor openbaar vervoer tussen Almere, Hilversum en Utrecht waardoor Utrecht met snel openbaar vervoer wordt verbonden met Almere-Centrum.

De conclusie van de AGU-preverkenning is dat de schaal-sprong Almere van grote invloed is op de benodigde weg- en OV-netwerken in de corridor Almere-Gooi-Utrecht. De inzichten uit de preverkenning AGU op dit punt worden betrokken bij de 'Rijksbesluiten Amsterdam Almere Markermeer' (RAAM)-brief.

3.4.5 >

Openbaar vervoer: kwaliteitssprong in voorbereiding

Uitbreiding van het (H)OV heeft niet alleen positief effect op de verkeersdruk op de weg, maar is ook van belang voor de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de stedelijke gebieden. Nieuwe tramverbindingen en -haltes hebben een sterk structurerend karakter voor het ruimtegebruik. Andersom geldt ook dat dankzij de stedelijke verdichting het passagiersaanbod aan het OV wordt vergroot, waardoor traditionele lijnen kunnen worden omgebouwd tot vrije busbanen of HOV-lijnen. Dit draagt vervolgens weer bij aan het integreren van delen van de stad tot een goed verbonden geheel. Voor de stedelijke regio Utrecht ligt daarnaast het accent op verstevigen van tangentiële verbindingen, om zo vooral ook tot een betere onderlinge OV-ontsluiting te komen van aan de rand van de stad gelegen woon- en werkgebieden.

Er is een maatregelenpakket vastgesteld met behulp van de eerste vijf sporten van de Mobiliteitsladder dat zal leiden tot een kwaliteitssprong voor het regionaal openbaar vervoer in en om de stad Utrecht, waarbij ook mogelijkheden tot gebiedsontwikkeling/intensivering zijn meegevoerd. Vooral de verbetering van de ontsluiting van de Uithof en Utrecht Science Park is van groot belang.

De bereikbaarheid per spoor wordt verbeterd in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) dat moet leiden tot de inzet van zes Intercity's en minimaal vier Sprinters per uur op een corridor. Dit laatste maakt de realisatie van RandstadSpoor mogelijk. Onderdelen van PHS zijn de transformatie van Utrecht Centraal en investeringen op de verbinding Utrecht-Arnhem waar, naast de PHS-doelstelling, een 'vrij pad' wordt gerealiseerd voor de ICE naar Duitsland.

PHS richt zich ook op de corridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven. Voorts komt er een onderzoek naar een snelle treinverbinding tussen Amsterdam en Luik/Aken. Voor PHS tweede fase wordt vanaf 2020 voorzien in verdere verhoging frequenties op de corridors Utrecht-Ede, Utrecht-Amersfoort-Apeldoorn en Utrecht-Leiden.

Na realisatie van de Hanzelijn (Almere-Zwolle) is een nieuwe invulling van de dienstregeling met frequenties en snelheden nodig op oude traject langs Harderwijk.

Onderzocht moet worden op welke manier hier het beste invulling aan kan worden gegeven.

Er vindt overleg plaats over het doortrekken van het stads-regionale OV-netwerk Randstadspoor naar Harderwijk.

De mogelijkheid van het aanleggen van een spoorlijn langs de A27 naar Breda is nog onderwerp van studie. De frequentieverhoging op het traject Utrecht-'s-Hertogenbosch leidt ook tot een snellere verbinding met Breda. De commissie-Nijpels onderzoekt de haalbaarheid van de spoorverbinding.

3.4.6 >

Goederenvervoer: meer capaciteit en basisnet

Multimodale knooppunten

Voor het (goederen)vervoer over water -met name over het Amsterdam-Rijnkanaal dat voor een aantal bedrijventerreinen van groot belang is- loopt een planstudie naar de uitbreiding van de capaciteit van de Beatrixsluis die de verbindende schakel vormt tussen het Amsterdam-Rijnkanaal en de Lek. Dit is van belang voor de multimodale knooppunten Lage Weide en Het Klooster. Duurzaam gebruik van transportmogelijkheden wordt verder uitgewerkt in de aanpak via Blue Ports, dat zijn binnenhavens met de potentie om een rol te spelen in het goederenvervoer om zo het autowegennet te ontlasten.

Begin 2010 zal het rijk op basis van landelijke vervoersprognoses en de verschillende regionale netwerkvisies voor vaarwegen en binnenhavens een analyse maken van de potenties om het gehele vaarwegennetwerk in de verschillende regio's te versterken. Vervolgens zal vanaf 2010 worden bezien welke afspraken daarvoor binnen de bestaande MIRT-kaders wenselijk zijn. Gedacht kan worden aan gebiedsgerichte ontwikkelingsafspraken rond vaarwegen tussen rijk, decentrale overheden en regionaal toonaangevende verladers, terminals en andere logistieke partijen.

Externe veiligheid

Op enkele plaatsen in de provincie, zoals in Amersfoort, Hilversum en Utrecht, zijn er belemmeringen voor het bouwen bij spoorwegen en stations wegens de externe veiligheidsproblematiek in relatie tot het spoortransport

van gevaarlijke stoffen. Het rijk, de provincies en de gemeenten werken aan een Basisnet Goederenvervoer dat enerzijds recht zal doen aan het belang van grootschalig spoortransport van gevaarlijke stoffen en anderzijds een oplossing biedt voor de vraag hoe er veilig woningen dicht bij dergelijke spoorlijnen kunnen worden gebouwd.

Zolang er geen duidelijkheid is over dit nieuwe netwerk lopen bouwprojecten vertraging op doordat toetsende instanties (brandweer) geen goedkeuring kunnen verlenen aan bouwvergunningen.

Hiervoor is het van belang dat het Programma Hoogfrequent Spoor en het Basisnet Goederenvervoer tijdig en in samenhang worden vastgesteld.

3.5 >

Versterken natuur, landschap en water

3.5.1 >

Natuur en recreatie bij de gebouwde omgeving

Binnen Utrecht liggen vijf nationale landschappen, een rijksbufferzone, een substantieel deel van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en een Nationaal Park. Het is de ambitie deze groen-blauwe structuur te versterken. Behoud en versterking van de landbouw is van groot belang gezien haar functies als drager van de open ruimte, de bijdrage aan de economie op regio- en wereldschaal en het 'gastheerschap' voor de stedeling op het platteland. Er is wel eens sprake van spanning tussen de wens de natuur te beschermen en het bieden van een recreatiefunctie en toegankelijkheid.

Op korte en middellange termijn gelden de volgende doelstellingen.

- > Recreatiemogelijkheden in en om de stad laten meegroeien met de toenemende verstedelijking, waaronder het realiseren van de huidige RodS-inrichtingstaakstelling (1175 ha).
- > Het tot stand brengen van ontbrekende stad-landverbindingen zodat stadsbewoners binnen tien minuten fietsen in het groen kunnen staan. Het slechten van infrastructuurbarrières rond de steden die de toegankelijkheid van de groene omgeving belemmeren.
- > Het uitrollen van een *Uitvoeringsagenda Recreatief Routenetwerk* van wandel-, fiets- en vaarroutes.
- > Stedelijke groengebieden met elkaar verbinden.
- > Het versterken van de kernkwaliteiten en cultuurhistorische betekenis van de diverse landschapstypen en -structuren.
- > Transformatie van de landbouw naar duurzame bedrijfsystemen en het laten bijdragen aan natuur en recreatie.
- > Versterken van de Ecologische Hoofdstructuur (aanleg van 11.000 ha nieuwe natuur in Utrecht) en uitvoering van het Meerjarenprogramma Ontsnippering.
- > Verder inhoud geven aan majeure inrichtings- en transformatieopgaven op het schaalniveau van de Randstad.
- > Transformatie van de groen-blauwe gebieden in de bufferzone Utrecht-Hilversum (Noorderpark).

3.5.2 >

Toplocaties en groene sleutelprojecten

Voor de langere termijn is de ambitie het realiseren van groen-blauwe toplocaties in de nabijheid van de grote steden. Dit zijn locaties waarin natuur, landschap, water, recreatie en landbouw centraal staan en die worden aangevuld met passende woon- en werkmilieus van internationaal niveau.

In Randstad 2040 zijn voor de provincie Utrecht een viertal groen-blauwe toplocaties aangegeven: drie rond de stad Utrecht en één nabij Amersfoort. Er moet een discussie op gang komen over de vraag waar deze locaties dienen te komen en welke vorm zij krijgen.

Idealiter worden de toplocaties gekoppeld aan 'groene sleutelprojecten' die worden uitgevoerd in gebieden waar een grote stapeling van ruimtelijke opgaven is, de ruimtelijke dynamiek hoog en de verrommeling groot is. Meestal betreft dit stadsranden en aanliggende zones. Dit wordt uitgewerkt door de uitvoeringsalliantie groene topkwaliteit.

Zoekgebieden voor groene toplocaties volgens de Structuurvisie Randstad 2040



3.5.3 > Ecologische Hoofdstructuur vraagt om ontsnippering

Het rijk wil een samenhangend netwerk van kwalitatief hoogwaardige natuurgebieden tot stand brengen: de Ecologische Hoofdstructuur. De concrete uitvoering daarvan is bij de provincies neergelegd en de financiering is opgenomen in het Investeringsbudget Landelijk gebied (ILG). In de lopende ILG-periode is als resultaatverplichting voor de provincie Utrecht opgenomen ca. 1500 ha verwerving en ca. 2000 ha inrichting van natuurgebied. Het grootste deel daarvan is geprojecteerd op de Utrechtse Heuvelrug en in de Groene Ruggengraat. Bij de tussenbalans van het ILG in 2010 wordt de stand van zaken gezien. De taakstelling voor Utrecht loopt evenwel door tot en met 2018. Dan dient totaal 11.000 ha gerealiseerd te zijn.

Om de ruimtelijke samenhang van de EHS te verbeteren worden robuuste verbindingen aangelegd. Een belangrijk onderdeel daarvan is het wegnemen van knelpunten die het gevolg zijn van de rijksinfrastructuur van wegen, water- en spoorwegen. In het *Meerjarenprogramma Ontsnippering 2010-2014* zijn voor de provincie Utrecht 58 knelpunten opgenomen. De financiering daarvan (door VenW en LNV) is eveneens opgenomen in het ILG. Rijk en regio stellen in 2010 een herijkte knelpuntenlijst vast en maken, aan de hand van de tussenbalans van het ILG, afspraken voor de periode tot en met 2018.

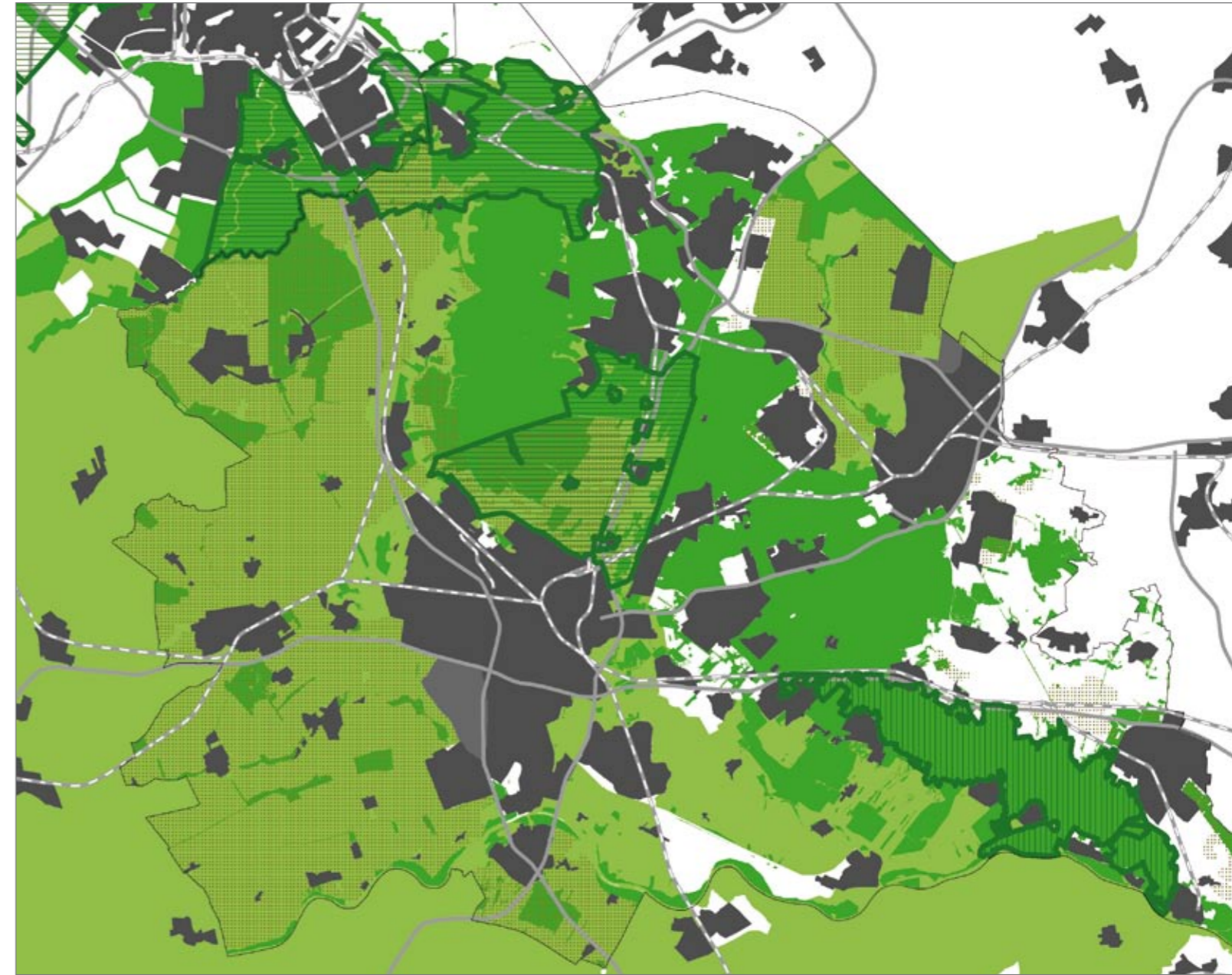
3.5.4 > Groen op Randstad-schaal vraagt om daadkracht








Vier majeure groen-blauwe projecten op Randstadniveau verknopen de provincie Utrecht met de Metropoolregio Amsterdam en met de Zuidvleugel van de Randstad: de Nieuwe Hollandse Waterlinie, de Groene Ruggengraat, de Westelijke Veenweiden en de Uitvoeringsagenda Recreatieve Routenetwerken.

De Nieuwe Hollandse Waterlinie en de twee robuuste ecologische verbindingen tussen de Veluwe en de Heuvelrug/het Gooi vormen de groen-blauwe schakel met Oost-Nederland.

Prioriteit nummer één voor rijk en regio, is daadkracht in (de financiering en) de uitvoering van deze lopende projecten en programma's. Het merendeel daarvan heeft een tijdshorizon tot (ver) na 2015.

Gebieden in Utrecht waarbinnen bouwbeperkingen gelden



-  Nationaal Park
-  Rijksbufferzone
-  Bestaand stedelijk gebied
-  Toekomstig stedelijk gebied
-  Veengebieden
-  EHS
-  Nationale landschappen



3.5.5 >

Verstedelijking en waterbeheer afstemmen

Wat betreft het waterbeheer zijn de ambities:

- > Ontwikkeling van duurzame en robuuste watersystemen.
- > Regionale doorvertaling van waterkwantiteitsopgave uit het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW).
- > Bereiken van de beoogde waterkwaliteit. Bij een flink aantal drinkwaterbronnen dreigt verontreiniging. De Kaderrichtlijn Water verbiedt echter toename van de benodigde zuiveringsinspanning.
- > Bescherming tegen hoge waterstanden die het gevolg kunnen zijn van zeer grote waterafvoer door de rivieren en de zeespiegelstijging. Dit vraagt onder meer om dijkversterking en ruimte voor de rivier.
- > Ontwikkeling van robuuste watersystemen.

Op het gebied van klimaatbestendigheid is voor Amersfoort en Leusden belangrijk dat deze steden kwetsbaar zijn voor wateroverlast bij zware neerslag in de Gelderse Vallei in combinatie met de beperkte doorvoercapaciteit door de stad. Verder is er een aandachtspunt wanneer een hoge afvoer op de Eem samenvalt met een hoog peil op het Eemmeer. Door hevigere buien in combinatie met een hoger zomerpeil op het Eemmeer, kan dit zich vaker voordoen. In de verschillende projecten en programma's wordt hiermee rekening gehouden.

Bij Amersfoort, Leusden en Veenendaal zijn al grootschalige waterbergingslocaties aangewezen.

Ook de waarschuwingen en aanbevelingen van de Deltacommissie rondom de zoetwatervoorziening in tijden van droogte alsmede de problematiek van de diepe droogmakerijen vragen om aandacht.

Nieuwe ontwikkelingen op het gebied van verstedelijking mogen niet de waterhuishouding verstoren. Een voorbeeld van de gewenste aanpak is de conceptstructuurvisie voor Rijnenburg, waar gebouwd wordt binnen de structuur van het lagenlandschap en waar de ondergrond van veen en water onaangetast blijft.

Wat betreft de waterveiligheid wordt voor de korte termijn de inzet van de Grebbedijk (Wageningen-Rhenen) als delta-dijk onderzocht. Waterkeringen langs het Eemmeer worden versterkt. Dijkversterking langs de Nederrijn/Lek is een serieus alternatief voor versterking van de C-keringen langs het Amsterdam-Rijnkanaal en de Hollandsche IJssel. Een vervolgonderzoek is gaande.

In de veengebieden moet bodemdaling worden beperkt, mede met behulp van een klimaatbestendig watersysteem.

3.5.6 >

Cultuurhistorie: vestigingsfactor en toeristentrekker

De rijkdom aan cultuurhistorie is een vestigingsfactor van groeiende betekenis, maakt de provincie toeristisch aantrekkelijk en draagt bij aan de kwaliteit van leven in het stedelijk en landelijk gebied. Ook is cultuurhistorie een drager van de toeristenindustrie. De forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, de Limes, de Vecht, de Utrechtse werven, de Amersfoortse muurhuizen, de historische boerderijen en lintbebouwingen dragen net als de landelijke groenstructuren bij aan het waardevolle, afwisselende woonmilieu. Bescherming is dan ook van groot belang, terwijl tegelijk goede ontsluiting en bereikbaarheid een vereiste zijn om ervan te kunnen genieten. Hilversum trekt nationaal en internationaal aandacht als stad van jonge monumenten van architectuur en stedenbouw van Dudok en tijdgenoten. Bijna duizend daarvan hebben als rijks- of gemeentelijk monument een beschermde status. Ook voor Kattenbroek in Amersfoort is veel belangstelling van architectuurliefhebbers en -professionals.

In het vorige hoofdstuk zijn de opgaven voor de provincie Utrecht per thema beschreven. In dit hoofdstuk worden de opgaven integraal vanuit de regio's benaderd. Daarbij worden de regio's Utrecht (het BRU-gebied), Amersfoort, Utrecht-West inclusief het Utrechtse deel van het Groene Hart en Utrecht-Zuidoost onderscheiden.

Hoofdstuk 4

De agenda voor deelgebieden van Utrecht



De Regio Utrecht

Inzet op binnenstedelijk

De Regio Utrecht zet de komende jaren zwaar in op binnenstedelijke verdichting. Van de 37.000 woningen die voorzien zijn in de periode 2015-2030, verrijzen er bijvoorbeeld 26.500 in bebouwd gebied (inclusief Leidsche Rijn).

Een groot deel van de opgave is verspreid over kleine projecten op locaties in de hele regio. De stad Utrecht neemt bij het binnenstedelijk bouwen echter het grootste deel voor haar rekening. Dat betreft met name het Stationsgebied en de Merwedekanaalzone. Na 2015 komt de Cartesiusdriehoek met ongeveer 2400 woningen aan bod.

Openbaar vervoer

Rijk en regio streven naar een aanzienlijke groei van de vraag naar regionaal openbaar vervoer. Dit wordt onder meer gerealiseerd door een verhoging van het aanbod stedelijk openbaar vervoer. De stadsregio Utrecht wil belangrijke OV-verbindingen in de toekomst uitvoeren als tramlijnen ('vertrammen') om daarmee een grote kwaliteit-slag te maken en de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren. Nieuwe tramverbindingen en -haltes hebben een sterk structurerend karakter voor het ruimtegebruik.

Voor de stadsregio Utrecht ligt daarnaast het accent op verstevigen van tangentiële verbindingen, om zo tot een betere OV-ontsluiting te komen van aan de rand van de stad gelegen woon- en werkgebieden en het autogebruik terug te dringen. Zie verder paragraaf 4.1.5. voor de ontwikkeling richting Uithof en Utrecht Science Park.

Stationsgebied

Het gaat bij het Stationsgebied om een ingrijpende gebiedsontwikkeling, waarbij niet alleen het station zelf een kwaliteitsimpuls krijgt, maar ook de omgeving, zowel richting de binnenstad als richting de Jaarbeurs. Daarbij komt er ruimte beschikbaar voor 2200 woningen, cultuur, vrijetijdsvoorzieningen en werklocaties. Met de Jaarbeurs zijn afspraken gemaakt over het verminderen van het ruimtebeslag door het hallencomplex. Het is een complexe opgave van binnenstedelijke herstructurering.

De Rijksbouwmeester heeft het gebied geselecteerd als laboratorium voor jonge ontwerpers. Belemmeringen bij de ontwikkeling zijn de externe veiligheid en de luchtverontreiniging. De onzekerheid over het toekomstige basisnet voor het goederenvervoer leidt tot vertraging.

Het gebied krijgt duurzame energievoorziening door toepassing van warmte-koude-opslag in combinatie met grondwatersanering.

Transformaties

Ruimte voor woningbouw in bestaand bebouwd gebied komt ook beschikbaar door transformatie van voormalige bedrijventerreinen tot woninglocaties. Het gaat zowel om gebieden grenzend aan de binnenstad van Utrecht als om locaties in kleinere steden en dorpen. Naast de Merwedekanaalzone en de Cartesiusdriehoek gaat het bijvoorbeeld om het Van Dam-terrein in Bunnik en Sluiseiland in Vianen. In vrijwel elke gemeente zijn plannen ontwikkeld voor één of meerdere transformatielocaties, waarvan de ontwikkeling zonder uitzondering complex en kostbaar is.

De Merwedekanaalzone wordt getransformeerd tot een gebied met uiteindelijk zo'n 3000 woningen, in combinatie met andere stedelijke functies en voorzieningen. Er spelen diverse belemmeringen en bestuurlijke kwesties, met name de grondinbreng van Domeinen/Defensie. Het terrein van de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) in Overvecht is een ander voorbeeld van een binnenstedelijke locatie waar een kleine duizend woningen gebouwd kunnen worden maar de uitvoering niet gemakkelijk is. Belemmerend zijn de hoge verplaatsingskosten van de zuiveringsinstallatie en de regelgeving met betrekking tot waterkeringen bij het gewenste tracé van de leiding naar de vervangende locatie.

Een bijzonder aspect van het binnenstedelijke programma is het *Duurzaam Innovatieve Dakenplan Utrecht*. Dat gaat over kennisontwikkeling en bewustwording van de toepassing van (innovatieve) daktechnieken voor het bestrijden van de leefbaarheids- en klimaatproblematiek. Groene daken en geveltuinen verbeteren niet alleen het uiterlijk van vele woongebieden, maar vormen een belangrijke schakel in het tegengaan van hittestress in de stad.

Leidsche Rijn

In Leidsche Rijn komen in totaal ruim 31.000 woningen. De resterende nieuwbouwcapaciteit bedraagt momenteel ca. 14.000 woningen.

Leidsche Rijn maakt inmiddels onderdeel uit van het stedelijk gebied van Utrecht. De restantopgave betreft de bouw van Leidsche Rijn-Centrum en het gebied tussen de verlegde A2 en de bestaande stad. Dit heeft het karakter van een binnenstedelijk bouwproject. Deze restantopgave komt tot stand nabij bestaande wegen en het belangrijkste station Leidsche Rijn-Centrum. Deze omgeving wordt daarmee ook het tweede centrum van Utrecht. Met de realisatie van de aansluiting van Leidsche Rijn op de bestaande stad wordt de ruimtelijke samenhang van het stedelijk gebied van Utrecht op orde gebracht. De energievoorziening wordt duurzaam georganiseerd met warmte-koude-opslag.

Op de agenda van rijk en regio voor Leidsche Rijn staan nog enkele onderwerpen, namelijk de financiering, de invloed van luchtverontreiniging op het ruimtelijk programma en de grondexploitatie.

Utrecht Vernieuwt

Utrecht Vernieuwt is een programma met als doel om in de buurten die dat het hardst nodig hebben de kwaliteit van de woningvoorraad te verbeteren en om te komen tot een gevarieerder woningaanbod. De 'sociale stijgers' die nu vaak kiezen voor aangrenzende gebieden en gemeenten met kwalitatief betere woningen en woonmilieus, kunnen op deze manier voor de wijk en de stad behouden blijven. Het programma is begonnen in 2001 met de raamovereenkomst *De Utrechtse Opgave* waarin gemeente en corporaties hebben vastgelegd om 9500 woningen te slopen, 3000 sociale huurwoningen (terug) te bouwen, 6000 koopwoningen te realiseren en 3000 woningen te renoveren. Voor de periode 2010-2015 staat de uitvoering van een aantal grote en belangrijke gebiedsontwikkelingen op stapel: Centrum Kanaleneiland, Kanaleneiland-Noord, Kanaleneiland-Zuid, Overvecht Spoorzone, Overvecht De Gagel, Levenslustig Ondiep en Masterplan Lauwrechten. De afgelopen jaren is voor deze buurten een integrale opgave beschreven in gebiedsplannen. Hierin is nieuwbouw en renovatie of sloop van de bestaande woningvoorraad opgenomen, maar ook ingrepen in de openbare ruimte, sociale projecten en de realisatie van voorzieningen.

Uitleglocaties inpassen in het landschap

Na 2015 zijn er uitlegprogramma's voorzien in Rijnenburg en enkele kleinere locaties in de Kromme Rijn/Lekzone (totaal 5500 woningen). Voor zover gelegen in Nationale Landschappen mogen deze niet leiden tot aantasting van de kernkwaliteiten van zo'n landschap.

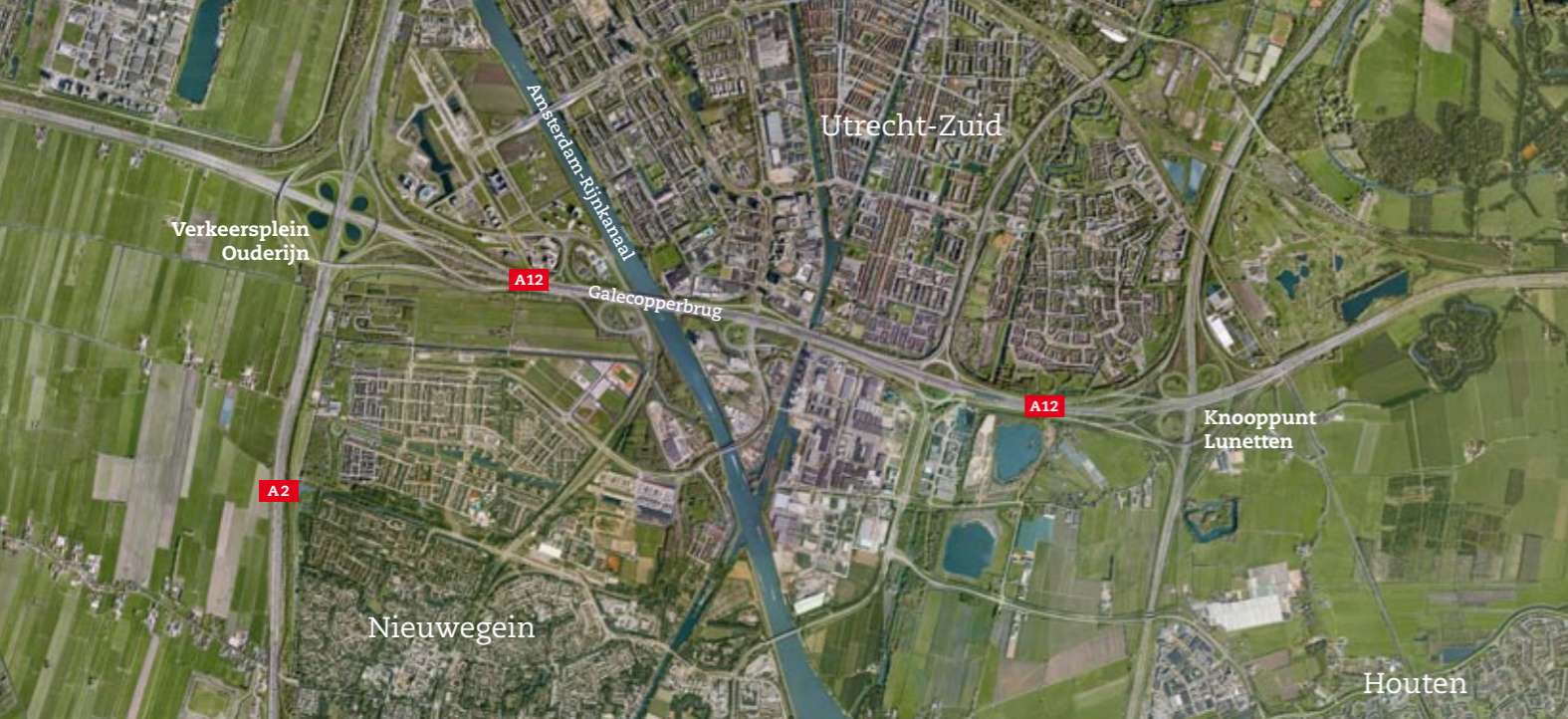
Rijnenburg

In Rijnenburg komen 7000 woningen en ruimte voor werklocaties in een groen-blauw milieu. Kernwoorden zijn: stedenbouw in het landschap, landelijk wonen, functiemenging wonen en werken, duurzaam en klimaatbestendig gebied. Dit laatste betekent dat expliciet is gekozen voor behoud van het slagenlandschap, waterveiligheid, gezond woon- en leefklimaat en energieneutraal (of liever nog energieleverend). Door de ontwikkeling van Rijnenburg zal het schaarse aanbod aan landelijke woonmilieus aanzienlijk groter worden.

Rijnenburg is een koploper in het programma Klimaat op Orde van de provincie Utrecht. Doel daarvan is het komen tot een vernieuwend ontwerp voor een klimaatbestendige en duurzame nieuwbouwlocatie. De locatie moet daardoor bestand zijn tegen de gevolgen van klimaatverandering en model staan voor een duurzame, leefbare, gezonde en veilige leefomgeving.

Klimaatbestendig ontwikkelen en realiseren wil zeggen dat de bodem, landschap en de wateropgave sturend zijn voor de inrichting van het gebied. Daarnaast wordt voor Rijnenburg de principes van het cradle-to-cradle-concept gehanteerd; de kringloop moet sluitend zijn.

Door de hoge gemeenschappelijke ambities ten aanzien van duurzaamheid, is er sprake van excessieve kosten en zijn hiervoor locatiespecifieke bijdragen nodig.



Satellietbeeld A12-zone

4.1.3 >

De Ring – nationale en regionale functie

Wat de verkeersafwikkeling betreft gaat de aandacht vooral uit naar de Ring Utrecht. Deze heeft het hoogste percentage doorgaand verkeer van Nederland en een substantiële functie als regionale verdeelring voor de stad Utrecht. De verkeersstroom moet worden afgewikkeld via een systeem dat zonder meer complex is. Er bevinden zich, op korte afstand van elkaar, drie grote knooppunten: Oudenrijn, Lunetten en Rijnsweerd. Weefvakken rijgen zich aan en doorgaand verkeer moet vaak snel meerdere banen opschuiven om de route te kunnen vervolgen. Het systeem is vatbaar voor calamiteiten. Bij een ongeluk op de Ring is de terugslag snel tot ver te merken en het duurt gewoonlijk lang voordat de verkeersdoorstroming weer normaal gaat verlopen. Het intensieve verkeer zorgt ook voor leefbaarheids- en milieuproblemen. Daarnaast vormen de wegen op veel plekken een barrière voor de toegankelijkheid van gebieden. Het gaat daarbij onder meer om lange onderdoorgangen voor fietsers.

Elk van de stappen 1 tot en met 5 van de Mobiliteitsladder levert een bijdrage aan het oplossen van deze problematiek, maar het totale effect daarvan is niet voldoende voor een adequaat antwoord per 2020. Om alle streefwaarden uit de Nota Mobiliteit te halen wordt ook gekeken naar uitbreiding van de capaciteit van de weginfrastructuur. Uit de Planstudie Ring Utrecht blijkt dat het weven op de A27 het hardnekkigste probleem is maar dat alleen het toevoegen van capaciteit (extra rijstroken) onvoldoende is. (Te weinig lengte voor alle weefbewegingen.) De sleutel ligt dan ook in het verminderen van het aantal weefbewegingen en de vraag is hoe en waar zo'n vermindering het best is te realiseren.

4.1.4 >

De A12-zone als majeure transformatie

De druk op de ruimte in Utrecht is zo groot, dat ook een locatie in beeld is gekomen die in complexiteit en schaal van een exceptionele orde is. Het gaat om het gebied aan weerszijden van de A12 tussen Oudenrijn en Lunetten. Dit is een potentiële toplocatie omdat zij in het hart van Nederland ligt, dicht bij Schiphol en goed bereikbaar is. Een gebied dat één van de modernste stedelijke gebieden van Nederland zou kunnen worden. Het zou niet alleen een kwaliteitsimpuls voor de regio zijn, maar voor de hele Randstad. De zone kan de vestigingsplaats worden van belangrijke bedrijven en instituties en een plek voor innovatieve woningbouw, gemengd met voorzieningen voor werken, sport en recreatie.

Het zou mogelijk zijn deze zone te transformeren van een urbane randzone naar een gebied dat samenhang brengt in het stedelijk weefsel tussen de steden Utrecht, Nieuwegein en Houten. De ontwikkeling zou moeten voldoen aan eisen van onder meer duurzaamheid (o.m. verbeterde ontsluiting per openbaar vervoer), hoge stedelijke kwaliteit en het behoud van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Herontwikkeling zou een bijdrage kunnen leveren aan het terugdringen van het woningtekort, het bestrijden van verrommeling en het openhouden van de Nationale Landschappen.

Het is van belang dat een ontwikkeling van deze omvang de robuustheid van het scharnierpunt Utrecht niet nadelig beïnvloedt en op een breed bestuurlijk draagvlak kan rekenen. Er is dan ook een brede beschouwing van de A12-zone in een regionaal en nationaal perspectief nodig, waarin ook verschillende ontwikkelingsscenario's worden meegenomen. In die beschouwing dient ook aan de orde te komen of een ingrijpende herontwikkeling van de A12-zone wel het juiste antwoord en investering is voor de ruimtelijke uitdagingen op langere termijn (wenkend perspectief). Een transformatie van de A12-zone zal geen geringe opgave zijn en grootschalige ontwikkeling is zeker niet aan de orde voor 2020.

In dit licht is het belangrijk dat zal worden onderzocht of de aanpassingen aan (de aansluitingen van) de A12 die voortvloeien uit de Planstudie Ring Utrecht zodanig kunnen worden uitgevoerd dat zij bijdragen aan de mogelijke ontwikkeling van de A12-zone.

4.1.5 >

Utrecht Science Park – toplocatie voor kennis

Een zeer belangrijke economische ontwikkelingslocatie voor het komende decennium in de Stadsregio is het Utrecht Science Park. Hier moet synergie ontstaan tussen bedrijven en de gevestigde kennisinstellingen zoals de Universiteit Utrecht, Hogeschool Utrecht en het Utrecht Medisch Centrum (UMC). De regering spant zich in om het nieuwe Europese kennisinstituut over klimaat (KIC) naar Nederland te halen. Het Science Park is hiervoor een serieuze kandidaat-vestigingslocatie.

Om het park succesvol te ontwikkelen is meer nodig dan het creëren van ruimte voor bedrijven en kennisinstellingen. Goede (inter)nationale en regionale bereikbaarheid per OV, fiets en auto en voldoende parkeer- en stallingsgelegenheid zijn noodzakelijk. Aan de andere kant moet de luchtkwaliteit binnen de Europese normen blijven en moet zeker het UMC te allen tijde bereikbaar zijn. Ook moet het gebied De Uithof – waarbinnen het Utrecht Science Park is gevestigd – ruimte bieden voor campusvorming en studentenwoningen. Ten slotte vormt De Uithof een overganggebied tussen de dichtbevolkte Randstad en de groenere, parkachtige Heuvelrug. Het Utrecht Science Park zal in de toekomst een uitstraling hebben die de grenzen van de stad Utrecht ver overschrijdt. Het Park zal een functie hebben voor de hele Noordvleugel Utrecht.

Het Utrecht Science Park en de ontwikkeling van het gehele gebied De Uithof kan alleen een succes worden indien dit integraal en -gegeven de ruimtelijke consequentiesgebiedsgericht wordt aangepakt. Hiervoor worden een aantal stappen parallel ondernomen:

- > Met betrekking tot het verkeer rond De Uithof en de luchtkwaliteitseisen is een Luchtkwaliteitsplan opgesteld.
- > Met betrekking tot bereikbaarheid van De Uithof wordt een Parkeer&Reis-locatie ontwikkeld om voldoende parkeer- en stallingsplaatsen te kunnen aanbieden.
- > Het openbaar vervoer van en naar De Uithof wordt verbeterd. Dit omvat zowel doorstromingsmaatregelen voor bussen richting De Bilt, Zeist, Centrum en Nieuwegein als geplande aanleg van de tram Utrecht CS-De Uithof, met mogelijke doortrekking naar Driebergen-Zeist.

Groen rond de stad

De regio Utrecht heeft nog een achterstand in te halen op het gebied van recreatie om de stad. Stadsbewoners moeten binnen tien minuten fietsen in het groen kunnen staan. Dat vraagt in het bijzonder bij Leidsche Rijn veel aandacht voor snelle en aantrekkelijke stad-landfiets-verbindingen. Het realiseren van de volledige opgave voor Recreatie om de Stad is noodzakelijk om de bestaande tekorten te verkleinen, want ook daarna bestaat er nog een substantieel tekort.

De volledige opgave betreft het realiseren van 1175 ha voor 'vlakgroen' in het gebied Groenraven-Oost en Utrecht-West, waarvan pas een deel van de afgesproken oppervlakte is gerealiseerd.

Groen-blauwe toplocaties

In het Utrechtse deel van het Groene Hart zijn in de *Structuurvisie Randstad 2040* bij de stad Utrecht twee zoekgebieden aangegeven voor groen-blauwe toplocaties. (Zie kaart in paragraaf 3.5.2.) Een daarvan omvat de bufferzone Utrecht-Hilversum (Noorderpark). Vooruitlopend op de langetermijnambitie voor deze locaties, zal in 2010 een gebiedsakkoord worden afgesloten over de transformatie van deze bufferzone. Het betreft een akkoord tussen het Rijk (LNV en VROM) en de regio waarin maatwerkafspraken worden vastgelegd.

Regio Amersfoort

Uitgangspunten ruimtelijke ontwikkeling

Ook voor de Regio Amersfoort staan de volgende drie uitgangspunten centraal:

- > Behoud en versterking van de kwaliteit van landschap en natuur.
- > Verbetering van de mobiliteit en bereikbaarheid.
- > Beperkt en duurzaam verstedelijken met het accent op binnenstedelijke locaties.

De stad Amersfoort heeft in 1980 een nationale groei-doelstelling gekregen. Naast een aantal grote uitleglocaties is ook binnenstedelijk een uitgebreid verdichtingsprogramma op gang gekomen. De groeiestaakstelling loopt deze jaren af, maar in Vathorst en Vathorst-West wordt nog gebouwd om een deel van de woningbehoefte van de regio op te vangen. Ook in de andere gemeenten in de regio zijn diverse locaties in ontwikkeling.

Uitleggebieden en hun groene omgeving

In de Regio Amersfoort is een aantal uitleggebieden in ontwikkeling om de behoefte aan woningen en werklocaties in te vullen, onder meer in de gemeenten Leusden, Eemnes en Bunschoten. De komende jaren gaat deze ontwikkeling nog door. Op basis van de samenwerkingsagenda van de provincie loopt er een onderzoek naar de haalbaarheid van de omlegging van de N224 in combinatie met de realisatie van 2.000 woningen in Woudenberg-Zuidoost. De grootste uitleglocaties liggen in de gemeente Amersfoort: Vathorst en Vathorst-West.

Vathorst

Vathorst is in 1994 in het kader van de Vinex door het rijk aangewezen als uitbreidingslocatie. Het programma voor de uitleglocatie Vathorst omvat circa 11.000 nieuwe woningen, 45 ha bedrijventerrein en 100.000 m² kantooroppervlak. De bouw van Vathorst is inmiddels in volle gang.

Vathorst-West en Noord

De grootste nieuwe uitleglocatie van Amersfoort is Vathorst-West, dat na 2015 zal worden ontwikkeld. In dit gebied komen maximaal 3000 woningen en 10 ha bedrijventerrein.

Wegens de landschappelijk waardevolle ligging van Amersfoort is er veel aandacht nodig voor een goede overgang van het nieuwe stedelijk gebied naar het Nationaal Landschap Arkemheen-Eemland, in het bijzonder voor de zone tussen Vathorst-West en Bunschoten. Het overgangsgedebied Vathorst-Noord wordt zodanig ingericht dat de recreatieve druk uit Vathorst er kan worden opgevangen.

Onderzocht wordt of Vathorst-West volgens het *cradle-to-cradle*-principe ontwikkeld kan worden. Dit betekent dat alle afvalstoffen hergebruikt kunnen worden en het gebied energieneutraal 'leeft'. In de verschillende ontwikkelingsmodellen krijgen ook andere aspecten van duurzaamheid en diversiteit veel aandacht. Door de hoge gemeenschappelijke ambities ten aanzien van duurzaamheid, is er sprake van excessieve kosten en zijn hiervoor locatiespecifieke bijdragen nodig.

Groen om de stad

De aandacht voor de ontwikkeling van groengebieden rondom Amersfoort concentreert zich op Hoogland-West (overgangsgedebied van het Nationaal Landschap Arkemheen-Eemland), Vathorst-Noord (ook overgangsgedebied) en Stoutenburg (het natuurgebied Bloeidaal is al aangelegd, de Schammer volgt binnenkort).

In Arkemheen-Eemland zijn de belangrijkste opgaven:

- > Ontwikkeling van een duurzame en vitale landbouw,
- > Vergroten van de recreatieve toegankelijkheid,
- > Beschermen en versterken van de landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische kwaliteiten.

Aansprekende projecten in dit Nationaal Landschap zijn de Laakzone (bevaarbaar maken en recreatieve routes) en de Grebbelinie (herstellen van de samenhang), agrarische structuurversterking (versterken economische basis boerenbedrijven) en inrichting van de rivier de Eem (dijkverbetering, ecologische oevers en rivierdelta, recreatieve mogelijkheden).

Voor het verbeteren van de stad-landrelaties zijn er met name kansen bij de aanpak van de A28 langs Amersfoort.

In het kader van de ambitie op de langere termijn zal het zoekgebied voor een groen-blauwe toplocatie in de omgeving van Amersfoort uitgewerkt moeten worden. Daarbij is het verbeteren van de relatie tussen stad en land een belangrijk aandachtspunt.

Binnenstedelijke opgave

Ook de Regio Amersfoort zet sterk in op herstructurering, verdichting en transformatie. In vrijwel elke gemeente zijn plannen ontwikkeld voor binnenstedelijke locaties, waarvan de ontwikkeling zonder uitzondering complex en kostbaar is. Herstructurering en transformatie zijn met name aan de orde in Amersfoort en Soest. Verdichting speelt in vrijwel alle gemeenten. De grootste en meest complexe gebiedsontwikkelingen in de regio worden hieronder beschreven. Het masterplan voor Soesterberg in combinatie met de ontwikkeling van de vliegbasis is ook zo'n complexe gebiedsontwikkeling. Deze wordt in paragraaf 4.4.3 beschreven, aansluitend op de beschrijving van Utrechtse Heuvelrug (die deels in de regio Amersfoort en deels in de regio Utrecht en deels in het gebied Utrecht Zuidoost valt).

Centrumontwikkeling Amersfoort

Wegens de groei van de stad heeft Amersfoort de laatste jaren een uitgebreide centrumontwikkeling opgezet. Onder die noemer, Centrumontwikkeling, is een aantal grote binnenstedelijke projecten gebundeld die fysiek aan elkaar grenzen. Het gaat daarbij vooral om transformatie van bedrijventerrein tot centrumgebied. De kern van de centrumontwikkeling ligt in het Centraal Stadsgebied (CSG). Dit was een sleutelproject. De Kop van Isselt, het spoorwegemplacement en de Maatweg grenzen in feite aan het CSG en dit gebied kan dan ook als één belangrijke transformatiezone worden beschouwd. De Eem is de verbindende schakel in de hele transformatiezone, terwijl de spoorlijn, die voor Amersfoort natuurlijk heel belangrijk is, in dit opzicht als een barrière werkt.

De ontwikkeling van het Centraal Stadsgebied is in de jaren negentig begonnen in combinatie met de groeiestaakstelling. De belangrijkste doelstelling is en was: het herstellen van de verbindings- en ontwikkelingslijnen tussen het stadscentrum en de uitleggebieden en tussen de drie polen van het CSG: het station, de binnenstad en het 'nieuwe centrum'. In het CSG zijn en worden centrumfuncties, kantoren en woningen toegevoegd.

Dit programma voor het Centraal Stadsgebied nadert zijn voltooiing, vooral ten zuiden van de spoorlijn. Opgave voor de komende jaren is het Stadhuisplein en omgeving dat het schakelstuk is tussen de drie genoemde polen. Ten noorden van de spoorlijn zijn ook al deelgebieden afgerond, maar staat nog veel te gebeuren. Het gaat om de uitvoering van de plannen voor Puntenburg (hoogwaardig wonen), Trapezium (vooral kantoren), Eemplein (culturele, recreatieve en educatieve functies rondom een nieuw stedelijk plein aan de Eem) en Kop van het Gildenkwartier (woningen).

Op dit moment is nog niet bekend hoeveel ruimte voor het stadscentrum nodig is. Daarom wordt het aangrenzende Oliemolenkwartier gereserveerd voor een eventuele uitbreiding van het centrum (mogelijk een schouwburg) en tijdelijk gebruikt (voor creatieve economie).

Aan het Oliemolenkwartier grenst de Kop van Isselt. Hiervoor wordt een visie ontwikkeld. Vraagstuk is in hoeverre de Kop van Isselt moet worden gezien als een verlengstuk van het centrum (waar een compact stedelijk woonmilieu moet worden ontwikkeld) of als een 'gewoon' woon-werkgebied met een eigen identiteit.

Tegenover de Isselt, aan de andere kant van de Eem, in het gebied Maatweg, komt het nieuwe ziekenhuis van Amersfoort met een groene zone langs de Eem en aan de stadsrand. Daarnaast wordt ter versterking van de stedenbouwkundige structuur op de kop van Schothorst een woningbouwlocatie ontwikkeld.

Complexiteit Spoorzone Amersfoort

Het is de bedoeling dat in de Spoorzone van Amersfoort duizend nieuwe woningen tot stand komen, maar dit voor-nemen staat vooralsnog op gespannen voet met de opgave van de rijksoverheid om het goederenvervoer goed en veilig te organiseren.

Amersfoort is een belangrijk knooppunt in het Nederlandse spoornetwerk. De locatie heeft door zijn ligging bij het station en het groen en door de aanwezigheid van rijksmonumenten een geweldig stedenbouwkundig potentieel. Niet alleen is het gebied zo groot dat het een flinke bijdrage kan leveren aan de regionale woning-behoefte, het biedt ook mogelijkheden voor een (centrum) stedelijk woonmilieu op vijf minuten afstand van het bos. Er zou bij het emplacement kunnen worden gebouwd, maar door overkluizing van de sporen zou nog veel meer ruimtewinst te behalen zijn. Bovendien kunnen dan de twee door het emplacement gescheiden stadsdelen worden verbonden, waardoor de ruimtelijke structuur van

Amersfoort veel hechter zou worden. Naast woningbouw kunnen ook andere functies (in relatie tot het station) een plaats krijgen, gebruikmakend van de goede bereikbaarheid uit alle hoeken van Nederland. De Wagenwerkplaats (een deelgebied van het spoorwegemplacement) is aangewezen als broedplaats voor creatieve economie.

In het Programma Spoorzoneontwikkeling, waarin VenW, VROM, NS en ProRail deelnemen, wordt nagedacht over mogelijke overkluizing en uitplaatsing van het goederen-emplacement of andere potentiële oplossingen om de verdichtingsmogelijkheden te benutten. De Spoorzone is geselecteerd als één van de vier landelijke voorbeeld-projecten voor het oplossen van de externeveiligheids-problematiek. Het is de bedoeling in 2010 een uitvoerings-overeenkomst te sluiten. Hiervoor is het van belang dat het Programma Hoogfrequent Spoor en het Basisnet Goederenvervoer tijdig en in samenhang worden vast-gesteld.

Naoorlogse wijken – Amersfoort Vernieuwt

Amersfoort Vernieuwt is een grootschalig programma voor de verbetering van de kwaliteit van een aantal naoorlogse wijken, voor zowel de sociale als de fysieke leefomgeving. Het is belangrijk om te kunnen voldoen aan het streven naar de 'ongedeelde stad'. Het programma loopt tot circa 2020 en omvat ondermeer de sloop van circa 850 woningen, de bouw van 1200-1900 woningen en de renovatie van 1500 woningen. Verder komen er nieuwe voorzieningen en wordt de wijkeconomie verbeterd. Het meest omvangrijke project binnen het programma is de Hogewegzone. Bij Amersfoort Vernieuwt, en dan met name bij de binnenstedelijke projecten Hogewegzone en Randenbroek-Zuid, is een duurzame ontwikkeling een belangrijk uitgangspunt; er is aandacht voor klimaat-bestendigheid en energielevering.

4.2.4 >

De mobiliteit van de Driehoek als gebiedsopgave

De 'pakketstudie' naar de mobiliteit op de hoofdwegen-driehoek A1-A27-A28 is omvangrijk. Zij kijkt niet alleen naar het autoverkeer maar ook naar andere modaliteiten. Bovendien houdt zij zich bezig met de invloed van de infra-structuur op de omgeving. Feitelijk gaat de pakketstudie over de ontwikkeling van het hele gebied.

Naast de onderwerpen van de pakketstudie is in de regio Amersfoort op termijn ook het vraagstuk van de verbinding met Almere aan de orde. (Zie paragraaf 3.4.4.)

De pakketstudie bevat een concept-maatregelenpakket om de doorstroming van het verkeer te verbeteren en de bereikbaarheid van en binnen het gebied te vergroten. Binnen de Driehoek zijn drie planstudies van belang: over de A1/A27, over de A28 en over knooppunt Hoevelaken. (Zie ook het schema in paragraaf 3.4.2.)

Voor alle planstudies geldt dat bij de te verbreden tracés voor auto en openbaar vervoer de ruimtelijke inpassing van die aanpassingen van groot belang is. Door een goede inpassing kan de ruimtelijke structuur in de regio worden verbeterd en kan werk met werk gemaakt worden. Daarnaast zijn in de pakketstudie veel regionale maatregelen benoemd.

De Planstudie Knooppunt Hoevelaken heeft betrekking op de A1 en de A28 langs Amersfoort en Hoevelaken. Het voor-lopige voorkeursalternatief voor knooppunt Hoevelaken gaat uit van verbreding van de bestaande wegen. Daarmee blijven immers verkeersstromen gebundeld. Het relatief beperkte extra ruimtebeslag en de mogelijkheden om de verbreding aan te grijpen voor het verminderen van bestaande problemen zijn vanuit milieu- en natuur-oogpunt positief. Daarnaast kan worden onderzocht hoe de toekomstvastheid van het aantal toe te voegen rijstroken vanuit milieu- en natuuroogpunt kan worden beoordeeld, bijvoorbeeld door te onderzoeken of met maximale inzet van benutting en beprijzing het aantal toe te voegen rijstroken kan worden geminimaliseerd.

Van groot belang zijn kansen die zich kunnen aandienen om bestaande knelpunten weg te nemen of te verminderen, en om barrièrewerking voor mens en dier op te heffen. Het is zaak dergelijke kansen te identificeren en de financiële mogelijkheden ervoor te verkennen.

Inpassing van de wegbreiding in het landschap, bijvoorbeeld door gedeeltelijk verdiepte aanleg, is een belangrijke mogelijkheid. Dit zou aan de orde kunnen zijn in het gebied van het Valleikanaal tot Oud-Leusden. Op deze wijze biedt het bereikbaarheidsvraagstuk tegelijk kansen om de stad-landrelaties te versterken.

4.3 >

Utrecht-West

Groene Hart

Het Nationaal Landschap Groene Hart ligt in drie provin-cies: Utrecht, Zuid-Holland en Noord-Holland. Deze zijn samen verantwoordelijk voor het ontwikkelen van een landschappelijk mooi, ecologisch waardevol en econo-misch vitaal Groene Hart. De provincies willen eenduidig sturen in het Groene Hart met als doel de kernkwaliteiten ervan te behouden en verder te ontwikkelen.

Met de Structuurvisie Randstad 2040 is het Groene Hart onderdeel geworden van een grote 'Groenblauwe Delta'. Het klassieke beeld van één open gebied omringd door steden doet geen recht aan het grotere geheel waarvan het Groene Hart onderdeel is.

Het totaal aantal afgesproken woningen in het kader van de Nota Ruimte ('migratiesaldo nul') blijft tot 2020 bepalend. Door het gebied tegelijkertijd meer in verband te brengen met de steden, kunnen de landschappen vlak bij de steden geleidelijk een ander gebruik krijgen dan de landschappen die op grotere afstand liggen.

In de Voorloper Groene Hart wordt onderscheid gemaakt in vijf beleidsstrategieën. Voor sommige gebieden zal een strategie van 'ontwikkeling door behoud' gelden. Voor andere een strategie van 'ontwikkeling door functie-verandering', zonder daarbij afbreuk te doen aan de diversiteit op Groene Hartniveau. Het gaat om:

- > Waarden en venen: behoud, herstel en ontwikkeling van de karakteristieke veenweidelandschappen.
- > Groene Ruggengraat: behoud en ontwikkeling van de natuur, recreatie en robuuste watersystemen.
- > Droogmakerijen: urgente wateropgaven.
- > Metropolitane landschappen: behoud en ontwikkeling landschappelijke diversiteit, groen-blauwe karakter (verschillende vormen natuur en landbouw) en versteviging stad-landrelatie.
- > Transformatiezones: zoekgebied voor verstedelijking in combinatie met versterking landschapsstructuur.

Groene Ruggengraat

Met de aanleg van de Groene Ruggengraat wordt een robuuste ecologische verbindingzone gerealiseerd van de Zeeuwse Delta tot het Lauwersmeergebied. Voor de natuurdoelen is het beleid gericht op het creëren van een aaneengesloten tracé, waarbij gebieden die zeer kwetsbaar zijn voor bodemdaling zoveel mogelijk binnen de

begrenzing worden opgenomen en waarbij de kern-kwaliteiten worden gerespecteerd. Dit is een Randstad Urgentproject.

De Groene Ruggengraat heeft meer dan alleen een ecologische functie. Hij zal ook bijdragen aan versterking van de landschappelijke diversiteit en cultuurhistorische identiteit, aan duurzaam waterbeheer en aan betere recreatieve mogelijkheden. Rust en stilte zijn belangrijke aspecten in de Groene Ruggengraat. Voor de beleefbaarheid daarvan moet er ruimte zijn voor extensieve vormen van recreatie.

Westelijke Veenweiden

Een bijzonder aandachtsgebied zijn de veenweiden. Het gaat erom de bodemdaling en de verzilting af te remmen, het watersysteem robuuster te maken, de waterkwaliteit te verbeteren, de EHS te realiseren, het landschap te versterken en de vitaliteit van de landbouw te vergroten.

In 2008 is na het toekennen van rijksbijdragen een begin gemaakt met drie ‘versnellingsprojecten’. In juli 2009 is daar nog eens € 113 miljoen uit het Nota Ruimtebudget aan toegevoegd ten behoeve van negen gebiedsprojecten van het programma Westelijke Veenweiden, waarvan er vijf inmiddels uitvoeringsrijp zijn, waaronder Groot-Wilnis-Vinkeveen. Het geld wordt ingezet in diverse deelprojecten om met name de bodemdaling te remmen en het watersysteem robuuster te maken. Elk deelgebied heeft een eigen dynamiek. Daarom gaan de projecten niet alleen over bodem en water maar ook over landschap, recreatie en cultuurhistorie.

Groot Mijdrecht-Noord

In Groot Mijdrecht-Noord zal de regio onderzoek doen naar aanvullende technische maatregelen die de effecten van de zoute kwel in het boezemsysteem in de omgeving van Groot Mijdrecht-Noord kunnen verzachten of verminderen. Het belangrijkste waterprobleem, het uitmalen van zoute kwel op de boezem, wordt namelijk niet opgelost met het Plan de Venen. In het ontwerp-Nationaal Waterplan kondigt het rijk aan dat er een rijksverkenning wordt gestart naar 1. een duurzame zoetwatervoorziening en 2. de verziltingsbestrijding voor de lange termijn tot na 2030 in West-Nederland. In deze verkenning zullen de diepe droogmakerijen, waaronder Groot Mijdrecht-Noord, mede in beschouwing worden genomen.

4.4 >

Utrecht-Zuidoost

4.4.1 >

Het WERV-gebied

Het WERV-verband (Wageningen, Ede, Rhenen, Veenendaal) en de Valleiregio (de gemeenten Ede, Wageningen, Barneveld, Scherpenzeel en Nijkerk in de provincie Gelderland) vormen een gebied met zowel een verstedelijkt als een groen gezicht. De regio heeft een aantrekkelijk vestigingsklimaat door de centrale ligging in Nederland, de goede ontsluiting, het gevarieerde landschap en attractieve woonmilieus.

De economische pijlers van het gebied zijn de sterke positie van Wageningen Universiteit en Research (WUR) in combinatie met Food Valley (ambitie om door te groeien tot een topregio voor innovaties op het gebied van gezonde en duurzame voeding), daarnaast recreatie, toerisme en logistiek. Deze sectoren moeten op een duurzame manier geacommodeerd worden binnen de regio. Daarbij raken de groene en blauwe kwaliteiten zowel regionale ambities als het nationaal belang (ecologische hoofdstructuur, waterveiligheid Gelderse Vallei, investeren in landschap). De regio wil economische ontwikkeling gepaard laten gaan met een versterking van de landschappelijke en ecologische kwaliteit van het gebied.

4.4.2 >

Utrechtse Heuvelrug en ‘Heel de Heuvelrug’

De Utrechtse Heuvelrug is, na de Veluwe, het grootste aaneengesloten bosgebied van Nederland. Vooral in het deel tussen Zeist-Amersfoort en Soest is de druk van verstedelijking, mobiliteit, gezondheidsinstellingen en militaire activiteiten hoog opgelopen. Al deze functies leggen claims op ruimte en kwaliteit van het gebied.

Zeventien belanghebbende partijen, waaronder vijf ministeries, hebben besloten om in het kader van een programma *Hart van de Heuvelrug* de ruimtelijke kwaliteit van dit gebied te versterken. Niet traditioneel vanuit de best mogelijke oplossing voor elke afzonderlijke partij, maar gezamenlijk met als doel te komen tot de maatschappelijk optimale oplossing.

Het programma heeft veelzijdige doelen:

- > Herstel van ecologische verbindingzones en natuurlijke kwaliteiten, onder meer door verstorende functies te verplaatsen, ecoducten aan te leggen, natuurgebieden te vergroten en verbindingen beter in te richten.
- > Woningbouw- en bedrijvenlocaties aan de randen van het gebied, zodat ze minder verstorend zijn.
- > Sloop van woningen en gebouwen en beëindiging van functies in natuurgebieden.
- > (Omgekeerde) maatschappelijke integratie door zorgfuncties te combineren met woningbouw.

Dit programma gaat gepaard met een rood-groenbalans en financiële verevening waardoor de diverse projecten onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden. Bij Hart van de Heuvelrug ligt de oorsprong van de inmiddels landelijk toegepaste EHS-saldobenadering.

De provincie is regisseur van dit programma en heeft een actieve rol als aankoper, voorfinancier en projectontwikkelaar.

Het programma is momenteel volop in uitvoering. Drie van de vijf ecoducten zijn klaar, twee bedrijventerreinen zijn teruggegeven aan de natuur en een deel van de herinrichting van de ecologische verbindingen is afgerond. Bij gezondheidsinstelling Abrona worden momenteel vijfhonderd woningen gebouwd als onderdeel van omgekeerde integratie.

De Utrechtse Heuvelrug en het Gooi vormen samen ‘Heel de Heuvelrug’. Dit is een beboste stuwwal die zich uitstrekt van de Aalberg aan het Gooimeer tot de Grebbeberg aan de Nederrijn. Het is het op één na grootste aaneengesloten bosgebied van Nederland dat niet alleen van grote betekenis is voor de natuur, maar ook voor het welzijn van de mensen die er wonen, werken en recreëren.

Ten gevolge van de ruimtedruk van de afgelopen jaren is versnippering opgetreden waardoor het aaneengesloten karakter van de Heuvelrug voor zowel mens als natuur steeds minder beleefbaar is. Onder het motto Heel de Heuvelrug hebben in 2008 de regionale partijen (provincies Utrecht en Noord-Holland, zestien gemeenten, natuurbeschermingsorganisaties, terreineigenaren en belangenorganisaties) in de Ceciliaverklaring de intentie uitgesproken om samen te werken aan de groenontwikkeling. Inmiddels is een conceptgebiedsvisie opgesteld die prioriteiten stelt en een horizon heeft in 2030. De uitdaging is om de samenhangende diversiteit te laten zien door de verschillende snippers, functies en cultuurhistorische

verhaallijnen op regionaal niveau met elkaar te verbinden en tegelijkertijd op deelgebiedniveau onderscheidende identiteiten te versterken.

4.4.3 >

Soesterberg en de vliegbasis

De provincie Utrecht en de gemeenten Zeist en Soest hebben eerder dit jaar een ruimtelijk plan voor de voormalige vliegbasis vastgesteld. Het vrijkomen van de vliegbasis biedt een unieke kans om een prachtig natuurgebied te ontwikkelen. Binnen enkele jaren zal de vliegbasis een ecologisch en recreatief schakelpunt vormen in het hart van de Utrechtse Heuvelrug. Het rijke cultuurhistorische verleden van de vliegbasis zal hierin een belangrijke plaats innemen. Op het terrein van de vliegbasis zal ook het toekomstige Nationaal Militair Museum een plaats krijgen.

De beperkingen die de vliegbasis de afgelopen jaren met zich meebracht, hebben ertoe geleid dat het dorp Soesterberg zich met de rug naar de vliegbasis ontwikkeld heeft. De afgelopen jaren is niet of slechts zeer beperkt geïnvesteerd in Soesterberg. De gemeente Soest heeft, in samenwerking met de provincie Utrecht, dit moment en deze unieke gelegenheid aangegrepen om een Masterplan te laten ontwikkelen om Soesterberg zich met het gezicht te laten richten op de vliegbasis. Het dorp heeft in de toekomst een prachtig nieuw natuur- en cultuurlandschap als voortuin.

Bij het uitvoeren van de opgaven stuiten rijk en regio op verschillende beleidsdilemma's en bestuurlijke knelpunten die een voortvarende aanpak in de weg staan. In dit hoofdstuk stellen we deze aan de orde. Onder het betreffende dilemma wordt beschreven of en zo ja welke afspraken er al zijn gemaakt om het beleidsknelpunt zo klein mogelijk te laten zijn.

Hoofdstuk 5

De agenda van beleids- vraagstukken



Beleidsknelpunten ruimtegebruik

1. Woningbouw en stedelijke intensivering versus versterking van de groen-blauwe kwaliteiten

In het kader van het Randstad Urgentproject *Duurzaam Bouwen in de Noordvleugel Utrecht* is de afspraak gemaakt om te monitoren of het lukt om te herstructureren woningen één-op-één terug te bouwen en om voldoende woningbouw nabij RandstadSpoor te realiseren. Mocht in algemene zin uit de monitoring blijken dat de opgave binnenstedelijk niet haalbaar is, dan ontstaat een nieuwe situatie waarover rijk en regio overleg zullen voeren.

In het *Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020* is afgesproken dat partijen gezamenlijk de verantwoordelijkheid nemen om in de periode 2009-2013 een herstructureringsopgave van 6500 ha in heel Nederland in uitvoering te nemen.

In de *Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht* is tot 2020 ervoor gekozen om niet de volledige vraag te faciliteren; de planningsopgave is voor deze periode met 10% verlaagd (intensiveringambitie).

De vraag na 2020 zal in later stadium opnieuw worden bezien in afstemming tussen regio en rijk. Mochten nieuwe locaties (c.q. uitbreiding van bestaande) noodzakelijk blijken, dan wordt bij de ruimtelijke afweging de SER-ladder doorlopen en expliciet aandacht besteed aan de ruimtelijke kwaliteit van nieuwe werklocaties.

In het *Convenant Bedrijventerreinen* zijn ook afspraken opgenomen over financiering van grote herstructureringsopgaven.

2. Woningbouw en stedelijke intensivering versus verbetering bereikbaarheid

Bij het zoeken naar mogelijke verstedelijkingslocaties zijn de lagenbenadering en de bestaande infrastructuur (inclusief RandstadSpoor) uitgangspunt geweest. Mede daardoor is de gedeelde conclusie om fors in te zetten op binnenstedelijk bouwen. Bij stedelijke verdichting wordt immers maximaal gebruik gemaakt van bestaande infrastructuur, openbaar vervoer en fiets. Omdat de dichtheid als gevolg van intensieve verkeersstromen tot nieuwe bereikbaarheidsknelpunten kan leiden, is de verdichtingsambitie geheel meegenomen in de ‘pakketstudies’ naar de mobiliteitsopgaven. Bij eventuele nieuwe infrastructuur zal dus rekening worden gehouden met de bestaande en nieuwe verstedelijkingsplannen.

3. Verbetering bereikbaarheid versus versterking groen-blauwe kwaliteiten

Centraal staat de doelstelling om de infrastructuur-aanpassingen die volgen uit de planstudies (waaronder Ring Utrecht en Hoewelaken) goed in te passen in het landschap. Daarnaast is het zaak om de kansen die ontstaan door de aanpak van de snelwegen optimaal te benutten en bijvoorbeeld de stad-land relaties te versterken.

4. Positie A12-zone

In het kader van de ruimtedrukdilemma's is de A12-zone een logisch en interessant gebied voor nieuwe ontwikkelingen op de langere termijn. Het is geen gemakkelijk te ontwikkelen locatie. Grootchalige veranderingen zullen pas na 2020 aan bod kunnen komen. De zone concurreert dus niet met de in de ontwikkelingsvisie afgesproken binnenstedelijke woningbouw mogelijkheden tot 2020. De komende tijd wordt bezien hoe vraag en aanbod (wonen, werken, infra, waaronder OV-sprong en groen-blauw) zich zullen ontwikkelen om te kunnen bepalen welke programma's daar nodig zijn.

Rijk en regio hebben een vervolgfase voor de A12-zone afgesproken waarin ze de Randstad Urgentprojecten *Draaischijf Utrecht* en *Duurzaam Bouwen* goed op elkaar afstemmen. Ook is het van belang dat een bredere beschouwing van de A12-zone plaatsvindt waarin het in regionaal en nationaal perspectief wordt gezien, mede aan de hand van verschillende ruimtelijke ontwikkelings-scenario's. Daarbij dient ook verkend te worden of de ambitie van de A12-zone wel het juiste antwoord en een goede investering is voor de ruimtelijke uitdagingen op langere termijn (wenkend perspectief).

Financiële knelpunten

5. Financiële middelen bij herstructurering en uitleglocaties.

Binnenstedelijke herstructurering en transformatie zijn kostbare trajecten. In de *Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht* hebben rijk en regio echter geconstateerd dat nieuwe uitleglocaties ook tot hoge kosten leiden, vooral doordat nieuwe infrastructuur moet worden aangelegd en onderhouden. Bij binnenstedelijke projecten wordt daarentegen zo goed mogelijk gebruik gemaakt van bestaande infrastructuur.

Er is op dit moment geen zicht op een financiële bijdrage voor de (binnenstedelijke) woningbouwopgave. Een interdisciplinaire stuurgroep van rijk en regio buigt zich op verzoek van de minister voor WWI over de financiële opgave van het binnenstedelijk bouwen. Dat onderzoek gaat over eventuele onorthodoxe maatregelen om de huidige financiële belemmeringen te verkleinen.

Behalve het niet van de grond komen van moeilijke binnenstedelijke locaties, komt ook het voltooien van reeds in gang gezette ontwikkelingen – zoals Leidsche Rijn – in de knel doordat de exploitatie nog niet sluitend is.

Daarnaast vraagt het bouwen in en om stad ook om goede groengebieden in en om de stad, waarvoor financiële middelen nodig zijn.

Belemmeringen beleid en regelgeving

De volgende punten zijn de belemmeringen die nu worden voorzien in het kader van het uitvoeren van de verstedelijkingsopgave in de komende tien jaar. De voorgestelde maatregelen komen aan bod bij het maken van de verstedelijkingsafspraken 2010-2020.

6. Externe veiligheid

Het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor vormt nu een belemmering voor (binnenstedelijk) bouwen in de provincie Utrecht. Het Rijk werkt momenteel aan het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en het Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen. PHS gaat in principe over personenvervoer, maar hierin wordt ook het belang van het goederenvervoer meegewogen.

Uitgangspunt bij de vaststelling van het basisnet is dat bestaande convenanten worden gerespecteerd en dat onveilige situaties in bestaande en al in gang gezette projecten (vastgestelde bestemmingsplannen en al vergunde projecten) zullen worden gesaneerd. Het is van belang dat bij de vaststelling van het basisnet en PHS rekening wordt gehouden met de wederzijdse relatie tussen ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden en het goederenvervoer.

7. Grondeigendom

Bij verschillende (binnenstedelijke) projecten in de provincie Utrecht zijn de gronden (deels) in eigendom van het rijk (Domeinen). Om de projecten te kunnen realiseren is het soms nodig de gronden te verwerven of toegankelijk te maken.

De belangrijkste locaties zijn Hogeweg (locatie van Amersfoort Vernieuwt), de Bernhardkazerne (waar mogelijk de westtangente Amersfoort moet worden ingepast), het RIVM-terrein in De Bilt, de Merwedekanaalzone (binnenstedelijk bouwen), de Knoopkazerne (stationsgebied Utrecht) en Leidsche Rijn.

8. Transformatie kantoren tot woningen

Regionale partijen, marktpartijen en het rijk werken samen in de Taskforce Transformatie met als doel standaardoplossingen te bedenken voor praktische problemen die zich voordoen bij het omzetten van kantoorruimte naar woningen. Het rijk is bereid in dit kader ook mee te denken over experimenten c.q. aanpassingen van rijksregel- en wetgeving.



9. Problematiek radarvelden bij hoogbouw

In de ontwerp-AMvB Ruimte wordt de maximale hoogte van bouwwerken in verband met radarverstoring overgelaten aan een ministeriële regeling van Defensie in overleg met VROM. Hierdoor is thans de maximale hoogte onduidelijk. Dit levert onzekerheden op voor binnenstedelijk bouwen. Het rijk streeft ernaar een apart ministerieel besluit met radarnormen tegelijk (zomer 2010) met de AMvB Ruimte van kracht te laten worden. Defensie voert het gesprek met de regio over hoe om te gaan met lokale situaties.

10. Tracés hoogspanningslijnen

Hoogspanningslijnen leggen vanwege de te hanteren vrijwaringszones beperkingen op bij de ontwikkeling van woningbouwlocaties. Dat geldt bijvoorbeeld in Blokhoeve (gemeente Nieuwegein). De problematiek wordt nog groter als er in het kader van de PKB SEV III (Structuurschema Elektriciteitsvoorziening) voor wordt gekozen om de nieuw aan te leggen 380 kV hoogspanningsverbinding Diemen-Utrecht-Dodewaard het bestaande 150 kV-tracé te laten volgen.

11. Buisleidingen

Er wordt een *Structuurvisie Buisleidingen* door het rijk opgesteld. Het dilemma is dat door mogelijke keuze van de hoofdstructuur de mogelijkheden in Rijnenburg, de A12-zone en enkele kleinere bouwlocaties belemmerd kunnen worden. Aandachtspunt is dat rekening gehouden moet worden met de realisatie van de infrastructuur conform de planstudies knooppunt Hoevelaken en Ring Utrecht.

Randvoorwaarde: kennis delen

12. Kennis en faciliteiten bij duurzaamheidsinvesteringen

Duurzaamheid is een centraal thema in deze *Gebiedsagenda*. Het is ook een thema dat volop in beweging is. Rijk en regio hebben wellicht aanvullende expertise. Het is daarom van belang dat het rijk zijn expertise inbrengt bij de gebiedsontwikkeling in onder meer Rijnenburg, Stationsgebied Utrecht, Vathorst-West, Amersfoort Vernieuwt en de A12-zone.



Hoofdstuk 6

De agenda van programma's en projecten

Op de kaart hieronder en in het overzicht op de volgende pagina's zijn programma's en projecten vermeld die als oplossing kunnen dienen voor de in de hoofdstukken 3 en 4 geschetste opgaven. Het overzicht bevat ook punten die beleidsafstemming en gezamenlijke besluitvorming van rijk en regio vereisen. Deze lijst is van belang voor het opstellen van de agenda's van de Bestuurlijke Overleggen in het kader van het MIRT.

De lijst is dynamisch: er kunnen onderwerpen worden af- en opgevoerd.

Dossiers waarover in de (nabije) toekomst afspraken gemaakt dienen te worden, zijn lichtgroen gemarkeerd.

Projecten en programma's van de Gebiedsagenda Utrecht 2009



- 1 Verstedelijking
- 2 A12-zone
- 3 Westelijk veenweidegebied
- 4 Versterking groengebieden om de stad
- 5 Groene Ruggengraat
- 6 Nationaal Landschap NHWL
- 7 Pakketstudies Ring en Driehoek
- 8 Science Park Uithof
- 9 Vertramming
- 10 Programma Hoogfrequentspoor
- 11 OV- en wegverbinding Almere-Utrecht
- 12 Wegverbinding A30 Almere-Barneveld
- 13 Spoorverbinding Utrecht-Breda

Nummer van legenda	Opgaven	Toelichting	Trekker	Afspraak te maken t/m 2012	Afspraak te maken vanaf 2013
<h2 style="color: #e91e63;">Regio Utrecht</h2>					
1	Binnenstedelijke opgave, waaronder: <ul style="list-style-type: none"> > Merwedekanaalzone > Stationsgebied (inclusief UCP) > Cartesiusdriehoek > Utrecht Vernieuwt > Voltooiing Leidsche Rijn > RWZI > Vertramming Utrecht > Hittestress en opvang wateroverlast 	Realisatie integrale opgaven n.a.v. traject Verstedelijkingsafspraken. Zie hoofdstuk 3 en paragraaf 4.1.1	BRU	Vaststellen afspraken verstedelijking 2010-2015/20 + vaststellen langetermijnambitie	Aanvullende afspraken verstedelijking tot 2020. Verdere vertramming in Utrecht
1	Uitlegopgave waaronder ontwikkelen Rijnenburg	Duurzaamheidsambities en ontsluiting Zie paragrafen 3.4 en 4.1.2	Gemeente Utrecht	Gezamenlijke inzet (incl. kennis) over realisatie duurzaamheidsambities Het volgen van RU-afspraken over ontsluiting	n.v.t.
7	Planstudie Ring Utrecht, inclusief inpassing en openbaar vervoer	Bereikbaarheid Randstad en regio Zie paragrafen 3.4 en 4.1.4	Rijk en provincie	Vaststellen en uitwerken voorkeursbesluit	Vaststellen tracébesluit en realisatie
2	A12-zone	Transformatie A12-zone; beschouwing in regionaal en nationaal perspectief. Toetsing ambitie aan oplossend vermogen langetermijnopgave Zie paragraaf 4.1.5 en hoofdstuk 5	Regio Utrecht	Gezamenlijke rijk/regio beschouwing van A12-zone en wenkend perspectief en daarbij horende scenario-ontwikkeling	
8	Science Park De Uithof	Ruimte voor economische groei Zie paragrafen 3.3. en 4.1.6	Regio Utrecht	Afspraken over duurzame ontsluiting en bereikbaarheid	

Regio Amersfoort

1	Binnenstedelijke opgave, waaronder: <ul style="list-style-type: none"> > Centrumontwikkeling > Amersfoort Vernieuwt > Soesterberg (vliegbasis en centrumplan) > Hittestress en opvang wateroverlast 	Realisatie integrale opgaven n.a.v. traject Verstedelijkingsafspraken. Zie hoofdstuk 3 en paragrafen 4.2.3 en 4.3	Regio Amersfoort	Vaststellen afspraken verstedelijking 2010-2015/20 + vaststellen langetermijnambitie	Aanvullende afspraken verstedelijking tot 2020
7	Planstudie Knooppunt Hoevelaken, inclusief inpassing en openbaar vervoer	Verbeteren bereikbaarheid en robuustheid mobiliteitssysteem Randstad en regio Zie paragrafen 3.4 en 4.2.4	Rijk en provincie	Vaststellen en uitwerken voorkeursbesluit	Vaststellen tracébesluit en realisatie

Dossiers waarover in de (nabije) toekomst afspraken gemaakt dienen te worden, zijn lichtgroen gemarkeerd.

Nummer van legenda	Opgaven	Toelichting	Trekker	Afspraak te maken t/m 2012	Afspraak te maken vanaf 2013
Regio Amersfoort (vervolg)					
1	Integrale ontwikkeling spoorzone Amersfoort	Aanvaardbaar groepsrisico externe veiligheid Zie paragrafen 3.4.6 en 4.2.3	Gemeente Amersfoort	Convenant Spoorzone voltooiën in 2010 Afstemming besluitvorming Basisnet en PHS	
1	Uitlegopgave waaronder: > Voltooiing Vathorst > Vathorst-West	Realiseren uitgangspunten ruimtelijke ontwikkeling Zie paragrafen 3.2 en 4.2.2	Gemeente Amersfoort	N.v.t.	N.v.t.
12	Wegverbinding A30 Barneveld-aansluiting A28	Doortrekken A30 tussen Barneveld en A28, opdat aansluiting geboden kan worden van AGU-verbinding A27-A28 Zie paragrafen 3.4 en 4.2.4	Regio		Besluit over nadere studie of verkenning in relatie gezien tot besluitvorming woningbouw
Utrecht-West					
3	Westelijk Veenweidegebied	Integrale herstructurering om de bodemdaling te remmen en het watersysteem duurzaam en robuust te maken Zie paragrafen 3.5 en 4.3	Provincie	Afspraken zijn gemaakt in kader van Nota Ruimtebudget	N.v.t.
5	Groene Ruggengraat	Realisatie van een robuuste en aantrekkelijke ecologische en recreatieve verbinding tussen het IJsselmeer en de Zuid-Hollandse en Zeeuwse wateren. Zie paragraaf 4.3	Rijk en regio	Afspraken zijn gemaakt in kader van Randstad Urgent	N.v.t.
Provinciebreed					
1	Financiering Verstedelijking	Beperkte financiële armlslag van rijk en regio noopt tot onderzoek naar andere mogelijkheden en onorthodoxe maatregelen Zie paragrafen 3.1, 3.2 en hoofdstukken 4 en 5	Rijk en regio	Uitwerking stuurgroep onorthodoxe maatregelen	Nadere uitwerking potentiële alternatieve financieringsconstructies
4	Financiering en voortgang groen-blauwe opgaven	Zorg over achterblijvende realisatie en lange termijnopgaven Zie paragrafen 3.5, 4.1.7, 4.2.2 en hoofdstuk 5.	Regio	(Financiële) Mogelijkheden n.a.v. Mid-term Review in 2010	N.v.t.
10	Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)	Faciliteren groei personen- en goederenvervoer op bepaalde routes door Nederland. Zes Intercity's en maatwerk voor Sprinters op geselecteerde corridors en toekomstvaste goederenrouting Zie paragraaf 3.4	Rijk	Principekeuze planstudie corridors Utrecht-Den Bosch en Utrecht-Arnhem. Principekeuze goederenrouting	(Ontwerp)tracébesluit

Dossiers waarover in de (nabije) toekomst afspraken gemaakt dienen te worden, zijn lichtgroen gemarkeerd.

Nummer van legenda	Opgaven	Toelichting	Trekker	Afspraak te maken t/m 2012	Afspraak te maken vanaf 2013
Provinciebreed (vervolg)					
1	Externe Veiligheid	Helderheid over aanvaardbaar groepsrisico externe veiligheid, in relatie tot bouwplannen Spoorzone, Programma Hoogfrequent Spoor en Basisnet Afstemming besluitvorming Basisnet en PHS Zie paragrafen 3.4.5, 4.1.1 en 4.2.3	Rijk, gemeenten Amersfoort en Utrecht en provincie		Te treffen maatregelen t.b.v. aanvaardbaar groepsrisico N.v.t.
7	Planstudie A1/A27 Utrecht-Eemnes-Amersfoort, inclusief inpassing en openbaar vervoer	Verbeteren bereikbaarheid en robuustheid mobiliteitssysteem Randstad en regio Zie paragrafen 3.4 en 4.2.4	Rijk en provincie		Vaststellen en uitwerken voorkeursbesluit Vaststellen tracébesluit en realisatie
7	Planstudie A28 Utrecht-Amersfoort, inclusief inpassing en openbaar vervoer	Verbeteren bereikbaarheid en robuustheid mobiliteitssysteem Randstad en regio Zie paragrafen 3.4 en 4.2.4	Rijk en provincie		Vaststellen en uitwerken voorkeursbesluit Vaststellen tracébesluit en realisatie
11	OV- en wegverbinding Almere-Gooi-Utrecht (AGU)	Beoordeling noodzaak tot extra maatregelen op hoofdwegen, onderliggend wegennet en OV n.a.v. preverkenning AGU Zie paragrafen 3.4 en 4.2.4	Rijk		Besluit over nadere studie of verkenning in relatie tot besluitvorming woningbouw en Rijksbesluiten Almere-Amsterdam-IJmeer (RAAM)
-	Deltaprogramma	Verbeteren leefbaarheid en waterveiligheid gelet op klimaatverandering o.b.v. het Nationaal Waterplan Zie paragrafen 3.5.5 en hoofdstuk 5	Rijk en waterschappen		Vaststellen regionale agenda met inzicht in fasering, financiering en rollen Start uitwerking projecten
1	Intensiveren gebruik bedrijventerreinen en kwaliteitsverbetering	Inzicht in kosten herstructurering en realisatie van integrale visie op intensivering bedrijven-terreinen Zie paragrafen 3.3.3 en 3.3.4	Provincie		Afspraken worden gemaakt via Convenant Bedrijventerreinen. (november 2009) Nieuwe financieringsafspraken nodig over herstructurering en mogelijke nieuwe locaties na 2015
13	Spoorverbinding Utrecht-Breda	Additional spoorrelatie Utrecht-Brabant, met mogelijkheden voor spoorontsluiting van onder meer Gorinchem en Vianen Zie paragraaf 3.4	Rijk en regio		Besluit over nadere studie of verkenning in relatie gezien tot nut en noodzaak

Dossiers waarover in de (nabije) toekomst afspraken gemaakt dienen te worden, zijn lichtgroen gemarkeerd.

Bijlage 1: Overzicht onderliggende documenten

De volgende documenten liggen ten grondslag aan deze *Gebiedsagenda Utrecht 2009*

Titel	Omschrijving	Datum	Gepubliceerd door
Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030 (Eindbalans)	Ruimtelijke ontwikkelingsvisie van de Noordvleugel Utrecht in het kader van RU-project Duurzaam Bouwen in de Noordvleugel Utrecht.	2009	Bestuurlijk Overleg Noordvleugel Utrecht
Rijksreactie op Concept- Ontwikkelingsvisie NV Utrecht (Eindbalans)	Formele eindreactie op de ontwikkelingsvisie van de ministeries EZ, LNV, VenW en VROM/WWI.	2009	Ministerie van VROM
Gebiedsdocument Verstedelijking Regio Utrecht	De gebiedsgerichte input voor de verstedelijkingsafspraken.	2009	Bestuur Regio Utrecht, gemeente Utrecht, provincie Utrecht
Gebiedsdocument Verstedelijking Regio Amersfoort	De gebiedsgerichte input voor de verstedelijkingsafspraken.	2009	Regio Amersfoort, gemeente Amersfoort, provincie Utrecht
Concept convenant bedrijven- terreinen 2010-2020		2009	IPO, VNG, rijk
Ontwikkelingsperspectief A12 Centraal	Ambitie voor een duurzame stedelijke ontwikkeling in de A12 zone.	2009	BRU, provincie Utrecht, gemeenten Nieuwegein, Houten en Utrecht, VROM
Actieplan Woningproductie	Actieplan gericht op de woningbouwopgave tot 2020.	2009	Ministerie van VROM
Rijksreferentiekader Verstedelijking	Overzicht van prioriteiten, ambities en mogelijke rijksbijdragen ter bepaling van de rijksinzet bij de verstedelijkingsafspraken 2010-2020 op basis van huidige beleidsmatige en financiële kaders. Deze kunnen wijzigen als gevolg van de kabinetsmaatregelen rondom de kredietcrisis.	2009	Programmadirectie Verstedelijking, in opdracht Interdepartementaal directeurenoverleg Verstedelijking (VROM, WWI, VenW, LNV, EZ en Financiën)
Voorloper Groene Hart		2009	Provincies Zuid-Holland, Utrecht en Noord-Holland
Scan van economische en maatschappelijke baten Ontwikkelingsvisie A12 Centraal		2009	Ruimtelijk-economisch Atelier Tordoir
Programma Westelijke Veengebieden	Businesscases herstructurering en transitie Westelijke Veengebieden. Voor Utrecht gaat het om Wilnis-Vinkeveen, Zegveld-Noord en Westbroek-Maarseveen.	2009	Vijf Directeurenoverleg Nota Ruimte, LNV-directie Regionale Zaken, Programmabureau's Groene Hart en Laag-Holland
Mobiliteitsaanpak	Met de Mobiliteitsaanpak wordt uitwerking gegeven aan de Nota Mobiliteit op korte termijn (tot 2013) en de middellange termijn (2020) door extra investeringen en versnelling van besluitvorming.	2008	Ministerie van VenW
Ontwerp Nationaal Waterplan	Het Nationaal Waterplan beschrijft de maatregelen die genomen moeten worden om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig en leefbaar te houden en kansen die water biedt te benutten.	2008	Ministerie van VenW
Regionaal Verkeers- en Vervoerplan	Een regionale uitwerking van de Nota Mobiliteit.	2008	BRU

Titel	Omschrijving	Datum	Gepubliceerd door
Strategisch Mobiliteitsplan provincie Utrecht 2004-2020 (SMPU+)	Een provinciale uitwerking van de Nota Mobiliteit.	2008	Provincie Utrecht
Randstad 2040	Met de Structuurvisie Randstad 2040 geeft het kabinet antwoord op de ruimtelijke langetermijnopgaven.	2008	Ministerie van VROM
Integrale gebiedsuitwerking Eemland	Verkenning die is opgesteld in de aanloop naar de Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030.	2008	Bestuurlijke Overleg Noordvleugel Utrecht
Structuurvisie Amersfoort		2008	Gemeente Amersfoort
Nota Ruimte	De Nota Ruimte geeft een visie op de ruimtelijke ontwikkelingen van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen tot 2030.	2006	Ministerie van VROM
Nota Mobiliteit	De Nota Mobiliteit werkt de uitgangspunten uit de Nota Ruimte op het thema mobiliteit en bereikbaarheid uit.	2006	Ministerie van VenW
ILG bestuursovereenkomst 2007-2013 tussen Rijk en provincie Utrecht	Afgesproken prestaties en bijdragen voor rijksdoelen, uit te voeren door de provincie. Het betreft rijksdoelen voor natuur (waaronder EHS, Natura 2000, Nationale Parken, Soortenbescherming), landbouw, recreatie (w.o. RODS en routenetwerken voor wandelen, fietsen en varen), landschap (w.o. Nationale Landschappen), bodem, water en reconstructie zandgebieden.	2006	Ministerie van LNV mede namens VROM, VenW en OGenW
MIT-verkenning en netwerk-analyse regio Utrecht	De Netwerkanalyse geeft een gezamenlijke en integrale visie voor het verbeteren van de regionale bereikbaarheid, met een doorvertaling naar maatregelen op basis van de van deur-tot-deur systematiek	2006	Ministerie van VenW en Utrechts Verkeers- en Vervoersberaad (UVVB)
Regionaal Structuurplan Utrecht	Visie en ambities op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling.	2005	BRU
Pieken in de Delta	Deze nota beschrijft de economische agenda voor onder meer de regio Utrecht, met als doel om Nederland weer concurrerend en economisch dynamisch te maken.	2004	Ministerie van Economische Zaken
Agenda Vitaal Platteland	De Agenda speelt in op de verandering van het karakter, de functies en het aanzien van het platteland en de problematiek van de klimaatverandering en een dalende bodem.	2004	Ministerie van LNV
Streekplan Utrecht 2005-2015		2004	Provincie Utrecht
Agenda Vitaal Platteland	De Agenda speelt in op de verandering van het karakter, de functies en het aanzien van het platteland en de problematiek van de klimaatverandering en een dalende bodem.	2004	Ministerie van LNV
Agenda Landschap	Via drie opgaven wordt richting gegeven aan behoud en ontwikkeling van het landschap: zorgvuldig omgaan met ruimte, 'het wordt mooier als u meedoet' en duurzame financiering.	2009	Ministeries van LNV en VROM

Bijlage 2: Utrecht in cijfers

	Nederland	Provincie Utrecht	%
Oppervlakte totaal in km ² (2007)	41.543	1.449	3 %
Oppervlakte land (%)	81.3 %	95.6 %	
Inwoners (2007)	16.357.992	1.190.604	7 %
Inwoners van 20 tot 65 jaar (%)	61.3 %	62.0 %	
Groene druk (%) (De verhouding tussen het aantal personen van 0 tot 20 jaar en het aantal personen van 20 tot 65 jaar)	39.4 %	40.4 %	
Grijze druk (%) (De verhouding tussen het aantal personen van 65 jaar of ouder en het aantal personen van 20 tot 65 jaar)	23.6 %	20.7 %	
Aantal huishoudens (2007)	7.190.543	525.509	7 %
Inwoners per km ²	485	860	
Woningvoorraad (2007)	6.967.046	487.337	7 %
Woningdichtheid per km ²	206	352	
Aantal arbeidsplaatsen totaal (2007), waarvan in...	7.692.600	643.000	8 %
> Landbouw, bosbouw en visserij	119.500	4.000	3 %
> Nijverheid en energievoorziening	1.252.600	80.200	6 %
> Commerciële dienstverlening	3.880.100	360.500	9 %
> Niet-commerciële dienstverlening	2.440.500	198.200	8 %
Bedrijfsvestigingen totaal (2007)	849.225	65.085	8 %
Areaal natuur in ha (bos en open natuurlijk terrein) (2003)	484.090	20.632	4 %
Beroepsbevolking (2008)	7.714.000	580.000	8 %
Bruto regionaal product 2006 (in miljoen euro)	539.929	46.099	9 %
Verwacht aantal inwoners 2025	16.882.447	1.316.171	8 %
Toename aantal inwoners 2008-2025	3 %	10 %	
Verwacht aantal huishoudens 2025	7.991.600	628.000	8 %
Toename aantal huishoudens 2008-2025	10 %	17 %	
Woningtekort	223.497	38.172	17 %

Percentage BNP van de vier stadsregio's (exclusief Flevoland)	
Groot-Amsterdam	31%
Noordvleugel Utrecht	29%
Stadsregio Rotterdam	24%
Den Haag	16%
	100 %

Bijlage 3: Bedrijventerreinen

In de periode 2010-2015 is de doelstelling voor bedrijventerreinen voor de provincie Utrecht, afgeleid van Streekplan en concept Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020^{2) 3)}:

	Netto	Bruto
Uitbreidingsvraag (inclusief intensiveringsambitie/ruimtwinst van 15%) provincie Utrecht. Deze doelstelling is exclusief de terreinen Het Klooster/Nieuwegein (73 ha) en Gaasperwaard/Vianen 19 ha; deze dienen behoefte van voor 2010 maar moeten nog gerealiseerd worden.	163 ha	228 ha
Transformatiedoel provincie Utrecht	50 ha	70 ha
Totaal doel provincie Utrecht	213 ha	298 ha

In de periode 2015-2030 is de opgave voor bedrijventerreinen, afgeleid van de Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht (Eindbalans)⁴⁾:

	Uitbreidingsbehoefte 2015-2030		Transformatie behoefte 2015-2030		Totale behoefte 2015-2030		Planningsopgave 2015-2030 ⁵⁾	
	Netto	Bruto	Netto	Bruto	Netto	Bruto	Netto	Bruto
Regio Utrecht	99	139	68	95	167	234	150	210
Regio Amersfoort	62	87	25	35	87	122	78	110
Utrecht Zuidoost en West	96	134	15	20	111	154	99	139
Provincie Utrecht	257	360	107	150	364	510	328	459

Voor periode 2010-2030 is de opgave voor de provincie Utrecht⁶⁾

	Netto	Bruto
Totale planningsopgave (inclusief intensiveringsambitie / ruimtwinst) ⁷⁾	541	757
Waarvan t.b.v.:		
Transformatieopgave (provincie Utrecht)	157	220
Uitbreidingsvraag (inclusief ruimtwinst) (provincie Utrecht)	384	537

- In het concept Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 is opgenomen: Uitbreidingsvraag (inclusief intensiveringsambitie / ruimtwinst) provincie Utrecht: 249 ha netto (exclusief terreinen Het Klooster/ Nieuwegein (73 ha) en Gaasperwaard/Vianen 19 ha; deze dienen behoefte van voor 2010 maar moeten nog gerealiseerd worden). Transformatieopgave 2010-2020 86 ha netto. Totaal behoefte 335 ha netto.
- Uitgegaan is van een netto-bruto verhouding van 1.4.
- Uitgegaan is van een netto-bruto verhouding 1.4. Voor de gebieden Zuidoost en West gaat het om voorlopige ramingen die in het kader van de nog op te stellen provinciale ruimtelijke structuurvisie zullen worden gezien.
- In de kolom planningsopgave is de totale bruto behoefte (uitbreiding en transformatie) verminderd met de intensiveringambitie van -10%.
- Uitgegaan is van een netto-bruto verhouding: 1.4.
- Opgave exclusief de terreinen Het Klooster/Nieuwegein (73 ha) en Gaasperwaard/Vianen 19 ha; deze dienen behoefte van voor 2010 maar moeten nog gerealiseerd worden.

Bijlage 4: Woningbouwmogelijkheden

Woningbouwmogelijkheden in Utrecht 2010-2030⁸⁾

		2010-2015	2015-2020	2020-2030	2010-2020	2010-2030	2015-2030
1	Regio Utrecht	20.000 ⁹⁾	16.400	20.600	36.400	57.000	37.000
2	Regio Amersfoort	7.500 ⁹⁾	7.000	5.200	14.500	19.700	12.200
3	Utrecht-Zuidoost en -West	7.000	7.500	7.500	14.500	22.000	15.000
4	Provincie Utrecht	34.500	30.900	33.300	65.400	98.700	64.200
5	Gewest Gooi en Vecht		3.000	1.500			4.500
6	Almere						15.000
	Noordvleugel Utrecht (rijen 1, 2, 5, 6)		26.400	27.300			68.700

8) Voor de deelgebieden Zuidoost en West-Utrecht geven de aantallen de gewenste productie weer. Het gaat daarbij om voorlopige ramingen die in het kader van de nog op te stellen provinciale ruimtelijke structuurvisie zullen worden gezien.

9) Voor de periode 2010-2015 is het aantal woningen weergegeven dat nodig is om de huidige woningproductie-niveau in beide deelgebieden op peil te houden (mede tegen de achtergrond van de huidige economische recessie) wat betekent dat in 2010-2015 gemiddeld per jaar evenveel woningen worden gebouwd als in 2005-2008. De productie zal zeker in de jaren 2010-2012 naar verwachting lager zijn. Indien de productie in de periode 2012-2015 weer aantrekt is het met inspanning van alle partijen wellicht haalbaar om de gemiddelde jaarproductie op peil te houden. Als het restant Streekplan-programma niet volledig gerealiseerd is, kan er in de periode na 2015 een restopgave liggen van oorspronkelijk vóór 2015 geplande locaties, die door een stagnerende productie op dat moment nog niet zijn gerealiseerd.

