

RANDSTADURGENT

RANDSTAD-BESLUITEN: NOORDVLEUGEL UTRECHT

INHOUD

1 Inleiding	5
1.1 Achtergrond	10
1.2 Aanleiding en doel van deze brief	10
1.3 Scope en samenhang	12
1.4 Leeswijzer	13
2 Ambities en opgaven	15
2.1 Noordvleugel Utrecht: pijler van de (noordelijke) Randstad	16
2.2 Realisatie opgaven grote uitdaging	16
3 Aanpak	25
3.1 Gebiedsgerichte aanpak	26
3.2 Integrale kwaliteitsstrategie	28
4 Overwegingen & Besluiten	33
4.1 Duurzaam bouwen	34
4.2 Draaischijf Nederland	36
4.3 Integrale maatregelen	48
Bijlagen	50



SAMENVATTING



Zeist is de 'middenstip' van Nederland, maar de regio Utrecht de 'draaischijf'. Die Draaischijf NL moet goed blijven functioneren, want anders kan de Utrechtse regio de economische groeipotentie en de opgave van 65.500 nieuwe woningen niet waarmaken. De plan- en besluitvorming voor het verbeteren van de bereikbaarheid en nieuwe woningbouwlocaties in de Utrechtse regio is ingewikkeld en raakt ook nog eens veel mensen. Niet alleen mensen in de regio zelf maar ook buiten de regio. Zowel de huidige inwoners als de woningzoekenden. Mensen met uiteenlopende belangen: mensen willen goed en prettig kunnen (blijven) wonen, werken en recreëren en snel van a naar b kunnen reizen. Rijk en regio zijn ervan doordrongen dat er besluiten nodig zijn om de problemen in de regio Utrecht aan te pakken en ruimte te geven aan de economische groeikansen van de Noordvleugel Utrecht.

De druk op de beschikbare ruimte is hét centrale vraagstuk in de Noordvleugel Utrecht. Er is grote behoefte aan ruimte voor wonen, werken, recreatie, natuur, landschap en mobiliteit. Die behoefte is het gevolg van de centrale ligging van Utrecht, zijn economische spilfunctie en zijn aantrekkelijke leefomgeving. De nationale landschappen en andere waardevolle gebieden verdienen bescherming. Met deze besluiten over de Randstad presenteert het Rijk integraal en gebiedsgericht de Randstad Urgent besluiten voor de Noordvleugel Utrecht, binnen het perspectief van de integrale opgaven en visie op de regio.

DUURZAAM BOUWEN

In het project 'Duurzaam bouwen Noordvleugel Utrecht' is antwoord gevonden op de vraag hoe voorzien kan worden in de vraag naar 65.500 woningen in de periode 2015-2030, rekening houdend met de bijzondere groenblauwe kwaliteiten in de Noordvleugel Utrecht: vijf Nationale landschappen, een rijksbufferzone en de Ecologische Hoofdstructuur. Het resultaat is vastgelegd in de Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030. Op basis van de lagenbenadering en de netwerkanalyse heeft de regio gekozen om zoveel mogelijk binnenstedelijk te bouwen, bij voorkeur rond Randstadspoorstations. Daarnaast zal een deel van woningbouwopgave (15.000 woningen) worden gerealiseerd in Almere. Het Rijk steunt de keuze van de regio voor binnenstedelijke verdichting, duurzame ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit. Binnenstedelijk bouwen is echter moeilijk en duur. Een interdisciplinaire stuurgroep van Rijk en de vier grote steden is daarom op zoek naar onorthodoxe maatregelen. Op basis van de uitkomsten van deze stuurgroep (voorjaar 2010) zullen de partners van het project Duurzaam Bouwen in overleg gaan over de uitvoering van de Ontwikkelingsvisie.

INFRASTRUCTUUR

De Noordvleugel Utrecht vormt de 'draaischijf' in het infrastructurele netwerk van Nederland. Maar de rol van de regio als schakel tussen de economische centra elders in de Randstad en de rest van Nederland en het Europese achterland staat onder druk. Op het hoofdwegennet worden de streefwaarden van de Nota Mobiliteit niet gehaald en het onderliggend wegennet wordt op bepaalde locaties te zwaar belast. Het openbaar vervoer kent lage gemiddelde reistijden, bovendien heeft zij potentie om te groeien en meer reizigers te bedienen dan nu het geval is. Een inadequate bereikbaarheid is een van de oorzaken van de verminderde concurrentiepositie van de Randstad ten opzichte van andere stedelijke regio's in Europa.

Rijk en regio investeren daarom in de bereikbaarheid van de regio waarbij alle typen oplossingen worden ingezet. Bij de maatregelen is rekening gehouden met prijsbeleid en is ingespeeld op de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen in de Noordvleugel Utrecht. De regio investeert met het zogeheten VERDER-pakket voor 500 miljoen euro in de verbetering van het regionale netwerk. Dit pakket bestaat uit een integrale mix aan mobiliteitsmaatregelen op het gebied van OV, fiets, mobiliteitsmanagement en wegverkeer. Naast de lopende Rijksinvesteringen op het gebied van openbaar vervoer zijn Rijk en regio aan de hand van de planstudies A27/A1, A28, knooppunt Hoevelaken en Ring Utrecht op zoek naar de meest geschikte oplossingen om de congestie op het hoofdwegennet aan te pakken. Hiervoor is een bedrag van maximaal 2,6 miljard euro gereserveerd. Voor de A27/A1, A28 en knooppunt Hoevelaken zijn de voorkeursalternatieven gebaseerd op het verbreden van deze wegen.

De problematiek op de Ring Utrecht blijkt zeer complex te zijn. Na een fase van extra onderzoek hebben Rijk en regio ervoor gekozen om de problematiek aan de oostkant van de stad op te lossen: bij de bak van Amelisweerd op de A27. De voorkeursrichting voor de Ring Utrecht bestaat uit:

- Uitbreiding van de capaciteit van de A27 aan de oostzijde van Utrecht en de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd, waarbij verkeersstromen worden gescheiden (ontweven), met een overkluizing van de bak bij Amelisweerd;
- Uitbreiding van de A12 (met een extra rijstrook in beide rijrichtingen op de parallelbaan);
- Opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) (ongelijkvloers, 100 km/h).

De partijen hebben gekozen voor deze voorkeursrichting omdat deze combinatie van maatregelen het meest kansrijk is om de verkeerskundige problematiek aan te pakken én deze oplossing een minimaal ruimtebeslag heeft in de Ecologische Hoofdstructuur, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en Amelisweerd.

Rijk en regio zetten met deze besluiten een belangrijke stap naar voldoende en hoogwaardige woonruimte en een beter functionerende Draaischijf NL. Dat is goed nieuws voor de economische groeipotentie van de Noordvleugel Utrecht en dus voor de Randstad als geheel.



INLEIDING



1.1 ACHTERGROND

Het kabinet wil de Randstad ontwikkelen tot een duurzame en concurrerende Europese topregio. In de Structuurvisie Randstad 2040 schetst het kabinet haar lange termijn visie waarin ingezet wordt op ruimtelijke kwaliteit en aantrekkelijkheid en de steden als belangrijke economische motoren worden gepositioneerd. De stad Utrecht en de Utrechtse regio hebben in deze structuurvisie een belangrijke positie gekregen als onderdeel van de Noordelijke Randstad, met oog op haar ruimtelijk-economische kracht en dynamiek.

Ter versterking van de kwaliteit van de leefomgeving en de economische kracht van de Noordvleugel Utrecht en de Randstad als geheel zijn verschillende acties en projecten waaraan rijk en regio werken van belang. Met het Programma Randstad Urgent zijn het Rijk en de regio in 2007 van start gegaan om te komen tot slagvaardige en samenhangende besluitvorming over prioritaire projecten in de Randstad. In dit programma zijn 33 urgente projecten opgenomen die bijdragen aan een sterke Randstad en een 'no regret' karakter hebben. Dat wil zeggen dat het kabinet besluitvorming over deze projecten in alle gevallen nodig en belangrijk vindt. Voor de Noordvleugel Utrecht zijn dit met name de projecten 'Duurzaam Bouwen Noordvleugel Utrecht' en 'Draaischijf Nederland'. In deze brief worden deze twee projecten in samenhang en binnen het perspectief van de integrale opgaven en visie van de Noordvleugel Utrecht beschouwd. Hiermee beoogt het kabinet de gezamenlijke integrale besluitvorming te onderstrepen en samen met de regio een impuls te geven aan de ontwikkeling van de regio.

1.2 AANLEIDING EN DOEL VAN DEZE BRIEF

Rijk en regio hebben de afgelopen jaren voortgebouwd op de rijksbesluiten uit de Noordvleugelbrief (Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 30687 nr 1). De Noordvleugel is daarbij opgesplitst in de regio Amsterdam-Almere ('Metropoolregio Amsterdam') en de regio Utrecht ('Noordvleugel Utrecht'). De Noordvleugel Utrecht bestaat uit het stadsgewest Utrecht, het gewest Gooi- en Vechtstreek en de regio Amersfoort. In de Noordvleugelbrief heeft het kabinet ten aanzien van de Noordvleugel Utrecht (verder: NV Utrecht) onder andere besloten om twee dingen te doen. Ten eerste om samen met de overheden die in dit gebied samenwerken¹ oplossingen te verkennen voor het spanningsveld tussen het beleid voor de Nationale Landschappen en de omvangrijke verstedelijkingsopgave, inclusief de groen-blauwe opgave. En ten tweede om samen met de regionale besturen maatregelenpakketten vast te stellen voor de korte en langere termijn voor de verbetering van de bereikbaarheid in de Utrechtse regio, waaronder het overgaan tot planstudies. Deze twee opgaven zijn het onderwerp van de Randstad Urgent projecten 'Duurzaam Bouwen' en 'Draaischijf Nederland'.



Nu zijn opnieuw strategische besluiten noodzakelijk voor een voortvarende uitvoering van de plan- en projectontwikkeling bij het Rijk en de regio. Met deze 'Randstad-besluiten: Noordvleugel Utrecht' presenteert het kabinet integraal en gebiedsgericht zijn verstedelijkings- en mobiliteitsambities voor dit deel van de Randstad. Deze ambities vormen de basis voor de overwegingen en argumenten waarop de besluiten zijn gebaseerd. Met deze brief wil het kabinet samen met de regiopartners aangeven hoe gezorgd is voor een voortvarende en gecoördineerde besluitvorming.

Deze publicatie bevat geen juridisch bindende besluiten. Per project worden de geldende wettelijke procedures gevolgd voor formele besluitvorming, inspraak en rechtsbescherming. Deze publicatie is vooral gericht op het presenteren van het besluitvormingsproces en (de onderbouwing van) de besluiten.

¹ De gemeenten Utrecht, Amersfoort en Hilversum, (stads)gewest Utrecht, regio Amersfoort, gewest Gooi- en Vechtstreek en de provincie Utrecht, plus agendaleden Utrecht west en Utrecht zuidoost.



Figuur 1
Gebiedsgrenzen

-  Provinciegrens Utrecht
-  Grens Noordvleugel Utrecht

1.3 SCOPE EN SAMENHANG

Randstad Urgent projecten in Utrecht

Naast de genoemde Randstad Urgent projecten, Duurzaam Bouwen en Draaischijf Nederland, zijn er (naast een aantal Randstadbrede projecten) nog twee andere Randstad Urgent projecten in de provincie Utrecht: Ruggengraat voor natuur en recreatie en Groot Mijdrecht Noord. Deze twee projecten maken geen onderdeel uit van deze brief omdat er geen sprake is van een directe functionele samenhang.

De geografische scope van deze Randstad-besluiten bestaat dan ook uit het gebied van de twee Randstad Urgent projecten Draaischijf Nederland en Duurzaam Bouwen, dit is de Noordvleugel Utrecht (zie kaart 1). Binnen dit gebied zijn ook de plangebieden van het project Draaischijf Nederland (Ring Utrecht en Driehoek Utrecht-Amersfoort-Hilversum) gelegen.

Randstad-besluiten: Amsterdam-Almere-Markermeer (RAAM)

Het Kabinet neemt in het najaar ook strategische besluiten over vijf projecten in de regio Amsterdam-Almere. Twee van deze projecten, Schaalsprong Almere en ontsluiting Almere-Gooi-Utrecht (AGU), hebben een directe samenhang met de ontwikkelingen in de Noordvleugel Utrecht (zie paragraaf 3.2). Deze relatie is dermate belangrijk, dat deze projecten in deze Randstad-besluiten voor de NV Utrecht aan de orde komen. De besluitvorming over deze projecten wordt echter in de 'Randstad-besluiten: Amsterdam-Almere-Markermeer' opgenomen.

Gebiedsagenda Utrecht

In het kader van het MIRT – het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport – hebben rijk en regio samen gebiedsagenda's opgesteld waarin zij de gedeelde beelden van de ruimtelijk-fysieke opgaven per landsdeel beschrijven. De gebiedsagenda's bieden focus op de gezamenlijke ambities en integrale opgaven en brengen daar zo mogelijk oplossingsrichtingen bij in beeld. De ambities en opgaven in deze Randstad-besluiten voor de NV Utrecht en de gebiedsagenda sluiten naadloos op elkaar aan. De documenten verschillen vooral in scope, status en functie (zie ook paragraaf 3.1). Waar de Randstad-besluiten ingaat op de Noordvleugel Utrecht, richt de gebiedsagenda zich primair op het grondgebied van de provincie Utrecht.

1.4 LEESWIJZER

Hoofdstuk 2 geeft een beschrijving van de ambities en opgaven voor de Noordvleugel Utrecht. In Hoofdstuk 3 is de (inhoudelijke) aanpak beschreven die Rijk en regio gevolgd hebben bij de voorbereiding en totstandkoming van de besluiten. In hoofdstuk 4 staan de besluiten. De besluiten zijn geordend per project. Bij ieder besluit is aangegeven welke overwegingen een rol hebben gespeeld.



2 AMBITIES EN OPGAVEN



Dit hoofdstuk is gebaseerd op de ambities voor de regio Utrecht zoals geformuleerd in de structuurvisie Randstad 2040, de gebiedsagenda landsdeel Utrecht en de concept Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht (dec 2008). Daarbij is gekozen voor een 'samenvatting' op hoofdlijnen. Voor een uitgebreide beschrijving wordt verwezen naar de andere documenten. De focus ligt op de ruimtelijk-economische ambities en de betekenis hiervan voor verstedelijking, infrastructuur en groen-blauwe omgeving, in lijn met de thematiek van (de betreffende projecten van) het programma Randstad Urgent. De gebiedsagenda en de structuurvisie Randstad 2040 gaan ook (of dieper) in op thema's zoals cultuur, sociale dynamiek, duurzaamheid en (water)veiligheid.

2.1 NOORDVLEUGEL UTRECHT: PIJLER VAN DE (NOORDELIJKE) RANDSTAD

De Randstad is belangrijk voor de internationale concurrentiekracht van Nederland. De economische kracht van de Randstad is in de afgelopen jaren toegenomen, maar in verhouding tot andere grootstedelijke gebieden in Europa is de internationale concurrentiepositie van de Randstad verslechterd. In de Structuurvisie Randstad 2040 zet het kabinet de koers uit om de Randstad integraal te ontwikkelen tot een duurzame en concurrerende Europese topregio in 2040.

Het kabinet kiest er voor om 'wat internationaal sterk is, sterker te maken'. Dat betekent inzetten op sterke steden en regio's, kenniscentra, 'mainports' en 'greenports'. Steden en stedelijke regio's worden steeds meer de centra waar de internationale kracht op het vlak van economie, cultuur, politiek en kennis zich concentreert. Amsterdam en Utrecht fungeren, samen met de verdere ontwikkeling van Almere, als stedelijk zwaartepunt van de noordelijke Randstad. De Noordelijke Randstad kent een hoge ruimtelijk-economische dynamiek. Deze regio heeft een veelzijdige internationale economie met een goed presterende financiële en zakelijke dienstverlening, een relatief hoog aantal (buitenlandse) hoofdkantoren, media en ICT. De Amsterdamse en Utrechtse regio leveren samen 60% van het bruto regionaal product van de Randstad (zie figuur 2).

Op grond van lange termijn scenario's blijkt dat de Noordelijke Randstad economische en demografisch nog lang blijft groeien. Dat geldt zeker ook voor de Utrechtse regio (zie figuur 3).

Het Rijk streeft naar een duurzaam stedelijk netwerk in de noordelijke Randstad met internationale kwaliteit en de robuustheid om zich aan te passen aan demografische en economische scenario's. Groen-blauwe kwaliteiten (natuur, landschap, water) en aantrekkelijke landschappen zijn daarbij belangrijk.

► **Figuur 2**
Percentage BNP van de vier stadregio's (exclusief Flevoland) (Bron: Pieken in de Delta, 2004)

Groot-Amsterdam	31%
Noordvleugel Utrecht	29%
Stadsregio Rotterdam	24%
Den Haag	16%
	100 %

► **Figuur 3**
Demografische groei provincie Utrecht (bron: CBS Statline)

	Nederland	Provincie Utrecht
Toename aantal inwoners 2008 - 2025	3%	10%
Toename aantal huishoudens 2008 - 2025	10%	17%



Figuur 4
Noordvleugel Utrecht
in internationaal
netwerk

- Metropoolgebied
- 'Larger urban zone'
- HSL
- Luchthaven
- Haven
- Vaarroute

Utrecht is een krachtige en innovatieve regio die in brede zin bijdraagt aan de kracht van de (noordelijke) Randstad. De regio vormt letterlijk een kruispunt van wonen, werken, kennis, cultuur, ecologie en vervoersstromen. In fysieke zin vormt die de draaischijf tussen de Randstad met zijn twee mainports en de rest van Nederland, alsook een flink deel van het Europese achterland. Deze positie is dus van grote nationale betekenis. Als de knooppuntfunctie van Utrecht verzwakt, zal dat gevolgen hebben voor andere delen van het land. De Noordvleugel Utrecht presteert economisch zeer goed, afgaande op het hoge bruto regionaal product en de economische groeicijfers. De aantrekkelijkheid van de regio als vestigingsgebied voor bedrijven en instellingen wordt versterkt door de hoog opgeleide beroepsbevolking, de aanwezigheid van de grootste universiteit van Nederland in de stad Utrecht, de hoogwaardige woonmilieu en het aantrekkelijke stedelijke leven in de historische binnensteden van Amersfoort en Utrecht. Bovendien kan geen enkele andere regio bogen op zoveel bijzondere groen-blauwe kwaliteiten.

De Noordvleugel Utrecht biedt dus unique selling points voor de internationale concurrentiepositie van de Randstad. Het Rijk en de regio hebben de ambitie de krachten en potenties van de Noordvleugel Utrecht als draaischijf en Utrecht als kennisstad te versterken.

2.2 REALISATIE OPGAVEN GROTE UITDAGING

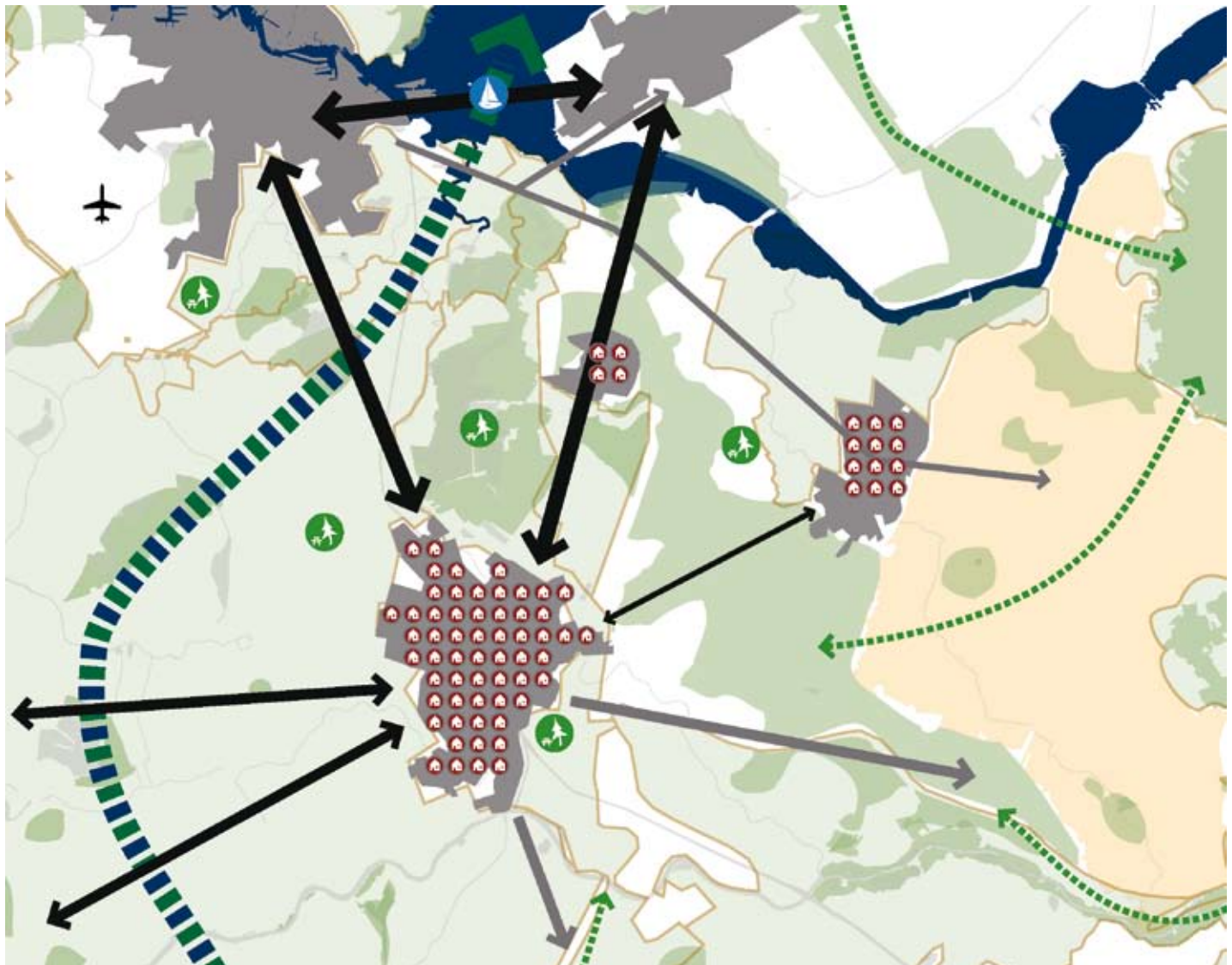
Voor een sterke Utrechtse regio is een goed en gezond vestigingsmilieu van cruciaal belang. Dit vraagt om voldoende en hoogwaardige woon- en werkmilieus, een goede bereikbaarheid, een gezond leefklimaat en groen voor ontspanning en recreatie in en om de steden. In de Noordvleugel Utrecht vormen deze opgaven een grote uitdaging.

Figuur 5 brengt deze opgaven in beeld.

Hét centrale vraagstuk in Utrecht is hoe om te gaan met de spanning van ruimtedruk die wordt gevormd door de grote behoefte aan ruimte voor wonen, werken, recreatie, natuur, landschap en mobiliteit. Die behoefte is het gevolg van de centrale ligging van Utrecht, zijn economische spilfunctie en zijn aantrekkelijke leefomgeving. Er liggen echter ook nationale landschappen en andere waardevolle gebieden die beschermd dienen te worden. Deze opgaven dienen idealiter allen een plek te krijgen op het relatief kleine Utrechtse grondgebied. Rijk en regio zien het als een gezamenlijke uitdaging om de groei te accommoderen en tegelijkertijd de kwaliteit van de ruimte en de leefomgeving te beschermen. De wijze waarop deze uitdaging is aangepakt, is te lezen in hoofdstuk 3. Hieronder worden kort de sectorale opgaven toegelicht.

Hoogwaardige woonomgeving

De Noordvleugel Utrecht zal naar verwachting nog geruime tijd een groei kennen in het aantal inwoners en huishoudens. De opgave is om in de periode 2015–2030 in de Noordvleugel Utrecht 65.500 woningen (bruto) te bouwen. Duidelijk is wel dat het landelijk gemiddeld streefgetal om het woningtekort terug te dringen tot 1½ % in Utrecht ook met het bouwen van de 65.500 woningen nog niet gehaald zal worden. Daarom zal het woningtekort periodiek worden gemonitord om de vraag naar woningen niet onaanvaardbaar te laten oplopen. Naast een kwantitatieve opgave gaat het ook om een kwalitatieve opgave. De partners in de Noordvleugel Utrecht en het Rijk hebben de ambitie om een kwaliteitsimpuls te geven aan de totale woningvoorraad, met name in de vorm van extra centrumstedelijke en landelijke woonmilieus.



Figuur 5
 Ruimtelijke opgaven
 (naar analogie van
 het ontwikkelings-
 perspectief Structuur-
 perspectief Structuur-
 visie Randstad 2040)

- Ontwikkelen en beschermen natuurgebied
- Ontwikkelen en beschermen nationaal landschap
- Versterken bereikbaarheid
- Groenblauwe ruggengraat
- Ontwikkelen en beschermen ecologische verbindingen
- Groenblauwe toplocatie (zoekgebieden)
- Groenblauwe toplocatie (zoekgebieden)
- Woningbouwopgave

Ruimte voor economie

In totaal bedraagt de planningsopgave aan bedrijventerreinen voor de Noordvleugel Utrecht 410 ha (bruto) in de periode 2015 – 2030. Dit is de totale behoefte als gevolg van de autonome uitbreidingsvraag en een transformatieopgave van verouderde bedrijventerreinen. De behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen is reeds verminderd met de intensiveringsambitie om zoveel mogelijk ruimtewinst te behalen. Op dit moment is de behoefte na 2020 nog niet duidelijk. Wanneer er een tekort aan locaties in de Noordvleugel dreigt, zal er ook gekeken worden naar uitwijkmogelijkheden in Flevoland/Almere en/of Gelderland. Dit geldt vooral voor de regio Amersfoort. Ook ten aanzien van bedrijventerreinen geldt dat er een kwalitatief gevarieerd aanbod tot stand moet komen: toplocaties voor economische clusters, gemengde terreinen, terreinen voor zwaardere bedrijvigheid. Herstructurering en toepassing van de SER-ladder dragen bij aan verhoging van de kwaliteit.

Voor kantoren is er een aparte markt, waarin voldoende (plan)capaciteit en zeer goede locaties beschikbaar zijn. Het beleid van de regionale overheden om de ontwikkeling van kantoren te concentreren op toplocaties die goed bereikbaar zijn, zal in hoofdlijnen worden voortgezet.

Verbeteren bereikbaarheid

Verbetering van de bereikbaarheid over de weg en per openbaar vervoer is essentieel voor de economische positie van de Randstad. De Noordvleugel Utrecht speelt, als draaischijf van Nederland, in het bereiken van deze doelstellingen een cruciale rol. De bereikbaarheidsstrategie is gericht op een goede en betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur en op het waarborgen van de transitofunctie (doorvoer) van de hoofdinfrastructuur (auto-, spoor- en vaarwegen). In de Nota Mobiliteit zijn de ambities ten aanzien van bereikbaarheid voor 2020 opgenomen. In de MobiliteitsAanpak is daar bovenop de ambitie van een robuust mobiliteitssysteem van olympisch niveau in 2028 geformuleerd. Dit betekent een systeem met sterke modaliteiten die stuk voor stuk genoeg capaciteit hebben, zodat ze blijven functioneren bij incidenten en onderhoudswerkzaamheden, en met sterke verbindingen tussen die modaliteiten, zodat reizigers probleemloos kunnen overstappen en de overslag van goederen wordt vergemakkelijkt. Het gaat erom reizigers en vervoerders meer mogelijkheden te geven om voor optimale (combinaties van) vervoerswijzen te kiezen.

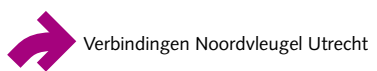
Versterken natuur, landschap en water

Het is de ambitie de groen-blaauwe structuur in de Noordvleugel Utrecht te beschermen, te versterken en beter toegankelijk te maken om er in te kunnen recreëren. Onderdeel hiervan is het realiseren van de doelstellingen voor de ecologische hoofdstructuur en de Nationale Landschappen. Behoud en versterking van de landbouw is van groot belang gezien haar functies als drager van natuur en landschap, de bijdrage aan de economie en het 'gastheerschap' voor de stedeling; dit betekent overigens geen ruimteclaims vanuit de landbouw.

Rijk en regio vinden (daadkracht in) de uitvoering van lopende projecten en programma's van groot belang. Lopende projecten zijn de Nieuwe Hollandse Waterlinie, de Groene Ruggengraat, de Westelijke Veenweiden, de uitvoering van het Meerjarenprogramma Ontsnippering, de aanleg van 1175 ha recreatiegroen (Recreatie om de stad Groen), de Uitvoeringsagenda Recreatieve Routenetwerken en het Groene Hart (als onderdeel van een grote 'Groenblauwe Delta'). Het merendeel daarvan heeft een tijdschikhorizon tot (ver) na 2015.



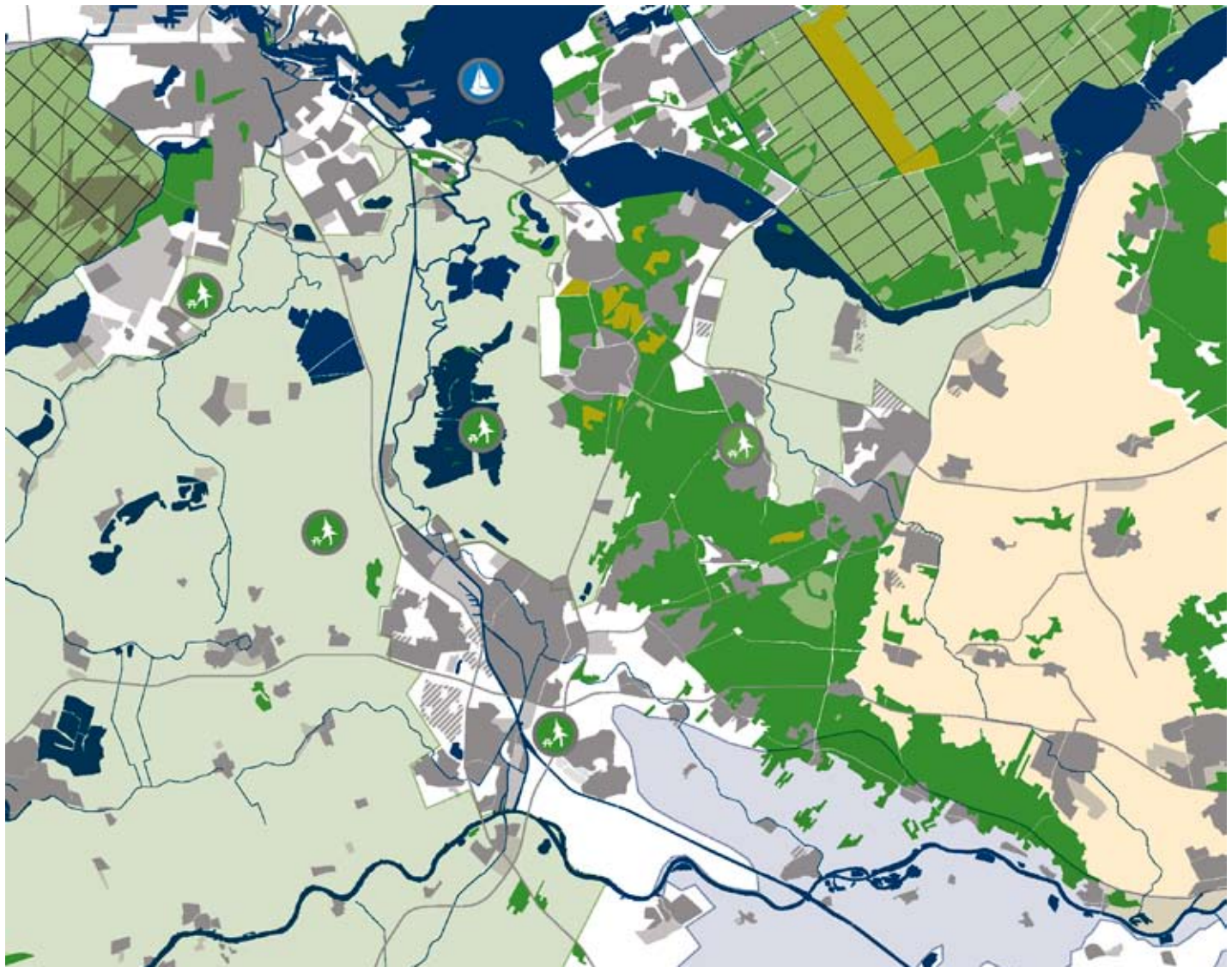
Figuur 6
Noordvleugel Utrecht:
Draaischijf Nederland













Verbindingen Noordvleugel Utrecht

Het groen en blauw heeft ook een belangrijke functie voor recreatie, zowel voor inwoners van dichtbevolkte stadswijken als voor bezoekers uit andere delen van de provincie en van Nederland. De recreatiemogelijkheden moeten daarom meegroeien met de verstedelijking. Dit helpt tevens de problemen van klimaatverandering (hitte-stress, wateroverlast) te verminderen. Meer groen en blauw is een opgave voor zowel in als om de stad. Het landelijke deel van de regio moet vanuit de binnensteden gemakkelijk en op een aangename wijze bereikbaar zijn. De ambitie is dat stadsbewoners binnen tien minuten fietsen in het groen kunnen staan.

Voor de langere termijn is het de ambitie om groen-blauwe toplocaties in de nabijheid van de grote steden te realiseren. In de structuurvisie Randstad 2040 zijn daarvoor drie zoeklocaties aangewezen rond de stad Utrecht en één bij Amersfoort. Het gaat om locaties waarin natuur, landschap, water, recreatie en landbouw centraal staan. Genoemde functies worden aangevuld met passende woon- en werkmilieus van internationaal niveau. Eén zoeklocatie valt samen met de bufferzone Utrecht-Hilversum. Over de transformatie-opgave van deze bufferzone wordt tussen rijk en regio in 2011 een gebiedsakkoord gesloten.



Figuur 7
 Groenblauwe
 kwaliteiten

-  Droogmakerij
-  Veenweide gebied
-  Rivierengebied
-  Gelderse vallei
-  Bos
-  Natuurgebied
-  Groenblauwe toplocatie (zoekgebieden)
-  Woongebied
-  Woongebied in ontwikkeling
-  Bedrijventerrein/glastuinbouw



76 Buschoten

connexxion



STATION

21

3 AANPAK



3.1 GEBIEDSGERICHTE AANPAK

Met de structuurvisie Randstad 2040 heeft het Rijk in een integrale lange termijn visie weergegeven hoe de opgaven gecombineerd kunnen worden in een nieuwe offensieve strategie om de kracht en concurrentiepositie van de Randstad op een duurzame manier te versterken. De complexiteit en samenhang in de ruimtelijke opgaven vragen om een gebiedsgerichte uitwerking. Deze uitdaging is door Rijk en regio opgepakt in de Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht (in het kader van Randstad Urgent) en de gebiedsagenda Utrecht.

Randstad Urgent

Sinds 2007 werken Rijk en regio in de Noordvleugel Utrecht onder de vlag van Randstad Urgent samen aan de projecten Duurzaam Bouwen en Draaischijf Nederland.

De essentie van de opgave uit het project Duurzaam Bouwen in de NV Utrecht 2015-2030 is het vinden van een oplossing voor de eerder geschetste spanning tussen twee waarden: de behoefte aan ruimte om te wonen en te werken en de net zo dringende behoefte aan bescherming van natuur en landschap en duurzaamheid in de ruimtelijk-economisch ontwikkeling. De bouwopgave van 65.500 woningen moet daarnaast ook zorgvuldig worden afgestemd met de vele infrastructuurbundels in dit centrale deel van Nederland. Op figuur 8 met beschermde gebieden is de beperkte ruimte te zien waar geen planologische restricties voor nieuwe bebouwing geld (de 'witte vlekken').

Doel van het project Draaischijf Nederland is een zo effectief en efficiënt mogelijk verkeers- en vervoersnetwerk in de regio Utrecht. Om de regio in de toekomst bereikbaar te houden, is samenwerking hard nodig; een reis houdt immers niet op bij gemeente- of provinciegrenzen. Daarom hebben rijk en regio (onder de noemer VERDER) op 13 november 2006 een bestuursakkoord ondertekend. Er is besloten om maximaal 3,1 miljard euro te investeren om de mobiliteit in de regio te verbeteren. Hiermee is 'VERDER, Mobiliteit in Midden-Nederland' van start gegaan (zie kader). In twee gebiedsgerichte pakketstudies 'Ring Utrecht' en 'Driehoek Utrecht-Amersfoort-Hilversum' zijn integrale maatregelpakketten ontwikkeld. Sinds 2007 maakt VERDER onderdeel uit van het Randstad Urgent project Draaischijf Nederland.

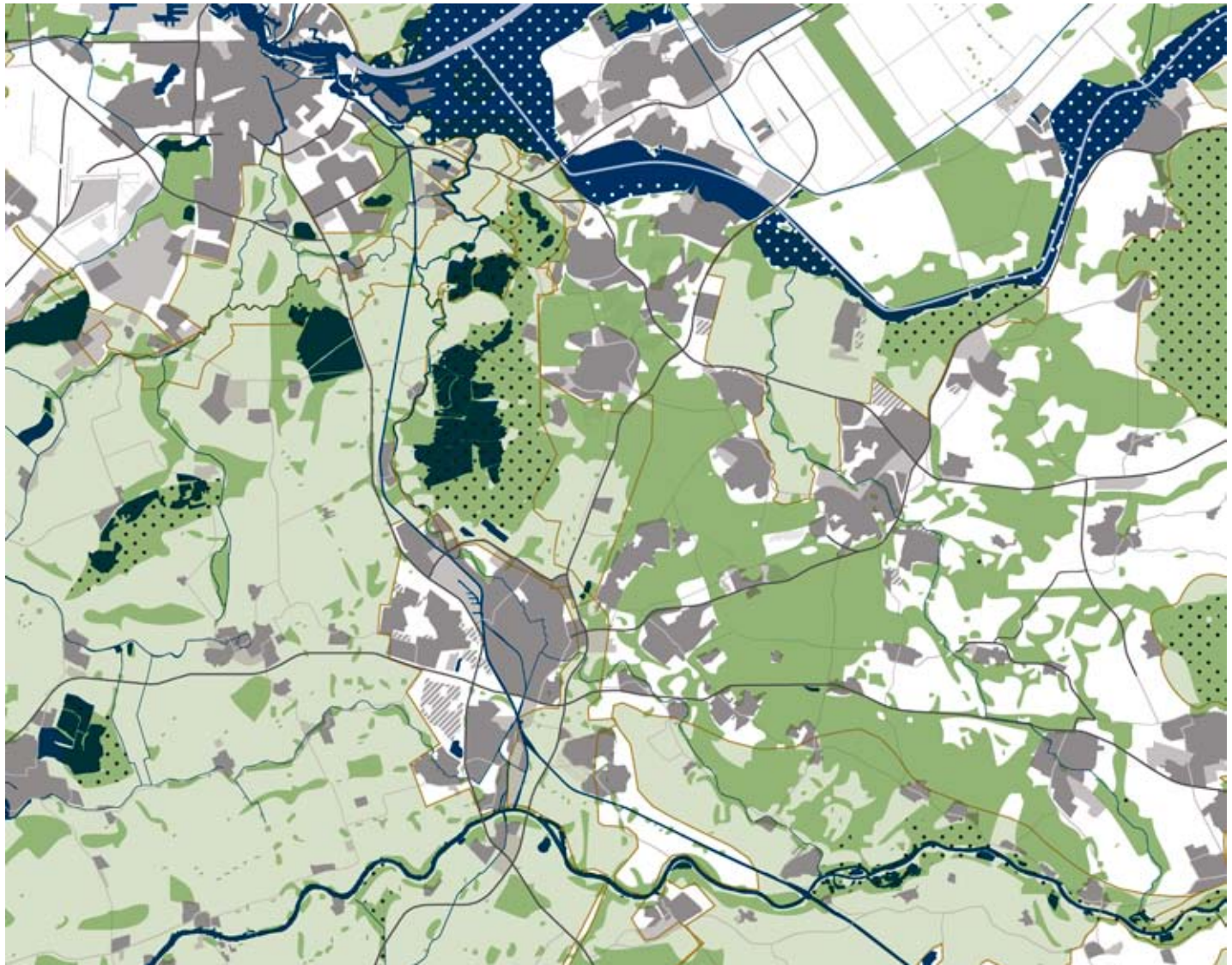
Programmabureau VERDER

In VERDER werken provincie Utrecht, Rijkswaterstaat Utrecht, Bestuur Regio Utrecht, Bureau Regio Amersfoort, Gewest Gooi- en Vechtstreek, Regio Utrecht West, Regio Utrecht Zuidoost, Gemeente Amersfoort, Gemeente Hilversum en gemeente Utrecht, gezamenlijk aan oplossingen voor de bereikbaarheidsproblematiek. Alle deelnemende partijen zijn vertegenwoordigd in het Utrechts Verkeers- en Vervoerberaad (UVVB).

Gebiedsagenda landsdeel Utrecht

Om de samenhang in het ruimtelijk-fysieke domein 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 ruimtelijk-fysieke domein (EZ, LNV, VenW, VROM/WWI), maar ook de samenwerking tussen het rijk en de regio, marktpartijen en maatschappelijke organisaties.

Om de MIRT-gedachte gestalte te geven en een basis te creëren voor de rijk-regio samenwerking, is het instrument van de gebiedsagenda's in het leven geroepen. De agenda's presenteren een gezamenlijke visie van rijk en regio op de toekomst van een landsdeel en bieden daarmee de inhoudelijke onderbouwing van nieuwe programma's en projecten waarover gesproken wordt in het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT). De gebiedsagenda's moeten vooral duidelijk maken wat de (regiobrede) kernopgaven in het fysiek-ruimtelijke domein zijn, welke projecten en programma's daarin passen en hoe die bijdragen aan de integrale ontwikkeling van het gebied. In het BO MIRT van 3 november 2009 hebben Rijk en regio gezamenlijk de gebiedsagenda landsdeel Utrecht vastgesteld.

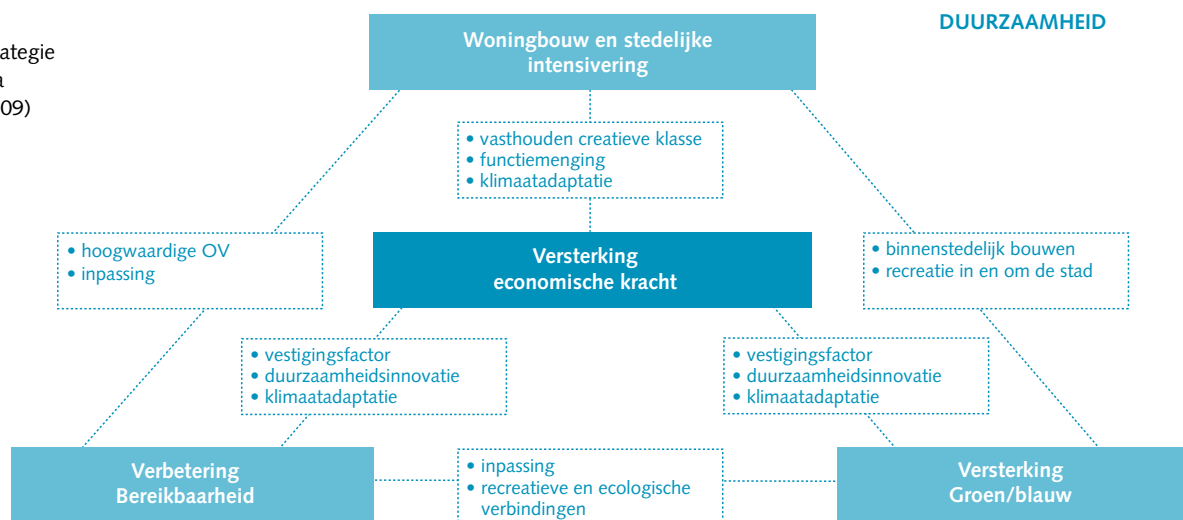


Figuur 8
Beperkte ruimte

- Ecologische hoofdstructuur
- Nationaal landschap
- Natura 2000
- Vaargeul
- Woongebied
- Woongebied in ontwikkeling
- Bedrijventerrein/glastuinbouw

N.B. Op de kaart zijn bouwbeperkingen als gevolg van spoorzones, gevaarlijk transport, industrielocaties, buisleidingen en kabels niet opgenomen. De wet- en regelgeving met betrekking tot deze onderwerpen zorgt echter voor een verdere inperking van de mogelijke ruimte voor woningbouw en andere bebouwing (ook in de 'witte vlekken').

► **Figuur 9**
 Integrale kwaliteitsstrategie
 (bron: gebiedsagenda
 landsdeel Utrecht, 2009)



3.2 INTEGRALE KWALITEITSSTRATEGIE

Het spanningsveld tussen de verstedelijkingsdruk, de mobiliteitsproblemen en de kwaliteit van de leefomgeving vraagt om integrale keuzes en oplossingen. Rijk en regio hebben een strategie uitgezet die bijdraagt aan een duurzaam evenwicht tussen verstedelijking, mobiliteit en groenblauwe kwaliteiten. Deze kwaliteitsstrategie is zowel verwoord in de structuurvisie Randstad 2040, de Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030 (opgesteld in het kader van Duurzaam Bouwen Noordvleugel Utrecht) als de gebiedsagenda landsdeel Utrecht.

Nationale schaal

In de structuurvisie Randstad 2040 stelt het Rijk dat op nationale schaal waardevolle (inter) nationale groenblauwe kwaliteiten moeten worden beschermd. De Noordvleugel Utrecht levert hier met de bescherming van vijf nationale landschappen, een rijksbufferzone en de ecologische hoofdstructuur een belangrijke bijdrage aan. Voorts kiest het Rijk er voor om nieuwe investeringen in de ruimtelijke-economische hoofdstructuur te richten op het geheel van grote steden, mainports, greenports en de verbindingen daartussen ('wat sterk is, sterker maken').

Voor de Noordvleugel Utrecht betekent dit dat er naast de versterking van Utrecht als krachtige en innovatieve regio, wordt geïnvesteerd in goede, robuuste verbindingen om de rol van de Noordvleugel Utrecht als draaischijf te waarborgen. De OESO stelde in 2007 in de Territorial Review van de Randstad dat verbetering van de bereikbaarheid over de weg en per openbaar vervoer, zowel intern als extern, essentieel is voor de economische positie van de Randstad. Volgens de OESO zou het oplossen van de congestie in de Randstad de groei van de productiviteit met 15 procent kunnen doen toenemen. De Noordvleugel Utrecht vormt een belangrijke schakel voor het doorgaande verkeer tussen economische centra elders in de Randstad zoals de mainports Rotterdam en Schiphol en 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. Dat geldt voor de ring Utrecht voor het wegverkeer en Utrecht Centraal Station als drukste OV-knooppunt van Nederland. De Noordvleugel Utrecht heeft landelijk het hoogste percentage doorgaand verkeer: eenderde. Oftewel, als de Utrechtse knoop niet goed functioneert, heeft dat gevolgen voor andere delen van het land.

De plannen en investeringen voor de hoofdinfrastructuur in de regio Utrecht zijn in hoofdstuk 4 beschreven bij de overwegingen van het project Draaischijf Nederland. Door de grote ruimtedruk en de groenblauwe kwaliteiten is de inpassing van de infrastructuur een factor van belang.



Figuur 10
 Hoofdinfrastructuur
 Noordvleugel Utrecht

Snelwegen

-  2 x 2 rijstroken autoweg
-  2 x 2 rijstroken
-  2 x 3 rijstroken
-  2 x 4 rijstroken
-  Meer dan 2 x 4 rijstroken

Openbaar vervoer

-  Spoorlijn
-  NS station

► **Figuur 11**
Bestuurlijke uitgangspunten
voor het zoeken naar
ontwikkellocaties

Het Bestuurlijk Overleg van de Noordvleugel Utrecht heeft in 2005 een aantal bestuurlijke uitgangspunten vastgesteld om de ontwikkellocaties te zoeken. Het waren de volgende:

- Om te beginnen de binnenstedelijke mogelijkheden optimaal benutten;
- vervolgens de bestaande infrastructuur voor openbaar vervoer (RandstadSpoor) en auto's als leidend beschouwen;
- vervolgens zoeken naar uitwijkmogelijkheden voor verstedelijking op de lange termijn;
- bij het zoeken naar uitwijkmogelijkheden opnieuw de lagenbenadering (water, bodemgesteldheid, beschikbare infrastructuur) leidend laten zijn:
- een bijdrage leveren aan de internationale profilering van de Randstad
- het ontwikkelen van (inter)nationale toplocaties;
- het benutten van de economische potenties van de hoofdtransportassen;
- het ontwikkelen van topwoonmilieus, zowel centrumstedelijk als in het groen;
- meer aandacht voor de regionale landschappen en de waterstructuur;
- optimaal benutten van de regionale infrastructuur.

Bron: Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht Eindbalans (december 2008)

Regionale schaal

Op regionale schaal wordt een samenhangende aanpak van de verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgave gerealiseerd door in te zetten op bundeling en verdichting van vooral de noodzakelijke woningbouw. Het Rijk gaat uit van een verdichtingsambitie van gemiddeld 40 procent binnen het bestaand bebouwd gebied. Stedelijke verdichting draagt bij aan bescherming van natuur- en landschapswaarden, draagvlak voor voorzieningen en regionaal openbaar vervoer en maakt dure investeringen in bereikbaarheid van uitleglocaties overbodig. Een goede bereikbaarheid van het stedelijk gebied is andersom ook nodig voor realisatie van de verdichting.

Voor het invullen van de verstedelijkingsopgave binnen het project Duurzaam Bouwen zijn bestuurlijke uitgangspunten geformuleerd (zie figuur 11). De lagenbenadering is leidend geweest. Nationale landschappen en andere waardevolle gebieden zijn ontzien en de bodem- en watersystemen gerespecteerd. Vervolgens zijn de uitkomsten van de netwerkanalyse regio Utrecht uitgangspunt geweest. Er is gekeken naar de beschikbaarheid van infrastructuur voor openbaar vervoer, dus de nabijheid van stations en haltes van openbaar vervoer. Tenslotte is aangesloten bij bestaande occupatiepatronen. De uiteindelijke volgorde voor het realiseren van het bouwprogramma is:

1. binnenstedelijk bouwen;
2. nabij bestaande wegen en stations en haltes van openbaar vervoer (Randstadspoorstations);
3. overige uitbreiding zo compact mogelijk tegen bestaand stedelijk gebied aan.

In de Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht komt de regio, als gevolg van de beperkte ruimte voor uitbreidingslocaties in het Utrechtse, tot een nog hogere invulling van de binnenstedelijke productie: 67% (inclusief de afbouw van Leidsche Rijn). Stedelijke verdichting, transformatie, functiemenging van wonen en werken en herstructurering zijn nodig om deze doelstelling te realiseren. Het Rijk ondersteunt dit streven om zoveel mogelijk te verdichten, maar tekent daarbij wel aan dat er rekening gehouden moet worden met de door het rijk en regio gewenste kwaliteit en vraag naar specifieke woonmilieu's.

Als allerlaatste stap bij het zoeken naar woonruimte komt bouwen in uitleggebieden aan de orde. Dit blijkt – ondanks een strategie van verdichting – nodig vanwege de enorme ruimtebehoefte in de Noordelijke Randstad. In de Noordvleugel Utrecht is echter geen grootschalige uitleglocatie meer voorhanden. Daarom is afgesproken dat er in Almere 15.000 woningen gebouwd zullen worden ten behoeve van de Utrechtse behoefte. Adequate verbindingen per weg en OV tussen Utrecht en Almere (corridor A27) zijn aandachtspunt. Naar de gevolgen van de schaa sprong op deze zogenoemde AGU-verbinding is onderzoek verricht (pre-verkenning). De uitkomsten van het onderzoek zullen worden meegenomen bij de besluitvorming in de Randstad-besluiten Amsterdam-Almere-Markermeer.

Door een zorgvuldige locatiekeuze voor woningbouw en bedrijventerreinen is de toename van mobiliteit en de noodzaak tot uitbreiding van infrastructuur zoveel mogelijk beperkt. Hiermee is invulling gegeven aan de eerste stap van de Zevensprong van Verdaas (zie kader op volgende pagina).

Voorbeelden zorgvuldige locatiekeuze

Zowel binnen de stad Utrecht als de stad Amersfoort zullen grote gebieden rond de centrale stations een transformatie ondergaan waardoor ruimte beschikbaar komt voor woningen en andere functies. In de stad Utrecht gaat het daarbij om de aanpak van het Stationsgebied en de omgeving zelf (nationaal sleutelproject), de zone langs het Merwedekanaal en de Cartesiusdriehoek. In Amersfoort om het spoorwegemplacement en de verdere centrumontwikkeling (zoals de kop van Isselt)

Om te voorzien in een adequate ontsluiting van de bestaande en nieuwe woon- en werklocaties is binnen het programma VERDER (Randstad Urgent project Draaischijf Nederland) een integraal pakket aan maatregelen opgesteld bestaande uit regionale mobiliteitsmaatregelen en vier planstudies. Door het vele doorgaande verkeer (per spoor en weg), het regionale verkeer en de sterke groei van de regio staan alle netwerken in de regio Utrecht nu en in de toekomst onder druk (zie tekstkader paragraaf 4.2). De bereikbaarheidsproblemen zijn zodanig van omvang, dat binnen VERDER een samenhangend en integraal pakket van elkaar versterkende maatregelen over alle modaliteiten (weg, OV en fiets) ontwikkeld is: én-én in plaats van of-of. Bij het opstellen van de maatregelen is de Zevensprong van Verdaas gevolgd, een instrument dat ertoe leidt dat open ruimte wordt gespaard en openbaar vervoer hoge prioriteit heeft. De maatregelen zijn afgestemd op prijsbeleid en op de ruimtelijk economische ontwikkeling in de regio Utrecht. Daarbij is rekening gehouden met het beleid voor natuur, landschap en recreatiegebieden.

Zevensprong van Verdaas

De zevensprong van Verdaas biedt een denkkader voor het systematisch en samenhangend analyseren en inschatten van verschillende oplossingsrichtingen voor mobiliteitsvraagstukken. De zevensprong is een instrument en biedt geen complete werkwijze voor het oplossen van mobiliteitsproblemen. De manier waarop de mobiliteitsladder wordt toegepast is afhankelijk van het probleem of de opgave die voorligt. De mobiliteitsladder kent geen in beton gegoten hiërarchie.

De zevensprong bestaat uit de volgende zeven onderdelen:

1. *Ruimtelijke ordening*: hoe houden we bij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling binnen de regio, waaronder de grote woningbouwopgave, rekening met de benodigde infrastructuur? Hoe kunnen we nieuwe woningbouwlocaties zo plannen dat de bereikbaarheid niet opnieuw een probleem wordt maar de bereikbaarheid in de regio er juist mee geholpen is?
 2. *Beprijzen* van het gebruik van infrastructuur: welke effecten heeft het 'anders betalen voor mobiliteit' voor het mobiliteitsgedrag van de mensen en dus voor de druk(te) op de infrastructuur?
 3. *Mobiliteitsmanagement*: welke maatregelen kunnen bedrijven en overheden treffen om de vraag naar (auto) mobiliteit in positieve zin te beïnvloeden?
 4. *Openbaar vervoer*: welke potenties biedt verbetering van het openbaar vervoer en in hoeverre heeft dit invloed op de omvang van het autoverkeer?
 5. *Benutten*: waar is betere benutting van bestaande infrastructuur mogelijk?
 6. *Aanpassing van bestaande infrastructuur*: waar is aanpassing van bestaande infrastructuur mogelijk en wenselijk?
 7. *Nieuw infrastructuur*: in hoeverre is nieuwe infrastructuur nuttig en noodzakelijk?
-

Stedelijke intensivering vergroot tevens de behoefte aan groene en watergebonden recreatiemogelijkheden in de directe leefomgeving. Naast de groenblauwe opgave in de stad en op uitleglocaties, zal het uitvoeren van de huidige inrichtingstaakstelling voor Recreatie om de stad (RodS) hier in belangrijke mate in voorzien. Daarnaast zal er een verkenning worden uitgevoerd naar de taakstelling op langere termijn (onderdeel daarvan is de invulling van de ambities en projecten uit paragraaf 2.2). Daarnaast is het tot stand brengen van ontbrekende recreatieve stad-landverbindingen essentieel.

Rijnenburg

Rijnenburg is een van de weinige uitleglocaties in de regio Utrecht na 2015. De groenblauwe kwaliteiten en de inpassing in het landschap zijn een belangrijke overweging geweest bij de keuze voor het woningbouwprogramma. Rijnenburg wordt weliswaar verstedelijkt maar slechts met 7.000 woningen zodat het groene en waterrijke karakter behouden blijven, er niet veel nieuwe infrastructuur nodig is en het woningaanbod voorziet in de vraag naar vooral landelijke woonmilieus. De ambities in de structuurvisie op het gebied van klimaatbestendigheid en duurzaamheid zijn hoog.



4 OVERWEGINGEN EN BESLUITEN



4.1 DUURZAAM BOUWEN

Overwegingen en besluiten

Het project Duurzaam Bouwen in de NV Utrecht heeft met de Ontwikkelingsvisie (Eindbalans) zijn visie gegeven op de vraag hoe duurzaam ruimte gevonden kan worden voor het bouwen van 65.500 woningen in de Noordvleugel Utrecht in de periode van 2015 tot 2030, rekening houdend met de landschappelijke (groen-blauwe) kwaliteiten in dat gebied. De kern van het antwoord is dat een groot deel van de opgave binnenstedelijk gerealiseerd moet worden en dat er 15.000 woningen ten behoeve van de opvang van de behoefte in de Noordvleugel Utrecht in Almere gebouwd worden. Figuur 12 geeft de woningbouwlocaties weer.

De keuze van de regio voor binnenstedelijke verdichting, duurzame ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit wordt door het Rijk nadrukkelijk gesteund. De lagenbenadering en netwerk-analyse vormen daarbij een belangrijk startpunt. De inzet van de regio op herstructurering, transformatie en verdichting van de steden, het open houden en benutten van de kwaliteiten van de nationale landschappen en het inzetten op ruimtelijk-economische positie en kracht in de (noordelijke) Randstad (en Nederland) als kennis- en cultuurknooppunt en als draaischijf ondersteunen de betekenis van de steden als economische motor. Dit past uitstekend bij de langetermijnvisie van het kabinet zoals vastgesteld in de Structuurvisie Randstad 2040. In haar reactie op de concept ontwikkelingsvisie 2015–2030 Duurzaam Bouwen NV Utrecht (d.d. 9 juni 2009) benoemt het Rijk enkele aandachtspunten bij de uitwerking van de visie.

Besluit 1. Duurzaam Bouwen

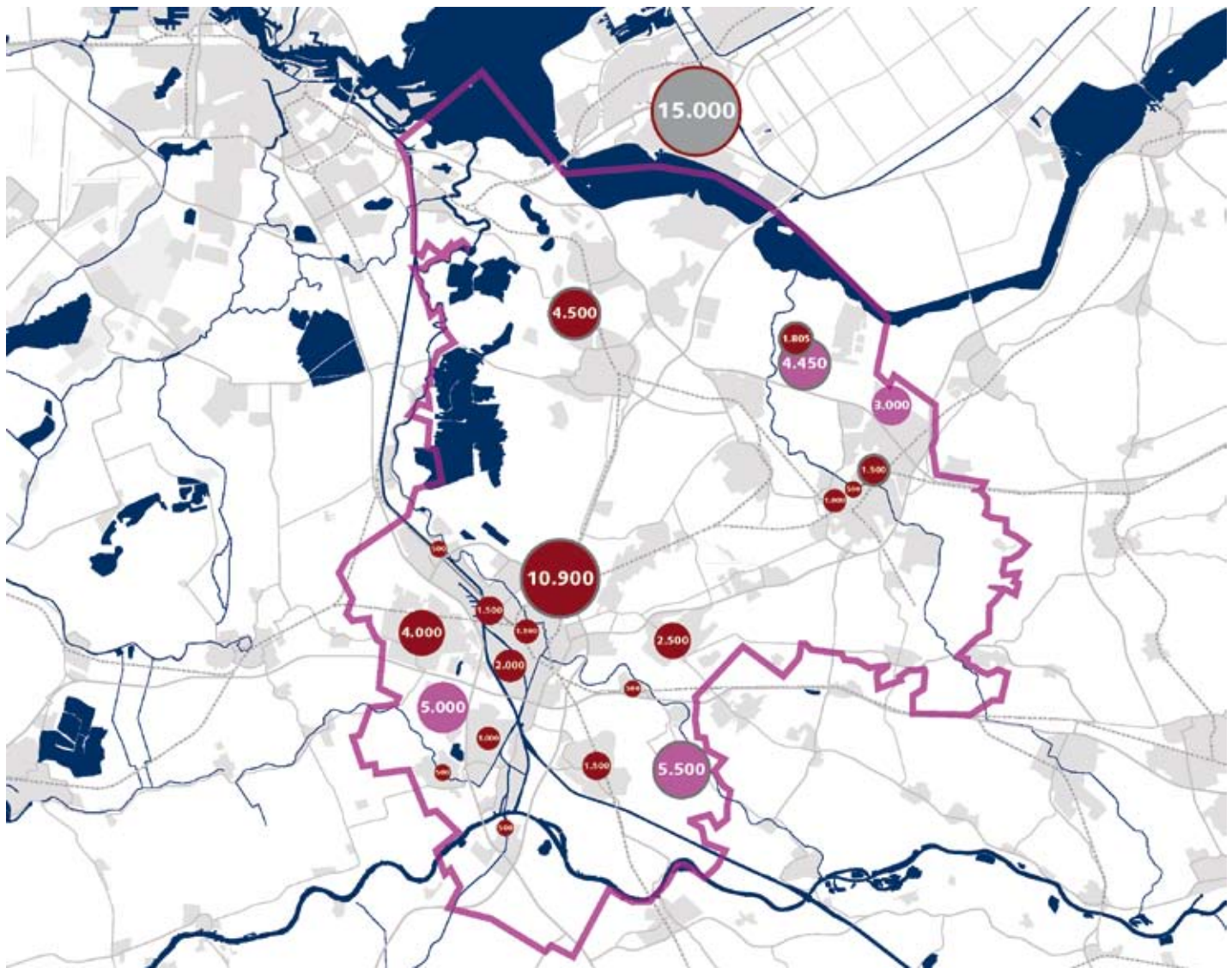
Het Rijk onderschrijft de Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030 (Eindbalans) op hoofdlijnen, met inachtneming van de bijbehorende rijksreactie (brief VROM dd 9 juni 2009, kenmerk 2009039871).

A12 Centraal


De regio heeft haar ambities voor de A12-zone neergelegd in het vastgestelde ambitiedocument 'A12 Centraal'. De A12-zone is een voorbeeld waar stedelijke ontwikkeling en het oplossen van de bereikbaarheidsproblematiek elkaar raken. Het gebied rond de A12 in de regio Utrecht wordt in dit ambitiedocument aangeduid als een potentiële toplocatie. In het hart van het land, goed bereikbaar en nabij de nationale luchthaven. Een gebied met de potentie om één van de modernste stedelijke gebieden van Nederland te worden. 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. Herontwikkeling zou een bijdrage kunnen leveren aan het terugdringen van het woningtekort, het bestrijden van verrommeling en het openhouden van Nationale Landschappen.

Rijk en Regio onderschrijven de potentie van de A12-zone als zoekgebied voor een wenkend perspectief voor ruimtelijke ontwikkeling voor de langere termijn (2020-2040). In het BO MIRT op 3 november is afgesproken dat op korte termijn door de regio een Plan van Aanpak voor een verbrede vervolgfase wordt opgesteld waarin de in het Ontwikkelingsperspectief A12 Centraal beschreven ambitie in een breder perspectief (bijvoorbeeld verkennen verschillende ruimtelijke ontwikkelingsscenario's) wordt beschouwd én waarin de haalbaarheid van het programma zoals beschreven in het Ontwikkelingsperspectief (haalbaarheid mede in relatie tot de infrastructuur) wordt onderzocht. Deze vervolgfase zal in het najaar van 2010 worden afgerond.

De Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015–2030 is belangrijke input geweest voor de gebiedsagenda Utrecht. De gebiedsagenda Utrecht vormt zowel de onderlegger als de 'visvijver' om in MIRT-kader tot integrale, gebiedsgerichte afspraken te komen. Daarnaast zijn de verstedelijkingsafspraken 2010–2020 en de Uitkomsten van de Stuurgroep Binnenstedelijk bouwen / Onorthodoxe maatregelen van belang voor het vervolg van het project Duurzaam Bouwen. Tijdens het BO MIRT zijn verstedelijkingsafspraken gemaakt voor de periode 2010–2020 voor de twee grote stadsgewesten binnen de regio: Utrecht en Amersfoort. In de bijlagen zijn deze afspraken opgenomen. De verstedelijkingsafspraken bevatten de volgende elementen: kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwopgave per regio, enkele algemene uitgangspunten bij de uitvoering, benoeming van de belangrijke (woningbouwgerelateerde) gebiedsontwikkelingen en afspraken over thema's die randvoorwaardelijk zijn voor het realiseren van de (woningbouwgerelateerde) gebiedsontwikkelingen.



Figuur 12
 Woningbouwlocaties
 Noordvleugel Utrecht
 (2015-2030)

-  Grens Noordvleugel Utrecht
-  Opvang in Almere
-  Binnen bebouwd gebied
-  Binnen bebouwd gebied: meerdere locaties
-  Buiten bebouwd gebied
-  Buiten bebouwd gebied: meerdere locaties

Besluit 2. Duurzaam Bouwen

Regio en rijk zijn het eens over de afzonderlijke onderdelen van de verstedelijkingsafspraken 2010-2020 zoals in bijgevoegde documenten weergegeven voor de regio's Utrecht en Amersfoort. Belangrijke aandachtspunten daarbij zijn basisnet vervoer gevaarlijke stoffen / PHS, Rijnenburg en groen en recreatie.

Binnenstedelijk bouwen is moeilijk en duur. De goedkope en makkelijk te realiseren locaties zijn inmiddels wel overal benut. Omdat het rijk voorlopig geen middelen meer beschikbaar stelt voor de binnenstedelijke opgave moeten andere oplossingen worden gevonden. Hiertoe is de interdisciplinaire Stuurgroep onorthodoxe maatregelen in het leven geroepen, met deelnemers van rijk en regio's. De interdisciplinaire Stuurgroep Onorthodoxe maatregelen heeft een groot aantal potentiële maatregelen in beeld gebracht. In het BO MIRT van 3 november is afgesproken om voor een aantal concrete gebiedsontwikkelingen in de regio's deze maatregelen nader uit te werken. In de Noordvleugel Utrecht zal voor de Merwedekanaalzone deelgebied 4 en deelgebied 5 in Utrecht een MIRT-onderzoek worden gestart naar onorthodoxe maatregelen om betreffende gebiedsontwikkelingen financieel haalbaar te maken. In het BO MIRT van mei 2010 zal de Stuurgroep haar (eind) rapportage gereed hebben en voorleggen om in een aantal concrete gebieden de onorthodoxe maatregelen ook daadwerkelijk toe te passen.

Besluit 3. Duurzaam Bouwen

Omdat de uitkomsten van de Stuurgroep Onorthodoxe maatregelen er in het voorjaar 2010 zullen liggen, zijn de nieuwe mijlpalen voor het Randstad Urgent Project Duurzaam Bouwen in de Noordvleugel Utrecht:

1. Het maken van onderling bindende afspraken tussen de regiopartijen (stad, BRU/gewest, provincie) om tot uitvoering van de Ontwikkelingsvisie te komen (voorjaar 2010, nadat de uitkomsten van de Stuurgroep bekend zijn).
2. Rijk en regio organiseren bestuurlijk overleg (zomer 2010).

4.2 DRAAISCHIJF NEDERLAND

4.2.1 Overwegingen

Uit de MIT-Verkenning/netwerkanalyse Regio Utrecht uit 2006 komt naar voren dat zowel in de huidige situatie als in 2020 de bereikbaarheid van de regio Utrecht onder druk staat. De Verkenning/netwerkanalyse mondt uit in de conclusie dat in 2020, 'zelfs met de uitvoering van voorgenomen maatregelen de knelpunten toenemen en dat het nodig is om nieuwe oplossingen te bedenken'. Geconstateerd wordt dat er op alle netwerken 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 kent lage gemiddelde reistijden en frequenties (zie tekstkader).

Knelpunten infrastructuur

Openbaar vervoer Conclusies voor het regionaal openbaar vervoer zijn moeilijk te trekken omdat er slechts in beperkte mate normen gedefinieerd zijn. Wel kan worden geconstateerd dat de gemiddelde reissnelheid vrij laag ligt. Er zijn trajecten bij waar de reissnelheid van deur tot deur onder de 20 km per uur ligt, bijvoorbeeld Leidsche Rijn – Breukelen en Amersfoort – Leersum. Daarmee is het huidige openbaar vervoer op deze trajecten zelf iets langzamer dan de fiets. Voor wat betreft de capaciteit van het spoor worden in de referentiesituatie (2020) geen capaciteitsproblemen verwacht. De aanvullende verkenningen laten wel zien dat met aanvullende maatregelen het aandeel van het OV naar de economische kerngebieden kan stijgen tot maximaal 27% in 2020 (van 19% in 2002). In het VERDER beoordelingskader zijn wel OV-normen geformuleerd en is op basis hiervan geconcludeerd dat ook de frequenties en betrouwbaarheid te kort schieten.

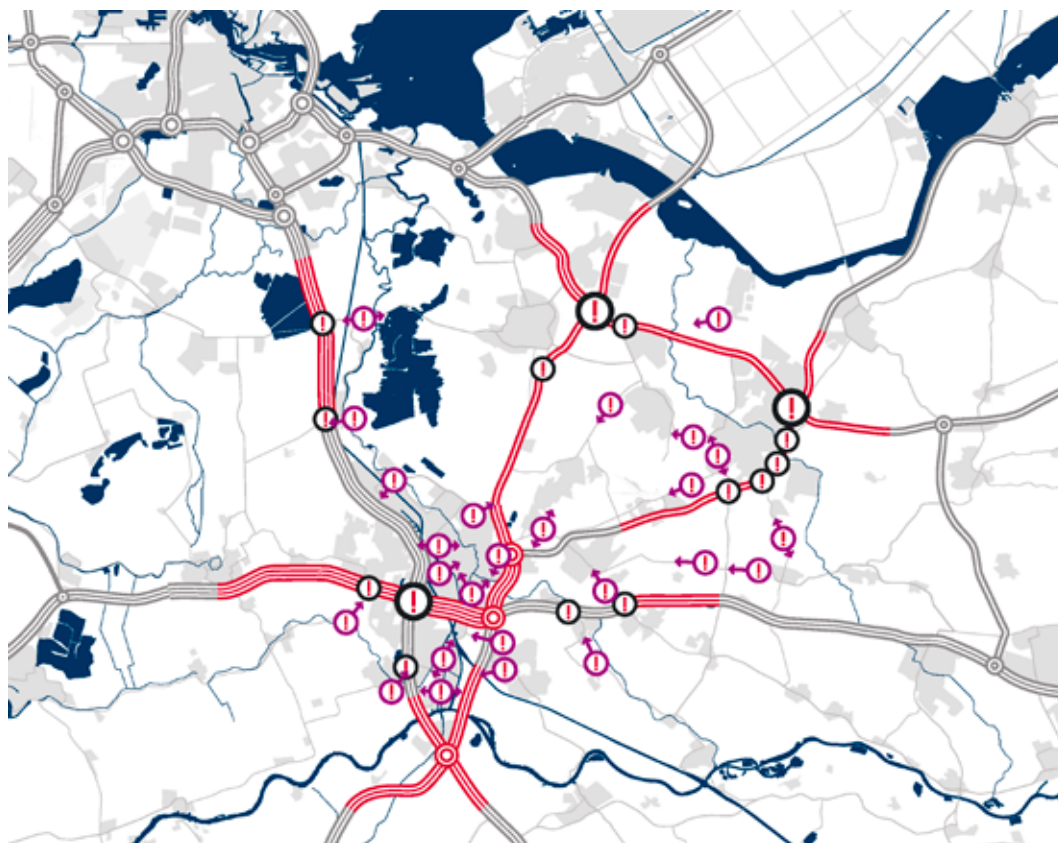
Wegennet De Nota Mobiliteit stelt streefwaarden voor de doorstroming op het hoofdwegennet. De streefwaarde is dat de gemiddelde reistijd in de spits tussen de steden maximaal anderhalf keer en rond de steden maximaal twee keer de reistijd buiten de spits mag zijn. Voor een aantal wegen wordt deze streefwaarde nu al niet gehaald.

De problemen in en rond het stedelijke netwerk in Utrecht zijn in 2020, zonder aanvullende maatregelen, aanzienlijk. In de spits zal een groot aantal trajecten op de Ring Utrecht en de Driehoek niet voldoen aan de ambitie. Op de routes die wel binnen de streefwaarde presteren staat vaak toch file. De knelpunten liggen zowel op het hoofdwegennet (A2, A12, A27, A28 en A1) als op bijna alle aansluitingen en knooppunten. Op het provinciale wegennet zijn diverse parallelwegen aan de snelweg overbelast. Op het gemeentelijke wegennet zijn problemen aanwezig op toeleidende wegen naar de snelweg en op grote met verkeerslichten geregelde kruispunten.







Bron: Eindrapport MIT-Verkenning en Netwerkanalyse Regio Utrecht (september 2006), Samenvatting Aanvullende Verkenning (mei 2008) en rapportages planstudies.

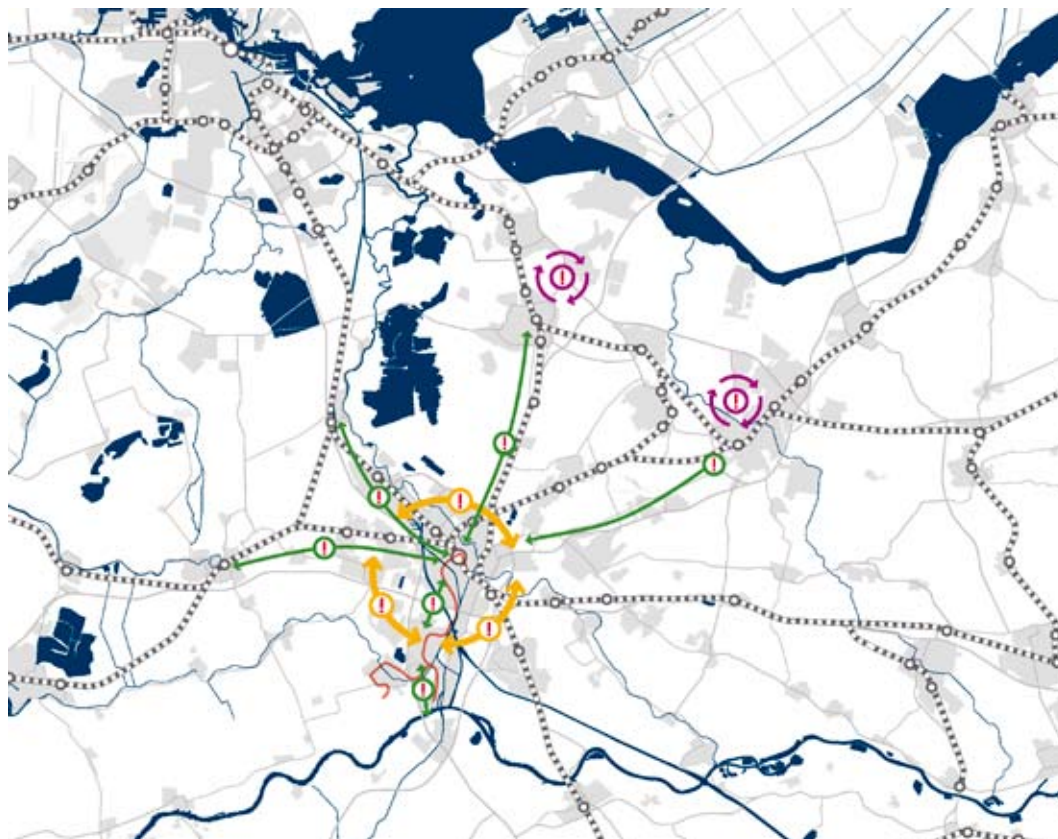
Figuur 13
Knelpunten weg
(bron MIT-Verkenning
en Netwerkanalyse
Regio Utrecht)

-  2 x 2 rijstroken autoweg
-  2 x 2 rijstroken
-  2 x 3 rijstroken
-  2 x 4 rijstroken
-  Meer dan 2 x 4 rijstroken
-  Knelpunt knooppunten
-  Knelpunt aansluitingen
-  Knelpunt snelweg
-  Knelpunten lokale wegen



Figuur 14
Knelpunten Openbaar
vervoer (bron: aanvul-
lende verkenningen
netwerkanalyse
Utrecht)

-  Spoorlijn
-  NS station
-  Sneltram
-  Knelpunt regionale verbinding
-  Knelpunt interne relaties
-  Knelpunt interne relaties
en voor- en natransport



De omvang van de mobiliteitsproblematiek noodzaakt tot een gezamenlijke aanpak. In november 2006 hebben Rijk en regio een Bestuurlijke Overeenkomst getekend waarin afspraken zijn gemaakt over de uitwerking van de te starten pakketstudies Ring Utrecht en Driehoek (inclusief planstudies) en de verdeling van middelen. De twee pakketstudies hebben een integraal karakter. Integraal wil zeggen dat in onderlinge samenhang naar maatregelen wordt gekeken voor het hoofdwegennet, voor het onderliggend wegennet, voor het openbaar vervoer en voor de fiets.

Door het samenwerkingsverband VERDER zijn het afgelopen jaar meerdere voorstellen voor maatregelen gepresenteerd:

- november 2008: 1e tranche aan regionale no regretmaatregelen en (voornemen tot) voorkeursalternatieven voor A28 en A27/A1
- 6 juli 2009: regionaal VERDER-pakket en het voornemen tot voorkeursalternatief knooppunt Hoevelaken.

Het VERDER-pakket van 6 juli 2009 is een regionaal pakket van samenhangende maatregelen. Het maatregelenpakket is beschreven in het Projectenboek van VERDER (te vinden op www.ikgaverder.nl: het VERDER-pakket). Het pakket kent maatregelen voor mobiliteitsmanagement (inclusief fiets), het openbaar vervoer, het goederenvervoer en het wegennet. Hieronder wordt de integrale aanpak aan de hand van de mobiliteitsladder toegelicht, waarbij geen sprake is van een in beton gegoten hiërarchie.

STAP 1 ZEVENSPRONG VERDAAS: RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

Aan Stap 1 van de Zevensprong, bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening houden met de infrastructuur en bereikbaarheid, is invulling gegeven in het project Duurzaam Bouwen (zie paragraaf 3.2 en 4.2). Daarnaast heeft er afstemming tussen infrastructuur en ruimtelijke ordening plaatsgevonden door in het kader van VERDER-ambities op te stellen voor alle modaliteiten. Deze ambities zijn vertaald in reistijden en frequenties voor woon-werkrelaties in de Noordvleugel Utrecht. Op basis van deze methode, aansluitend op de Nota Mobiliteit, wordt duidelijk op welke relaties investeringen vereist zijn. Door gebiedsprofielen op te stellen van de werkkernen kunnen keuzes worden gemaakt binnen de ambities. De stadscentra in deze regio moeten vooral goed met openbaar vervoer bereikbaar zijn. Bedrijventerreinen vaak ook per weg of per water. Op deze wijze zijn keuzes gemaakt in het maatregelenpakket en het inzetten van het beschikbare budget.

Bij het ontwikkelen van de bereikbaarheidsmaatregelen in de regio is uitgegaan van negen door de NV Utrecht aangewezen economische toplocaties. Dit zijn de plekken in de Noordvleugel Utrecht die beeldbepalend zijn voor de economie en waar grote aantallen arbeidsplaatsen geconcentreerd zijn. Deze werkkernen moeten goed bereikbaar zijn vanuit de belangrijke woongebieden in de regio en gebieden daarbuiten. De regionale bereikbaarheidsmaatregelen faciliteren deze woon-werkrelaties door het verkorten van reistijden, het verhogen van de betrouwbaarheid en het comfort van vervoersverbindingen, het verbeteren van de OV bereikbaarheid en het voor- en natransport en het verbeteren van de doorstroming op de weg.

Voorbeeld faciliteren woon-werkrelaties door regio

In het VERDER-pakket is het versterken van Tangentlijn 10 als maatregel opgenomen. Door deze maatregel wordt de route van buslijn 10, komend vanaf Lunetten NS, verlegd naar het 5 Meiplein, Papendorp, de A2-as, de OV-knoop Leidsche Rijn Centrum, Majellaknoop Zuilen NS en verder. De frequentie wordt hierbij verhoogd naar minimaal 4 keer per uur; passend bij de groeiende vervoersvraag. Door deze maatregel worden de werkkernen Leidsche Rijn Centrum en de A12 zone rechtstreeks verbonden met de woonkernen Utrecht Zuid en Utrecht Noord.

STAP 2 ZEVENSPRONG VERDAAS: BEPRIJZEN

Dan Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM). Dat betekent in de eerste plaats eerlijker betalen voor mobiliteit. De Nota Mobiliteit gaat uit van de invoering van een systeem van een landelijke prijs per kilometer. De automobilist betaalt niet langer voor het bezit van een auto, maar naar rato van het gebruik ervan. De invoering van de kilometerprijs is nog met onzekerheden omgeven. Niettemin geeft de huidige status van Anders Betalen voor Mobiliteit, met de indiening van het wetsvoorstel kilometerprijs op korte termijn, aanleiding de kilometerprijs mee te nemen in onderzoek en besluitvorming rond infrastructuur.

Op korte termijn zal het kabinet een beleidsbrief aan de Tweede Kamer zenden over de wijze waarop de effecten van de kilometerprijs in beeld worden gebracht in onderzoeken ter onderbouwing van de besluitvorming over weginfrastructuurprojecten (verkenningen en planstudies). Vooruitlopend op deze beleidsbrief zijn voor de Ring Utrecht de effecten van de invoering van een basistarief in beeld gebracht. Het basistarief zal immers met zekerheid altijd en overal op het netwerk worden geheven. Vooruitlopend op de vaststelling van het tarief in het kader van de wet kilometerprijs wordt uitgegaan van een basistarief gebaseerd op een volledige afbouw van de MRB en de BPM ¹.

STAP 3 ZEVENSPRONG VERDAAS: MOBILITEITS-MANAGEMENT

Mobiliteitsmanagement is het organiseren van slim reizen waarbij de reiziger geprikkeld wordt alternatieven voor de auto te gebruiken, zoals de fiets, openbaar vervoer, P+R of telewerken. De Taskforce Mobiliteitsmanagement, onder leiding van de heer Lodewijk de Waal, heeft hiervoor voorstellen gedaan die erop zijn gericht om het aantal autokilometers in de spits te verminderen. De voorstellen van de commissie hebben betrekking op arbeidsvoorwaarden, fiscale maatregelen, regionale afspraken tussen werkgevers en decentrale overheden en communicatie. Hiervoor is in totaal een bedrag van 40 mln. euro ter beschikking gesteld. Daarbovenop is er in het kader van het actieplan 'Groeit op het spoor' een bedrag van 10 mln. euro ter beschikking gesteld voor een vouchersysteem ten behoeve van het midden- en kleinbedrijf. In het kader van Anders Betalen voor Mobiliteit is al 100 miljoen euro beschikbaar gesteld voor de uitvoering van mobiliteitsprojecten. N.B. Dit zijn landelijke bedragen.

Het VERDER-pakket bevat een groot aantal maatregelen voor mobiliteitsmanagement. Voorbeelden hiervan zijn het instellen van een stimuleringsfonds ten behoeve van innovatieve maatregelen voormobiliteitsmanagement en het stimuleren van het gebruik van deelauto's. Daarnaast realiseert de regio door middel van diverse fietsmaatregelen (aanleggen fietstunnels, uitbreiding leenfietsen, oplossingen voor kruisend verkeer, etc.) een doelmatig en comfortabel netwerk van fietspaden en fietsverbindingen voor woon-werkverkeer (utiliteitsverkeer tot 10 km). Het gaat daarbij niet alleen om de kwaliteit van de fietsverbindingen, er is ook aandacht voor het verbeteren van de overstap op OV en voor betere stallingsmogelijkheden en promotie van de fiets. Ook het Rijk streeft ernaar het gebruik van de fiets te stimuleren. Vanuit Fileproof is de route Utrecht – Breukelen geïnitieerd. Daarbij is door het ministerie van Verkeer en Waterstaat een projectleider beschikbaar gesteld. Daarnaast is 15 mln. euro beschikbaar gesteld voor snelfietsroutes voor het woon-werkverkeer. De stadsregio's en provincies hebben een brief ontvangen hoe zij hiervoor projecten kunnen indienen. Reeds lopende regionale acties op het gebied van mobiliteitsmanagement zijn het programma 'Utrecht Bereikbaar' en het Regionaal Koepelconvenant Mobiliteitsmanagement Ring Utrecht en Driehoek Amersfoort (getekend op 18 maart 2009). In het kader van het koepelconvenant zijn negen mobiliteitsplatforms in de negen werkkernen ingesteld.

Beloningsproef Utrecht oost/de Driehoek

Bereikbaarheid kan via nieuwe infrastructuur worden gerealiseerd, maar ook via afspraken tussen werkgevers en werknemers. Meerdere mobiliteits-managementmaatregelen zijn in voorbereiding binnen VERDER. Met de beloningsproef in de Driehoek worden afspraken gemaakt met medewerkers om de spits te mijden met als doel om 2000 voertuigen uit de spits te krijgen.

STAP 4 ZEVENSPRONG VERDAAS: OPEN- BAAR VERVOER

Het openbaar vervoer heeft potentie om te groeien en meer reizigers te bedienen dan nu het geval is. Binnen VERDER wordt een flink aantal maatregelen voorgesteld voor het OV waarmee een belangrijke stap wordt gezet in de ontwikkeling van een samenhangende stedelijk netwerk in de Noordvleugel Utrecht. Voorbeelden van maatregelen zijn het realiseren van een samenhangend netwerk van Park+Ride-locaties, Hoogwaardig OV westtangent Utrecht, tramverbinding Centrum Utrecht–Uithof, spitsbus Amersfoort–Leusden–Utrecht en vele andere maatregelen. Voor deze maatregelen is door de regio een reservering gemaakt binnen het VERDER-pakket van 500 miljoen euro. De werkelijke realisering is nog afhankelijk van de planuitwerking.

¹ Dit scenario komt overeen met variant 20 uit de Joint Fact Finding in het kader van Anders Betalen voor Mobiliteit



In de Mobiliteitsaanpak schetst het Rijk de spinnenwebstructuur en hoge frequenties als streefbeeld voor een samenhangend stedelijk OV-netwerk. Woon- en werklocaties aan de randen van de steden worden in deze structuur door middel van tangents direct met elkaar verbonden. Op korte termijn investeert het Rijk vanuit het actieprogramma regionaal OV in de regio Utrecht 32 mln. euro. Hiervoor worden een drietal projecten gerealiseerd:

- Doorstromingsmaatregelen as Utrecht Centrum–Zuilen–(Maarsse)/Overvecht
- Uitbreiding frequentie sneltram Nieuwegein–Utrecht
- Doorstromingsmaatregelen Oosttangent Rijnsweerd/Uithof–Nieuwegein–Houten/Vianen/IJsselstein.

Daarnaast voert het Rijk samen met andere partijen een pakket van maatregelen uit als onderdeel van het Actieplan 'Groeï op het spoor', zoals uitbreiden van P&R-voorzieningen bij stations, maatregelen voor kaartjes en kennismaking, informatievoorziening en dergelijke.

De regio Utrecht heeft subsidieaanvragen ingediend voor uitbreiding van P&R/ locaties bij de Randstadspoorstations Breukelen, Rhenen, Vleuten en Amersfoort-Schothorst.

Voor de middellange termijn wordt in het spoorproject Vleugel/Randstadspoor gewerkt aan verbetering van de bereikbaarheid per trein en uitbreiding van het regionale treinnetwerk. Dit project, waarin ruim 1 miljard euro geïnvesteerd wordt, zal in 2015 worden opgeleverd en levert een belangrijke bijdrage aan de 'Draaischijf-functie' van de regio. In het BO MIRT van 18 mei 2009 is overeenstemming bereikt over de aanwending van het restbudget Randstadspoor waarvan de verdere studie naar de doortrekking naar Harderwijk de belangrijkste maatregel is. Een tweede middellange termijn project is het Nationaal Sleutelproject Utrecht waarmee een aanzienlijke verbetering van de stationsomgeving en het openbaar vervoer wordt beoogd. Voor 2020 is de ambitie van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer 'spoorboekloos rijden' in de hele Randstad en het groeiende goederenvervoer te verwerken. Voor de regio Utrecht zijn de volgende planstudies van belang: Toekomstvaste Routing Spoorgoederenvervoer, corridor Utrecht-Den Bosch en corridor Utrecht-Arnhem. Besluitvorming over het Programma Hoogfrequent Spoor is medio 2010 voorzien.

STAP 5
ZEVENSPRONG VERDAAS:
BENUTTEN WEGENNET

Een voorbeeld op het gebied van benutting in het regionale maatregelenpakket is (het verbeteren van) het Regionaal Verkeersmanagement. Door bijvoorbeeld het optimaliseren van verkeerslichten en het sturen en geleiden door middel van informatiepanelen en gecoördineerde regelingen op netwerkniveau wordt de doorstroming op het netwerk voor het OV, de auto en het goederenvervoer verbeterd. Belangrijkste maatregel is de regionale verkeersmanagementcentrale waarin Rijk en Regio samenwerken om het netwerk robuust te benutten. Op nationaal niveau loopt het benuttingsprogramma ZSM 2: hierbij gaat het om het aanleggen van spitsstroken, plusstroken, bufferstroken en sobere verbredingen en het vergroten van de capaciteit van knooppunten en aansluitingen. Binnen dit programma worden een extra rijstrook bij Knooppunt Hoevelaken en op de A27 tussen knooppunten Lunetten en Rijnsweerd gerealiseerd.

Het beter benutten van het bestaande wegennet is ook mogelijk door het ontvlechten van vrachtverkeer en persoonsverkeer. Door de globalisering van de economie zal het goederenvervoer naar waarschijnlijkheid de komende jaren harder groeien dan het personenvervoer. Om een deel van de problemen het hoofd te bieden hebben overheden, wegbeheerders, vervoerders, verladers en belangenorganisaties een overeenkomst afgesloten onder de naam Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer, waardoor andere wegen minder belast worden door goederenvervoer en gerichte en effectieve investeringen in het netwerk mogelijk zijn.

In het programma VERDER zijn vier soorten maatregelen op het gebied van goederenvervoer opgenomen. Zo is er een project dat middels bewegwijzering doorgaand vrachtverkeer om de regio heen leidt. Een tweede project betreft het bevorderen van het aandeel binnenvaart. Voorts is er een pilot gepland voor elektrisch vervoer over water en een pakket maatregelen rondom goederenvervoermanagement op bedrijventerreinen.

STAP 6 EN 7
ZEVENSPRONG VERDAAS:
AANPASSING EN NIEUWE
WEGEN

De knelpunten op het wegennet kunnen worden aangepakt door aanpassing van de bestaande infrastructuur of door eventuele nieuwe infrastructuur. De gemeentelijke, provinciale en Rijkswegen zijn integraal bekeken omdat de aanpassing van de één eveneens effect kan hebben op de ander.

A28 corridor: planstudie A28 en Spitsbus Amersfoort – Leusden Uithof/Sciencepark

De verbinding tussen twee belangrijke kernen, Amersfoort en de Uithof, is verre van optimaal. Met vervoer per auto worden de reistijdnormen niet gehaald en vervoer per OV is ook een probleem omdat het ontbreekt aan directe verbindingen. Met de planstudie A28 wordt het mogelijk om de doorstroming te verbeteren en ontstaat er ruimte om met OV een spitsverbinding op te zetten tussen Amersfoort en de Uithof waarbij Leusden ook wordt betrokken. De spitsverbinding is opgenomen in het regionale VERDER-pakket.

Grootschalige aanpassingen aan de bestaande regionale weginfrastructuur zijn een nieuwe wegverbinding Houten–Bunnik-A12 en de capaciteitsuitbreiding Westelijke ontsluiting Amersfoort. Daarnaast vindt capaciteitsvergroting van de weginfrastructuur met name plaats op het hoofdwegennet. Binnen de pakketstudies VERDER zijn vier planstudies gestart: één voor de Ring en drie voor de Driehoek (A27/A1, A28 en knooppunt Hoevelaken).

Besluit 4. Regionale maatregelenpakket

De gemeenteraden in de regio en Provinciale Staten hebben een onderdeel van bovenstaand regionale maatregelenpakket (de zogeheten no regret en basismaatregelen met een investeringsbedrag van 125 miljoen euro) reeds begin 2009 vastgesteld. Vanaf september 2009 vindt er regionaal besluitvorming plaats over de overige (aanvullende) maatregelen uit het VERDER-pakket. In totaal investeren de regionale partijen hiermee 500 miljoen euro in het regionale maatregelenpakket. Het Rijk is van mening dat de regio hiermee noodzakelijke en perspectiefvolle investeringen in de kwaliteitsverbetering van het regionale vervoerssysteem en daarmee de bereikbaarheid van de regio doet.

In de pakketstudies is de conclusie uit de netwerkanalyse dat inzet van alle type oplossingsrichtingen noodzakelijk is, nogmaals onderzocht. Dit heeft plaatsgevonden aan de hand van het zogeheten OV+++ alternatief en de 'Kracht van Utrecht'. In deze alternatieven wordt de oplossing voor de verkeersproblematiek gezocht in maximale inzet op prijsbeleid, openbaar vervoer, fietsgebruik en mobiliteitsmanagement, alsmede sturing via ruimtelijke ordening. In het OV+++ alternatief is bovenop de hiervoor genoemde maatregelen in het VERDER-pakket extra ingezet op met name radiale OV-lijnen. De Kracht van Utrecht (zie kader) kent nog verdergaande maatregelen op het gebied van OV, prijsbeleid, fiets en mobiliteitsmanagement.

4.2.2 Overwegingen en besluiten planstudie Ring Utrecht

De planstudie Ring Utrecht is van start gegaan met de startnotitie, die in december 2008 openbaar is gemaakt voor inspraak. Mei 2009 zijn de richtlijnen voor MER vastgesteld, mede op basis van het advies van de commissie M.E.R. In juli 2009 is geconstateerd dat geen van de tot dusver onderzochte alternatieven voldoende probleemoplossend is. Er is afgesproken nader onderzoek uit te voeren (Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 31 089, nr. 54). Een samenvatting van het uitgevoerde onderzoek en een toelichting op het proces van de planstudie Ring Utrecht is opgenomen in de bijlage.

De Kracht van Utrecht

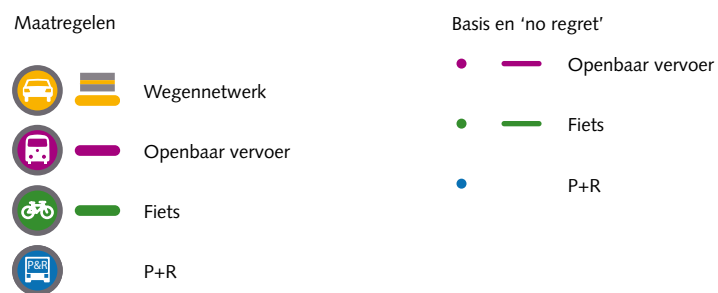
De Kracht van Utrecht is een plan, ontwikkeld door de Vrienden van Amelisweerd en de Natuur en Milieufederatie Utrecht, om een alternatief te bieden voor het uitbreiden van wegen in en rond de stad Utrecht. De oplossing voor de verkeersproblematiek zoekt de Kracht van Utrecht in maximale inzet op prijsbeleid, openbaar vervoer, fietsgebruik, mobiliteitsmanagement alsmede sturing via ruimtelijke ordening. Dit pakket bevat extra maatregelen, boven op het VERDER-pakket. Dit betreft met name een aanzienlijk verdergaand prijsbeleid (7 ct/km platte heffing en 11 ct/km spitsheffing), vertraming van alle belangrijke radiale en tangentiële OV-verbindingen en de aanleg van een spoorlijn Utrecht–Breda. De Kracht van Utrecht is in de tussenfase van de planstudie Ring Utrecht in de vergelijking met de wegverbredingsalternatieven meegenomen.

Resultaten OV+++ / Kracht van Utrecht

Het OV+++ en het voorstel van de Kracht van Utrecht zijn onderzocht. In deze alternatieven wordt de oplossing voor de verkeersproblematiek gezocht in maximale inzet op prijsbeleid, openbaar vervoer, fietsgebruik, mobiliteitsmanagement alsmede sturing via ruimtelijke ordening. Deze alternatieven bevatten extra maatregelen bovenop de maatregelen van het VERDER-pakket, die in alle alternatieven zijn meegenomen. Het voorstel van de Kracht van Utrecht kent aanzienlijk verdergaande maatregelen dan OV+++ , met name voor wat het betreft het beprijzen van autoverkeer. Bovenop het basistarief van 7 ct/km, kent de Kracht van Utrecht een spitstarief van 11 ct/km (totaal 18 ct/km).



Figuur 15
 VERDER-pakket:
 regionale maatregelen



N.B. Op de kaart zijn alleen de maatregelen opgenomen die op dit schaalniveau visueel zijn weer te geven.

Rijk en regio hebben waardering voor de positieve wijze waarop de Vrienden van Amelisweerd en Natuur en Milieufederatie Utrecht meedenken over de aanpak van de mobiliteitsproblemen in de regio Utrecht. Uit de studie blijkt dat elementen in de Kracht van Utrecht op het gebied van OV, mobiliteitsmanagement en fiets waardevol kunnen zijn uit het oogpunt van het verbeteren van de bereikbaarheid en een verdere kwaliteitsverbetering van het OV. De meest effectieve en haalbare maatregelen zijn dan ook opgenomen in het VERDER-pakket. Naar een aantal openbaar vervoer maatregelen vindt nader onderzoek plaats. Zo zal het kabinet de kansrijkheid van de spoorverbinding Utrecht-Breda onderzoeken in het kader van de integrale Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (Tweede Kamer, vergaderjaar 2009-2010, 29 984 en 32 123 A, nr. 102). De regio zal nader onderzoek uitvoeren naar aanvullend regionaal OV.

Het blijkt echter ook dat de maatregelen voor mobiliteitsmanagement, fiets en openbaar vervoer in beperkte mate leiden tot een afname van verkeer op de Ring Utrecht (-4% tot -5% ten opzichte van de referentiesituatie met het VERDER-pakket). Hiermee worden de knelpunten op de weg niet opgelost. Daarnaast zijn er met de Kracht van Utrecht zeer grote investeringen gemoeid (> 6 mld. euro).

Het voorgestelde vergaande prijsbeleid leidt tot, een door de Kracht van Utrecht veronderstelde, significante afname van het verkeer. Met het verhogen van de kosten voor de automobilist door invoering van een spitsheffing bovenop het basistarief van 7 ct/km wordt het verkeer 'wegbeprijsd'. Echter niet voldoende om op de probleemtrajecten aan de streefwaarde te gaan voldoen. Met name de A27 tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd (bak Amelisweerd) blijft een groot probleem.

Besluit 5. Ring Utrecht

Rijk en regio concluderen op basis van het onderzoek tussenfase Ring Utrecht dat een vergroting van de wegcapaciteit van de Ring Utrecht noodzakelijk is.

Voorkeursrichting Ring Utrecht

Capaciteitsuitbreiding van de Ring Utrecht is een complexe opgave door het ingewikkelde en zwaarbelaste verkeerskundige systeem, technische complicaties en de ligging in kwetsbaar gebied. Er is geen eenvoudige oplossing. De gezamenlijke ambitie van Rijk en regio is een oplossing die de verkeersproblematiek (ook op lange termijn) oplost, waarbij tegelijkertijd de impact op de omgeving zo beperkt mogelijk is.

Besluit 6. Ring Utrecht

Alles overwegende hebben Rijk en regio een voorkeur voor het oplossen van de problematiek op de Ring Utrecht aan de oostzijde van de stad (het oostelijke alternatief).

Besluit 7. Ring Utrecht

De voorkeursrichting bestaat uit:

- Uitbreiding van de capaciteit van de A27 aan de oostzijde van Utrecht en de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd, waarbij verkeersstromen worden gescheiden (ontweven);
- Uitbreiding van de A12 (met een extra rijstrook in beide rijrichtingen op de parallelbaan);
- Opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht (ongelijkvloers, 100 km/uur).

Voor de uitbreiding van de A27 zijn verschillende varianten onderzocht:

- benutten van de bestaande bak (6 versmalde rijstroken in iedere rijrichting, 80 km/uur);
- verbreden van de bestaande bak (6 of 7 rijstroken in iedere rijrichting);
- aanleggen van een nieuwe bak naast de bestaande bak (in totaal 7 rijstroken in iedere rijrichting);
- aanleggen van een tunnel naast de bestaande bak onder Amelisweerd (in totaal 7 rijstroken in iedere rijrichting).

De inpassing van de uitbreiding van de A27 en de knooppunten is een grote opgave (o.a. op de aspecten lucht, geluid, gezondheid en landschap).

Besluit 8. Ring Utrecht

Voor de uitbreiding van de A27 gaat de voorkeur uit naar het verbreden van de bestaande bak met ongeveer 15 meter aan weerszijden (met in iedere rijrichting 7 rijstroken), inclusief een overkluizing met ongeveer een lengte van 250 meter.

Besluit 9. Ring Utrecht

Randvoorwaarde is het gereserveerde budget van maximaal 1,2 mld. euro (inclusief BTW en BLD) tot 2020 voor de capaciteitsuitbreiding van het hoofdwegennet in de planstudie Ring Utrecht. De voorkeursrichting met verbrede bak kan op basis van de huidige invulling en kostenraming (1,4 mld. euro) niet worden gerealiseerd binnen het gereserveerde budget.

Rijk en regio spreken af eerst te zoeken naar mogelijkheden voor kostenoptimalisatie, vervolgens naar aanvullende bijdrage van de regio en als dat onvoldoende oplevert eventueel een aanvullende bijdrage van het Rijk (na 2020). Een uiterste oplossing kan worden gevonden in een gefaseerde aanpak, waarbij de overkluizing als onlosmakelijk onderdeel van de verbrede bak kan worden beschouwd.

De partijen hebben gekozen voor deze voorkeursrichting omdat:

- deze combinatie van maatregelen het meest kansrijk is om de verkeerskundige problematiek aan te pakken;
- deze oplossing een minimaal ruimtebeslag heeft in de Ecologische Hoofdstructuur, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en Amelisweerd;
- een gedeeltelijke overkluizing van de 'bak van Amelisweerd' de barrièrewerking van de snelweg vermindert.



A12-zone

Een eventuele transformatie van de A12-zone na 2020 biedt kansen voor een duurzame stedelijke ontwikkeling. Eerder is afgesproken dat de plannen voor de Ring Utrecht en voor de A12-zone elkaar niet onmogelijk mogen maken. De keuze voor de uitbreiding van de A12 met 1 rijstrook op de parallelbaan (voor 2020) als onderdeel van de voorkeursrichting betekent dat de capaciteitsuitbreiding van de Ring Utrecht geen grote impact zal hebben op de (reeds bestaande) barrièrewerking van de A12. Mogelijk kan de capaciteitsuitbreiding van de A12 in positieve zin bijdragen aan de ontwikkeling van de A12-zone, door bijvoorbeeld verbeterde ontsluiting, verbreding van viaducten en/of te nemen geluidsmaatregelen.

Besluit 10. Ring Utrecht

Het verdere onderzoek naar een mogelijke ontwikkeling van de A12-zone (na 2020) wordt losgekoppeld van de uitwerking van de voorkeursvariant binnen de planstudie Ring Utrecht. Deze voorkeursvariant wordt in het A12-zone onderzoek als uitgangspunt meegenomen in de zin dat de ontwikkelingen geen ontoelaatbare druk op de hoofdinfrastructuur (A12) mag genereren. Tevens zal worden onderzocht of de aanpassingen aan (de aansluitingen van) de A12 zodanig kunnen worden uitgevoerd dat zij bijdragen aan de mogelijke ontwikkeling van de A12-zone.

4.2.3 Overwegingen en besluiten planstudies Driehoek Utrecht – Amersfoort – Hilversum

Binnen de pakketstudie Driehoek Utrecht – Amersfoort – Hilversum worden drie planstudies uitgevoerd: A27/A1, A28 en knooppunt Hoevelaken.

De planstudies A27/A1 en de A28 zijn al ver(der) in procedure: de beide besluiten worden hieronder volledigheidshalve vermeld.

Besluit 11. A27/A1

Het voorkeursalternatief bestaat uit:

- Het verbreden van de A27 aansluiting Utrecht Noord-knooppunt Eemnes van 2x2 naar 2x3 rijstroken, met de optie voor een ruimtelijke voorziening, zodat een eventuele verbreding naar 2x4 en een mogelijke toekomstige nieuwe OV-verbinding tussen Almere en Utrecht ruimtelijk mogelijk blijft;
- Het verbreden van de A1 knooppunt Eemnes – aansluiting Bunschoten van 2x2 naar maximaal 2x4 rijstroken. De definitieve keuze voor een verbreding naar 2x3 of 2x4 rijstroken is mede afhankelijk van het definitieve voorkeursalternatief voor het knooppunt Hoevelaken.

Het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) voor de A27/A1 wordt in het voorjaar van 2010 verwacht.

Besluit 12. A28

Het voorkeursalternatief bestaat uit:

- Een verbreding naar 2x3 rijstroken op het traject Utrecht - Leusden-Zuid;
 - Een spitsstrook in beide richtingen voor het traject Leusden-Zuid – knooppunt Hoevelaken.
- De spitsstrook is nodig om de urgente problemen op de korte termijn te verminderen.

Het Ontwerp-Wegaanpassingsbesluit (OWAB) wordt begin 2010 verwacht.

De planstudie knooppunt Hoevelaken is van start gegaan met de startnotitie, die in december 2008 openbaar is gemaakt voor inspraak. Mei 2009 zijn de richtlijnen voor MER vastgesteld, mede op basis van de inspraakreacties en het advies van de commissie M.E.R.

In de eerste fase van de planstudie zijn vier hoofdalternatieven onderscheiden: (1) Niet Verbreden, (2) Verbreden, (3) Sorteren, (4) Nieuwe Verbindingen. Deze zijn beoordeeld op de criteria: verkeer, milieu, kansen/inpassing, ruimte en techniek en kosten.












Tijdens het Bestuurlijk overleg van 6 juli 2009 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 31 089, nr. 54) is er een voorgenomen voorkeursalternatief bepaald voor Knooppunt Hoevelaken. Dat voornemen behelst het zogenoemde verbredingsalternatief. Dat bestaat uit de verbreding van de wegen door en aanpassing van de verbindingbogen in het knooppunt Hoevelaken. Tijdens het Bestuurlijk Overleg is verder afgesproken dat over de verzamelde informatie consultatie en advies plaats zal vinden, waarna in het najaar tot een definitief voorkeursalternatief wordt besloten. In de 2e Fase MER wordt het voorkeursalternatief tot in detail verder uitgewerkt.

De informatie op basis waarvan het voorgenomen voorkeursalternatief is bepaald, is verwerkt in het 1e Fase MER Knooppunt Hoevelaken. Dit 1e Fase MER is in de regio gepresenteerd en is onderwerp van consultatie geweest bij o.a. bewoners- en belangengroepen



Figuur 16
 VERDER-pakket:
 voorkeursalternatieven
 en -richting
 planstudies

Voorkeursalternatieven rijkswegen

- | | | | |
|---|--|--|--|
|  | Bestaande snelweg |  | 2x3 rijstroken met ruimte voor meer maatregelen |
|  | Verbreden snelweg |  | 2x4 rijstroken |
|  | Spits- en weefstroken toevoegen; op termijn extra rijstroken |  | 2x7 rijstroken, verbreding en gedeeltelijk overluiding bak |
|  | Knooppuntverbetering |  | 2x3 rijstroken |
|  | 2x3 of 2x4 rijstroken |  | Opwaarderen noordelijke randweg utrecht |
|  | 2x6 rijstroken | | |

en bij de colleges van B&W en GS. Uit de consultatieronde zijn 18 schriftelijke reacties naar voren gekomen. Uit de consultatieronde blijkt dat er een breed gedragen draagvlak is voor het voorgenomen voorkeursalternatief. Alleen de Natuur- en Milieufederatie komt tot een ander onderdeel. Ook kan uit de consultatieronde geconcludeerd worden dat het 1e Fase MER op enkele details na beschouwd wordt als compleet en (meer dan) voldoende om een voorkeursalternatief op te baseren. Ook de Commissie voor de m.e.r., die een toets heeft uitgevoerd op het 1e Fase MER, komt tot het oordeel dat de essentiële informatie voor het bepalen van het voorkeursalternatief in het 1e Fase MER aanwezig is.

Besluit 13. Knooppunt Hoevelaken

Het voorgenomen voorkeursalternatief voor de planstudie Hoevelaken wordt omgezet in een definitief voorkeursalternatief. Het voorkeursalternatief is het alternatief 'Verbreden' zoals beschreven in de 1e Fase MER Knooppunt Hoevelaken. In aanvulling daarop kunnen elementen van het concept 'Sorteren' worden gebruikt (scheiden doorgaand en regionaal verkeer). Dit voorkeursalternatief wordt in de 2e Fase van de planstudie Hoevelaken uitgewerkt tot (Ontwerp) Tracébesluit.

Besluit 14. Knooppunt Hoevelaken

Het 1e fase MER Knooppunt Hoevelaken wordt op enkele detailpunten aangevuld conform het 'Overzicht reacties externe partijen' (zie overzicht bijlagen) en vormt daarmee de onderbouwing voor het voorkeursalternatief. Het 1e fase MER zal worden gepubliceerd door middel van plaatsing op internet.

Besluit 15. Knooppunt Hoevelaken

De richtlijnen voor de 2e fase MER voor knooppunt Hoevelaken worden vastgesteld door de ministers van VROM en VenW. In de richtlijnen zullen onder meer worden opgenomen de effecten van geluid op de kern Hoevelaken, de mogelijkheden van een blijvende aansluiting Hoevelaken, dive-unders op het knooppunt en gezondheid. In het MER worden meerdere inpassingsmogelijkheden onderzocht. Daarbij worden ook varianten uit de Ruimtelijke Verkenning Knooppunt Hoevelaken meegenomen. Naast de uitwerking van varianten in het MER, zal separaat gekeken worden naar mogelijkheden voor extra aanvullende financieringsbronnen voor vergaande inpassingsmaatregelen, zoals het verdiepen van snelwegen.

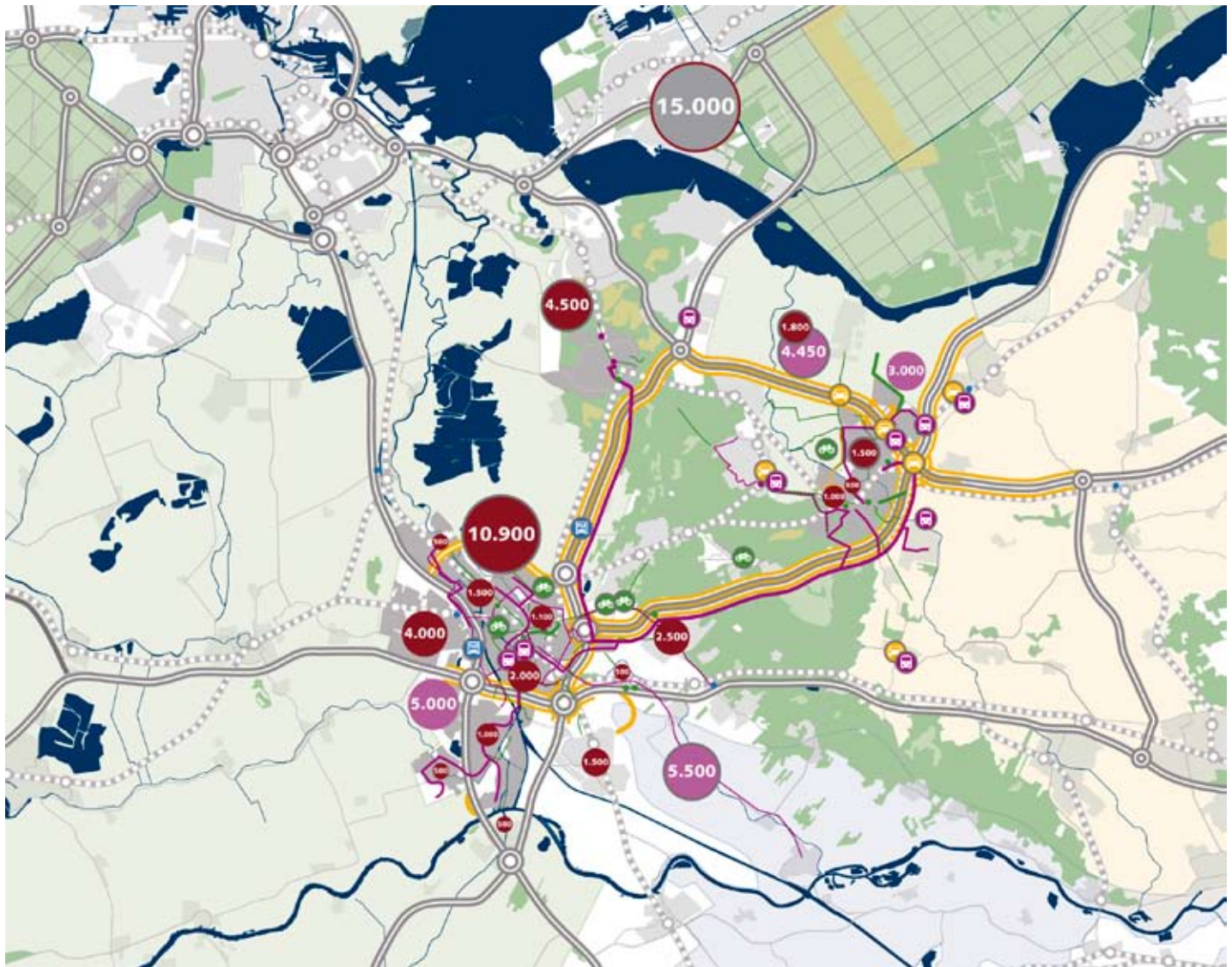
In de regio leeft de wens om de aansluiting Bunschoten uit de planstudie knooppunt Hoevelaken te halen en in de planstudie A27/A1 op te nemen om realisatie van de aanpassingen aan deze aansluiting zo snel mogelijk uit te kunnen voeren. Het opnemen van de aansluiting Bunschoten in de planstudie A27/A1 is echter geen wenselijke manier om versnelling van de realisatie van deze aansluiting voor elkaar te krijgen. Opname in de A27/A1 levert vertraging van die studie op met naar schatting tenminste 6 maanden, omdat de vormgeving van deze aansluiting afhankelijk is van diverse keuzes, waarvoor nog onderzoek nodig is. Vertraging in de A27/A1-procedure is onder meer onwenselijk omdat dit project inmiddels onderdeel uitmaakt van de voorgenomen Crisis- en Herstelwet. Bovendien kleven er juridische risico's aan het in een Tracébesluit preluderen op nog in ontwikkeling zijnde ruimtelijke activiteiten (in casu ontsluiting Vathorst-west).

Besluit 16. Knooppunt Hoevelaken

De aansluiting Bunschoten zal worden opgenomen in de planstudie Knooppunt Hoevelaken. In het planproces van de planstudie Hoevelaken zal onderzocht worden op welke wijze de aansluiting Bunschoten zo snel mogelijk gerealiseerd kan worden, rekening houdend met de aan deze aansluiting gerelateerde ruimtelijke ontwikkelingen.

4.3 INTEGRALE MAATREGELENKAART

Figuur 17 geeft de projecten en maatregelen van Duurzaam Bouwen en Draaischijf Nederland weer. Tezamen dragen deze bij aan een economisch sterke Noordvleugel Utrecht door een aantrekkelijk woon- en werkklimaat en een goede bereikbaarheid te creëren.



Figuur 17
Plannen en maatregelen in één oogopslag

Landschapstypen

- Droogmakerij
- Veenweide gebied
- Rivierengebied
- Gelderse vallei
- Bos
- Natuurgebied

Woningbouwlocaties

- Opvang in Almere
- Binnen bebouwd gebied
- Binnen bebouwd gebied: meerdere locaties
- Buiten bebouwd gebied
- Buiten bebouwd gebied: meerdere locaties

Voorkeursalternatieven rijkswegen

- Bestaande snelweg
- Verbreden snelweg
- Spits- en weefstroken toevoegen; op termijn extra rijstroken
- Knooppuntverbetering

Maatregelen

- Wegennetwerk
 - Openbaar vervoer
 - Fiets
 - P+R
- Basis en 'no regret'**
- Openbaar vervoer
 - Fiets
 - P+R

BIJLAGEN

Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015 – 2030 (Eindbalans)
Te vinden op: www.nvutrecht.nl en www.randstadurgent.nl

Rijksreactie op concept ontwikkelingsvisie 2015 – 2030 Duurzaam Bouwen NV Utrecht
(brief VROM dd 9 juni 2009, kenmerk 2009039871)
Te vinden op: www.randstadurgent.nl

Verstedelijkingsafspraken 2010 – 2020 regio Utrecht
Verstedelijkingsafspraken 2010 – 2020 regio Amersfoort
Te vinden op: www.randstadurgent.nl

Voorstel voor het VERDER-pakket, projectenboek
Te vinden op: www.ikgaverder.nl en www.randstadurgent.nl

Planstudie Ring Utrecht, Uitkomsten onderzoek eerste fase:
basis voor een Voorkeursalternatief
Te vinden op: www.ikgaverder.nl en www.randstadurgent.nl

Knooppunt Hoevelaken: Overzicht reacties externe partijen
Te vinden op: www.ikgaverder.nl en www.randstadurgent.nl

1e Fase MER Knooppunt Hoevelaken
Te vinden op: www.ikgaverder.nl en www.randstadurgent.nl

Colofon

Uitgave

Randstad Urgent
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
www.randstadurgent.nl
november 2009

Randstad Urgent is een kabinetsprogramma van het ministerie van Verkeer en Waterstaat i.s.m. de ministeries van VROM, LNV, BZK, EZ, Financiën en OCW en de betrokken provincies, stadsregio's en gemeenten in de Randstad.

Vormgeving

VormVijf, Den Haag

Kaarten

Stedebouwkundig Ontwerpbureau Posad

Fotografie

Hollandse Hoogte, beeldbank VROM, Rijkswaterstaat,
Wiebe Kiestra

Druk

Ando bv, Den Haag

