

Regionaal Beraad Utrecht

Startnotitie
Milieu-effectrapportage
Intergemeentelijk Structuurplan
Utrecht

Mei 1993

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Algemeen	3
1.2	MER Intergemeentelijk Structuurplan Utrecht	3
1.3	Opbouw startnotitie	5
2	Probleemstelling en doel	6
2.1	Algemeen	6
2.2	Ruimtelijke plannen	6
2.3	Relatie Intergemeentelijk Structuurplan Utrecht en Nota Hoofddijnen I.S.P.	9
2.4	Probleemanalyse	10
2.5	Doelstelling	12
3	Voorgenomen activiteit en alternatieven	13
3.1	Voorgenomen activiteit	13
3.2	Alternatiefontwikkeling	13
3.3	Te beschouwen alternatieven	14
4	Inpassingsgebied	16
4.1	Algemeen	16
4.2	Afbakening inpassingsgebied	16
4.3	Begrenzing	22
5	Beschrijving huidige situatie	25
6	Te onderzoeken effecten	28
6.1	Overzicht te verwachten milieu-effecten	28
6.2	Effectvergelijking	31
7	Besluiten, beleidskader en procedures	33
7.1	M.e.r.-plichtige besluit	33
7.2	Reeds genomen besluiten	33
7.3	Te volgen procedures	35

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Voor u ligt de startnotitie ten behoeve van het opstellen van het Milieu-effectrapport (MER) Intergemeentelijk Structuurplan Utrecht (I.S.P.). Deze startnotitie is opgesteld in opdracht van het Regionaal Beraad Utrecht (RBU). Het RBU is een samenwerkingsverband van de gemeenten De Bilt, Bunnik, Houten, Maarssen, Maartensdijk, Nieuwegein, Utrecht, Vianen¹, Vleuten-de Meern en IJsselstein. Het gebied dat het RBU omvat is weergegeven in kaart 1.1.

Met de ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst door de participerende gemeenten op 27 januari 1993 heeft de oprichting van het RBU formeel zijn beslag gekregen. Het I.S.P. is daarmee een formeel ruimtelijk plan in de zin van de Wet Ruimtelijke Ordening geworden. In het ruimtelijke ontwerp van het I.S.P. is een aantal activiteiten opgenomen dat qua aard en/of omvang milieu-effectrapportage (m.e.r.) plichtig is. Het gaat daarbij onder meer om: het aanwijzen van locaties voor woningbouw (meer dan 4.000 woningen), bedrijven (groter dan 100 ha.), glastuinbouw (groter dan 100 ha.) en recreatie (groter dan 50 ha.) en de daarvoor noodzakelijke ontwikkeling van de infrastructuur. De afweging van en de besluitvorming over de locatiekeuzen vormen een belangrijk onderdeel van het op te stellen I.S.P.. Het MER wordt dan ook met het oog op nog te nemen besluiten bij de vaststelling van het I.S.P. parallel aan het opstellen van het I.S.P. opgesteld.

In termen van de m.e.r. wordt de besluitvorming ten behoeve van het aanwijzen van nieuwe woon-, werk-, recreatie- en glastuinbouwgebieden en gewenste ontwikkelingen ten aanzien van de infrastructuur de "voorgenomen activiteit" genoemd.

In de onderhavige startnotitie wordt vooruitlopend op het MER I.S.P. inzicht verschaft in de doelstelling van de initiatiefnemer, de aard en omvang van de voorgenomen activiteit, de te beschouwen alternatieven en de te verwachten milieu-effecten. Op basis van de startnotitie worden de zogenaamde "richtlijnen" voor het MER opgesteld.

1.2 MER Intergemeentelijk Structuurplan Utrecht

Het doel van het instrument m.e.r. is om besluitvormers op een systematische en zorgvuldige wijze te voorzien van zo objectief mogelijke informatie over de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit alsmede van de reël in beschouwing te nemen alternatieven. Deze informatie wordt gebundeld in een MER.

¹ Vianen heeft een aanvraag tot lidmaatschap van het RBU ingediend. Bij het opstellen van het I.S.P. wordt Vianen reeds als volwaardige partner in het proces betrokken.

Kaart 1.1: RBU-Gebied



M.e.r. fungeert als een hulpmiddel dat wordt toegepast bij overheidsbesluiten. Daarbij gaat het om besluiten over activiteiten die (belangrijke) nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu, zoals grote projecten en veelomvattende beleidsvoornemens. De m.e.r. vervangt de besluitvorming niet. Dat betekent dat in het MER niet wordt beslist of een voorgenomen activiteit wel of geen doorgang kan vinden.

In het MER I.S.P. worden alle m.e.r.-plichtige activiteiten uit het I.S.P. integraal beschouwd. Voor een deel van de m.e.r.-plichtige activiteiten in het I.S.P. wordt reeds in een ander kader, zoals het Streekplan Utrecht, een MER opgesteld. Voor enkele andere activiteiten uit het I.S.P. (met name de infrastructuur) zal in een later stadium een MER worden opgesteld. In deze startnotitie wordt aangegeven hoe deze milieu-effectrapportages zich verhouden tot de m.e.r. I.S.P.

In termen van de Wet Milieubeheer is het Regionaal Beraad Utrecht zowel "initiatiefnemer" als "bevoegd gezag" ten aanzien van de m.e.r. (I.S.P.).

Wettelijke adviseurs zijn:

- de directie Landbouw, Natuurbeheer en Openluchtrecreatie provincie Utrecht van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij;
- de inspecteur Milieuhygiëne van de provincie Utrecht.

Daarnaast treedt de Commissie voor de milieu-effectrapportage (Cie-m.e.r.) op als onafhankelijk adviesorgaan. De Cie-m.e.r. adviseert eerst het bevoegd gezag over de richtlijnen en later over de volledigheid en kwaliteit van het milieu-effectrapport.

1.3 Opbouw startnotitie

In deze startnotitie komen achtereenvolgens aan de orde:

- hoofdstuk 2: probleemanalyse met de ontwikkelingen en achtergronden die de initiatiefnemer tot de huidige plannen heeft gebracht. Toegelicht wordt waarom een separaat MER I.S.P. wordt gemaakt. Op basis van de probleemanalyse wordt het doel van de voorgenomen activiteit beschreven;
- hoofdstuk 3: een beschrijving van de voorgenomen activiteit en de alternatiefontwikkeling;
- hoofdstuk 4: de afbakening van het zogenaamde inpassingsgebied en studiegebied.
- hoofdstuk 5: een globale beschrijving van de huidige situatie van het RBU-gebied met name ten aanzien van bestaand stedelijk gebied, infrastructuur, landschap en ecologie;
- hoofdstuk 6: de milieu-effecten die worden verwacht en derhalve nader in het MER zullen worden beschouwd;
- hoofdstuk 7: een beschrijving van het m.e.r.-plichtige besluit alsmede een overzicht van eerder genomen besluiten die invloed kunnen hebben op het besluit waarvoor het MER wordt opgesteld. Voorts wordt de te volgen procedure beschreven.

2 Probleemstelling en doel

2.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt allereerst ingegaan op de belangrijkste ruimtelijke plannen in relatie tot het MER Intergemeentelijk Structuurplan Utrecht (paragraaf 2.2). Daarna wordt ingegaan op de rol van de Nota Hoofddijken I.S.P. in het kader van het op te stellen Intergemeentelijk Structuurplan. (paragraaf 2.3). Voorts wordt ingegaan op de geconstateerde behoeften aan woon-, werk-, recreatie- en glastuinbouwgebied, alsmede de benodigde infrastructurele ingrepen (probleemanalyse, paragraaf 2.4). Op basis van de probleemanalyse worden tenslotte de probleem- en doelstelling geformuleerd (paragraaf 2.5).

2.2 Ruimtelijke plannen

Momenteel wordt een aantal plannen opgesteld waarin de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio Utrecht op middellange en lange termijn worden weergegeven. Als belangrijkste daarvan gelden het (sectorale) Regionale Verkeers- en Vervoerplan (RVVP), de studie Verkeer en Vervoer Corridor Amsterdam - Utrecht (Corridorstudie), het Intergemeentelijk Structuurplan Utrecht (I.S.P.) en het Streekplan Utrecht. Voor elk van deze planfiguren geldt het in de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) geformuleerde beleid als uitgangspunt. Tussen de verschillende plannen dient onderlinge afstemming plaats te vinden. De hiervoor genoemde plannen hebben echter verschillende planhorizons zoals in tabel 2.1 is weergegeven.

Tabel 2.1: Planhorizon van de verschillende planfiguren.

PLAN	PLANHORIZON
VINEX	2005 ²
Streekplan Utrecht	2005
RVVP	2015
Corridorstudie	2010
I.S.P.	1995-2015

In de afstemming tussen het RVVP en het I.S.P. is voorzien. Uitvloeisel daarvan is dat de planhorizon van het RVVP is verlegd van 2005 tot 2015. Afstemming tussen met name het Streekplan Utrecht en het I.S.P. dient nog gestalte te krijgen.

² alternatieve ontwikkelingsrichtingen na 2005 worden opengehouden

Naast een afstemming in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) moet bij voorgenoemde plannen ook een afstemming op de Wet Milieubeheer plaatsvinden. Met betrekking tot het I.S.P. moet in dat verband duidelijkheid worden verschaft over de wijze waarop voldaan wordt aan de m.e.r.-verplichtingen, voortvloeiend uit de Wet Milieubeheer. Deze m.e.r.-verplichtingen hebben betrekking op verschillende in het structuurplan vast te leggen onderdelen. Te noemen zijn in dat verband:

- het aanwijzen van woningbouwlocaties voor meer dan 4000 woningen;
- het aanwijzen van bedrijventerreinen groter dan 100 ha.;
- het aanwijzen van een recreatiegebied groter dan 50 ha.;
- het aanwijzen van een glastuinbouwlocatie groter dan 100 ha³.
- de voorstellen voor reconstructie of uitbreiding van een tracé voor rijkswegen, (autowegen of autosnelwegen);
- de vaststelling van een tracé voor niet-rijkswegen met een lengte van gelijk aan of meer dan 5 kilometer en vier of meer rijstroken buiten de bebouwde kom;
- de vaststelling van een tracé voor tram en/of metro van meer dan 5 kilometer buiten de bebouwde kom.

Daarnaast speelt nog de aanwijzing van een locatie voor een regionale afvalberging voor Zuidwest- en Midden Nederland. De provincie Utrecht is voornemens om voor de locatiekeuze hiervan een MER op te stellen. De realisatie van de stortplaats is voorzien voordat het I.S.P. van kracht wordt (1995). Afstemming van deze (provinciale) locatiekeuze met de I.S.P.-planvorming is noodzakelijk.

Een aantal van de hiervoor genoemde onderdelen uit het I.S.P. wordt reeds in een ander kader in een MER beschouwd. Te noemen zijn in dit verband met name het MER Woningbouwlocaties Streekplan Utrecht en het MER Verkeer en Vervoer in de Corridor Amsterdam-Utrecht.

Voor enkele andere m.e.r.-plichtige activiteiten zal in een later stadium alsnog een m.e.r. procedure moeten worden doorlopen. Het betreft daarbij met name activiteiten waarvoor het RBU niet als initiatiefnemer kan optreden (tracé's (rijks)wegen, tracé's tram/metro, tracé's trein). De betreffende activiteiten worden evenwel toch in het MER I.S.P. beschouwd, zij het met een globaler detailniveau.

³ In de huidige m.e.r. wetgeving is het aanwijzen van een glastuinbouwgebied geen m.e.r.-plichtig besluit. In het voorontwerp van de herziening Besluit milieu-effectrapportage is glastuinbouw echter opgenomen in een nieuwe bijlage D. In deze bijlage worden activiteiten genoemd waarvoor een beoordeling moet plaatsvinden of het maken van een MER noodzakelijk is. Indien een initiatiefnemer een activiteit wil ondernemen die in bijlage D staat, dient hij dit voornemen schriftelijk mede te delen aan het bevoegd gezag. Dit bevoegd gezag moet beslissen of een MER moet worden gemaakt. De drempel voor de beoordeling ligt bij 100 ha.

In het kader van de herziening van het Streekplan Utrecht wordt reeds een MER opgesteld. In het nieuwe Streekplan wordt onder andere ruimte voor 28.500 woningen gereserveerd. Daarvoor worden in het MER in de regio Utrecht de woningbouwlocaties Vleuten-De Meern (handhaving glastuinbouwgebied), Rijnenburg en Houten(-zuid) beschouwd. Bovendien wordt in een aanvulling op dit MER Woningbouwlocaties Streekplan Utrecht ook de woningbouwlocatie Vleuten-de Meern beschreven uitgaande van een verplaatsing van het glastuinbouwgebied Vleuten-De Meern. Voor het glastuinbouwgebied wordt in deze aanvulling op het MER een nieuwe locatie bij Harmelen beschouwd.

Het MER Woningbouwlocaties Streekplan Utrecht heeft betrekking op de periode tot 2005 (planhorizon Streekplan). In het I.S.P. wordt aanvullend op de genoemde woningbouwlocaties alleen de woningbouwlocatie Noorderbreed beschouwd. Formeel is derhalve alleen deze woningbouwlocatie uit het I.S.P. m.e.r.-plichtig indien in de uiteindelijke plannen deze locatie meer dan 4000 woningen omvat.

De overige (m.e.r.-plichtige) onderdelen in het I.S.P. zijn niet in het kader van het MER Woningbouwlocaties Streekplan Utrecht beschouwd. Het gaat om woningbouwlocaties die met name gepland zijn in de periode 2005-2015 en overige activiteiten voor de periode 1995-2005. In Tabel 2.2 is de relatie tussen het MER Woningbouwlocaties Streekplan Utrecht en het I.S.P. weergegeven.

Ondanks dat een aantal van de m.e.r.-plichtige onderdelen uit het I.S.P. reeds in het MER Woningbouwlocaties Streekplan Utrecht worden beschouwd heeft het RBU besloten om in een separaat MER I.S.P. alle m.e.r.-plichtige onderdelen uit het I.S.P. te beschouwen.

Voor de periode 1995-2005 kunnen de resultaten van het MER Woningbouwlocaties Streekplan Utrecht worden ingepast. Voor de periode tot 2010 kunnen de resultaten van het MER Verkeer en vervoer in de corridor Amsterdam-Utrecht worden ingepast.

De kwaliteit en continuïteit van de planvorming vormen de belangrijkste reden om te kiezen voor een separaat MER I.S.P. (1995-2015). Vooral het integrale karakter en de consistentie van de te beschouwen alternatieven vormt een pluspunt.

Een integraal MER waarin alle al dan niet m.e.r.-plichtige onderdelen uit het I.S.P. in onderlinge samenhang worden beschouwd zal voldoende milieu-informatie bevatten voor een evenwichtige besluitvorming.

Tabel 2.2: Relatie MER Woningbouwlocaties Streekplan Utrecht en het Intergemeentelijk Structuurplan Utrecht

M.e.r.-plichtige activiteiten	
MER Streekplan 1995-2005	I.S.P. 1995-2015
Woningbouwlocaties: . Vleuten-de Meern, . Rijnenburg ⁴ , . Houten Glastuinbouwlocatie: . Harmelen ⁵	Woningbouwlocatie: . Noorderbreed . Vleuten/Utrecht . Rijnenburg Glastuinbouwlocatie Bedrijventerreinen: . Vianen-Tull in 't Waal . Vleuten/Utrecht . 't Klooster Recreatiegebied Reconstructie Rijkswegen Aanleg regionale wegen Randstadspoor Aanleg railvervoer Voorzieningen

2.3 Relatie Intergemeentelijk Structuurplan Utrecht en Nota Hoofddijnen I.S.P.

Na het verschijnen van de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening in 1988 besloten de gemeenten in de regio Utrecht om een eigen visie voor de ruimtelijke ontwikkeling van de regio uit te brengen. Dat gebeurde in eerste instantie in de vorm van de nota "Structuurvisie Utrecht 2015" (juli 1990). De bestuurlijke behandeling van de Structuurvisie leidde tot het besluit om de visie verder uit te werken tot een integraal en uitvoeringsgericht ruimtelijk plan, het zogenaamde Intergemeentelijk Structuurplan.

In 1991 is het "Plan van Aanpak I.S.P." vastgesteld waarin de weg is aangegeven waarlangs het I.S.P. zal worden opgesteld. Op grond hiervan is in 1992 allereerst de "Contourennota I.S.P." opgesteld waarin een rapportage over de eerste fase van de voorbereiding van het I.S.P. In 1993 is vervolgens de Nota Hoofddijnen I.S.P. (1993) verschenen. In deze nota worden in enkele hoofddijnen de belangrijkste keuzen voor de ruimtelijke ontwikkeling van de regio Utrecht vastgelegd. De daarmee vastgelegde uitgangspunten bepalen de ruimte waarbinnen in het vervolg van het planproces het uiteindelijke I.S.P. wordt opgesteld.

⁴ in het MER wordt rekening gehouden met een uitloop van de bouwactiviteiten tot na 2005

⁵ 206 ha. totaal, waarvan netto 60 ha. mogelijk na 2005 te realiseren

De Nota Hoofddijnen I.S.P. geldt als uitgangspunt voor de planvorming voor het I.S.P.

De Nota Hoofddijnen bevat twee hoofdelementen:

- een lange termijn ontwikkelingsstrategie waarin de ruimtebehoefte in de regio vanuit verschillende functies wordt bepaald;
- een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief, waarin op hoofddijnen een ruimtelijk concept wordt aangegeven.

In de Nota Hoofddijnen zijn ruimtebehoeften geconstateerd vanuit de verschillende functies. In de vigerende plannen is hiervoor niet voldoende ruimte opgenomen. De ruimtebehoeften afgezet tegen de in de vigerende plannen opgenomen ruimte vormt de kern van de problematiek waarop de voorgenomen activiteit is gebaseerd. In de volgende paragrafen wordt hierop nader ingegaan.

Doel van het I.S.P. is dat het de gemeenten in de regio in staat stelt om de belangen van de regio als geheel te behartigen en om de regionale ruimtelijke ontwikkelingen te sturen. Het I.S.P. is een op uitvoering gericht plan, op grond waarvan de bestemmingsplannen moeten kunnen worden opgesteld of gewijzigd. Het detailniveau van het MER moet hierbij aansluiten. Dit betekent dat het in het MER te hanteren detailniveau ligt tussen het relatief globale beleidsniveau van het streekplan (1 : 100.000) en het relatief gedetailleerde niveau van het bestemmingsplan (1 : 10.000). Uitgangspunt is daarbij dat de gegenereerde informatie van een zodanig detailleringsniveau is, dat voor de m.e.r.-plichtige activiteiten MER's op inrichtingsniveau niet meer nodig zijn.

2.4 Probleemanalyse

De ruimtelijke ontwikkeling van de regio Utrecht vindt plaats in de context van ontwikkelingen op nationale en internationale schaal. De positie van de regio Utrecht in de Randstad speelt daarbij een belangrijke rol. Door de centrale ligging en bereikbaarheid biedt de regio goede aanknopingspunten voor het (inter)nationale vestigingsklimaat van kantoren en bedrijven.

Uit de Planologische Kernbeslissing VINEX volgt een verstedelijkingsopgave voor de Regio Utrecht. Deze opgave wordt in de Nota Hoofddijnen I.S.P. nader uitgewerkt. De nadruk wordt daarbij gelegd op het integrale karakter van een dergelijke opgave. Zo wordt bij de uitwerking van locaties voor woningbouw een nauwe relatie met locaties voor bedrijventerreinen, glastuinbouwgebieden, recreatiegebieden en bijbehorende infrastructuur gelegd.

Op basis van de VINEX en diverse regionale ontwikkelingsperspectieven zijn binnen de regio Utrecht ruimtebehoeftes geconstateerd ten aanzien van wonen, werken, weginfrastructuur, glastuinbouw en recreatie. In de Nota Hoofddijnen I.S.P. zijn de ruimtebehoeftes kwantitatief weergegeven:

Wonen:

	1995-2005	2005-2015	Totaal
Woningen	31.000	19.000	50.000

Van het totaal van 50.000 woningen dienen 5.000 in en aansluitend aan bestaand stedelijk gebied te worden gebouwd. Aanvullend hierop wordt rekening gehouden met een reservecapaciteit van 10.000 woningen, zodat in totaal ruimte wordt gezocht voor 60.000 woningen.

Werkgelegenheid:

Bij het bepalen van de behoefte aan ruimte voor werkgelegenheid wordt onderscheid gemaakt naar ruimte voor kantoren (uitgedrukt in bruto vooroppervlak) en ruimte voor bedrijventerreinen (uitgedrukt in bruto ha.). Met betrekking tot de ruimte voor bedrijventerreinen wordt onderscheid gemaakt naar terreinen waar bedrijvigheid zal worden gecombineerd met woningbouw en terreinen die alleen voor bedrijvigheid zullen worden gereserveerd. In navolgende schema's wordt één en ander weergegeven.

Kantoren (x 1000 m ² bruto vloer- oppervlak)	Profiel			Geen Profiel	Totale behoefte
	A	B	C		
Kantoor-terreinen		200	130	120	450
Overig kantoor	580	600		20	1.200

Bedrijventerreinen (in bruto ha.)	Gemengd met wonen			Niet Gemengd	Totaal
	A	B	C binnen- stedelijk	C buiten- stedelijk	
Kleinschalig lokaal		70 (+15)	80 (+15)		150
Grootschalig - Vuil - Schoon				55 (+10) 255(+50)	310
Modern		240 (+100)			240

A-profiel = openbaar vervoerlocaties in stadscentra, dicht bij (centraal) station en met weinig parkeergelegenheid.

B-profiel = goed bereikbaar met hoogwaardig openbaar vervoer en auto, vaak dicht bij voorstadstation van NS.

C-profiel = aan de rand van de stad, met een directe aansluiting op het hoofdwegennet en minder goed bereikbaar met het openbaar vervoer

() = reserve voorraad

Infrastructuur:

Thans doen zich een aantal knelpunten voor op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid:

- op de (rijks)wegen is het verkeersaanbod vaak hoger dan de verwerkingscapaciteit. Dit leidt met name in de spitsuren tot files;
- het spoorverkeer is dusdanig intensief, dat de gevoeligheid voor verstoringen en vertragingen groot is;
- het goederenvervoer over de weg ondervindt hinder en vertragingen door de congestie;
- het goederenvervoer per spoor moet hoofdzakelijk in de nacht plaatsvinden;
- de leefbaarheid wordt bedreigd door luchtverontreiniging en geluidshinder. Daarnaast is sprake van verkeersonveiligheid, risico's bij het vervoer van gevaarlijke stoffen en aantasting van natuur en landschap en het stedelijk milieu.

Voor congestie op de autosnelwegen wordt een oplossing gezocht. Dit wordt onder meer uitgewerkt in de corridorstudie Amsterdam-Utrecht. Daarnaast worden in verband met de stedelijke ontwikkelingen, aanpassingen en uitbreidingen in het regionale verkeerswegennet en het openbaar vervoernet verwacht. Met betrekking tot de kruising van de A2 worden daarbij opties voor tunnels of overkluizen uitgewerkt.

Glastuinbouw:

Verwacht wordt dat verplaatsing van het glastuinbouwgebied Vleuten- de Meern noodzakelijk is in verband met de daar geplande woningbouwlocatie (VINEX). In de Harmelerwaard wordt uitgegaan van het realiseren van 120 ha. netto glas (boven het reeds aanwezige areaal) voor de verplaatsing van de glastuinbouw uit Vleuten-de Meern.

Additionele ruimtebehoefte:

Ten behoeve van voorzieningen (stadsdeelcentra), recreatie en randstadgroenstructuurprojecten, vuilstort, waterzuiveringsinstallaties en andere nutsvoorzieningen.

2.5**Doelstelling**

In paragraaf 2.4 zijn ruimtebehoeften in de regio Utrecht weergegeven vanuit de verschillende functies. In de vigerende ruimtelijke plannen is momenteel geen of onvoldoende ruimte aangegeven om tegemoet te komen aan de geconstateerde behoeften.

Het doel van het I.S.P. is tegemoet komen aan de geconstateerde ruimtebehoefte t.a.v. wonen, werken, recreëren en glastuinbouw en het bieden van oplossingen voor de geconstateerde infrastructurele problemen in de regio Utrecht. Om tegemoet te kunnen komen aan de ruimtebehoeften worden in het I.S.P. locaties opgenomen voor woningbouw, bedrijventerrein, recreatie en glastuinbouw. Daarnaast wordt de gewenste infrastructuur weergegeven zowel met betrekking tot wegverkeer als railverkeer.

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

3.1 Voorgenomen activiteit

In het kader van het MER I.S.P. Utrecht is het niet mogelijk te spreken van een éénduidig initiatief. Veeleer is er sprake van een verkennende en onderbouwende studie ten behoeve van het opstellen van het I.S.P., waaraan de m.e.r.-procedure is gekoppeld.

De voorgenomen activiteit is de besluitvorming ten behoeve van het aanwijzen van nieuwe woon-, werk-, recreatie- en glastuinbouwgebieden en gewenste ontwikkelingen ten aanzien van infrastructuur.

Uit de behoefte-raming blijkt dat het gaat om uitbreidingslocaties voor minimaal 50.000 woningen, circa 700 ha bedrijventerrein (waarvan circa 390 gemengd met wonen), 165 ha. kantoorruimte en 120 ha (netto). glastuinbouw.

De infrastructurele ingrepen hebben betrekking op de aanleg van auto-infrastructuur (regio rondweg Vleuten-De Meern), de aanleg van hoogwaardige openbaar vervoervoorzieningen (tramlijn naar Vleuten-De Meern, Heemstede en/of Rijnenburg) en verbeteringen of uitbreidingen van het bestaande spoorwegennet.

3.2 Alternatiefontwikkeling

In de Nota Hoofdlijnen I.S.P. wordt met betrekking tot de toekomstige locaties voor woningbouw, bedrijventerrein, recreatie en glastuinbouw volstaan met het aangeven van een zogenaamd ruimtelijk ontwikkelingsperspectief. Het ruimtelijke ontwikkelingsperspectief moet beschouwd worden als gebied waarbinnen naar ruimte voor de geconstateerde behoeften aan woningbouw, bedrijventerrein e.d. kan worden gezocht. Dit gebied dat wordt weergegeven met het ruimtelijke ontwikkelingsperspectief wordt in onderhavige m.e.r.-studie beschouwd als zogenaamd inpassingsgebied. In hoofdstuk 4 wordt het inpassingsgebied beschreven en wordt nader ingegaan op de motivatie die ten grondslag ligt aan de ruimtelijke begrenzing van het gebied.

Binnen het inpassingsgebied kunnen meerdere woningbouwlocaties, bedrijventerreinen, recreatiegebieden en infrastructurele ingrepen worden onderscheiden⁶. Een alternatief is in dit verband een bepaalde combinatie van woon-, werk- en recreatielocaties met bijbehorende infrastructuur. Doelstelling hierbij is dat het alternatief voldoende ruimte biedt om tegemoet te komen aan de geconstateerde behoeften en een oplossing biedt voor de infrastructurele problemen.

⁶ Als mogelijke locatie voor de glastuinbouw wordt binnen de regio alleen uitgegaan van de locatie Harmelen.

In het navolgende zal globaal worden aangegeven hoe uitgaande van het onderscheiden inpassingsgebied een aantal alternatieven zal worden samengesteld. De alternatieven (combinaties van locaties en infrastructurele ingrepen) worden vervolgens in het MER nader beschouwd. Het MER kan derhalve in twee delen worden gesplitst. In het eerste deel wordt een aantal ruimtelijke ordeningsalternatieven ontwikkeld.

Bij de ontwikkeling van de ruimtelijke ordeningsalternatieven wordt onder meer uitgegaan van een consistente ruimtelijke structuur. Bij de ontwikkeling wordt daartoe uitgegaan van aannamen en uitgangspunten aanzien van een aantal zogenaamde structuurvariabelen. Voorbeelden van structuurvariabelen zijn onder meer:

- majeure groene projecten;
- centrumopbouw en differentiatie woon-werkmilieus;
- C-locatie Harmelen;
- hoofdstructuur autowegen;
- overkluizing A2/ARK;
- 'ijzeren geraamte' (randstadspoor);
- waterwegen

Combinatie op basis van deze structuurvariabelen leidt tot de samenstelling van al dan niet consistente alternatieven. Voordat de milieu-effecten meer in detail worden beschreven vindt toetsing van de consistentie plaats aan de hand van expliciet geformuleerde criteria. Alleen alternatieven met een consistente ruimtelijke structuur worden nader beschouwd.

In aanvulling op de ruimtelijke ordeningsalternatieven worden enkele thematische alternatieven ontwikkeld. Deze alternatieven zijn nodig om in een later stadium van de studie op adequate wijze het meest milieuvriendelijke alternatief samen te kunnen stellen. De thematische alternatieven dienen in dat verband als hulpmiddel.

Bij het ontwikkelen van de thematische alternatieven wordt per thema (of combinatie van thema's) gekeken op welke wijze het best tegemoet kan worden gekomen aan de doelstellingen van het betreffende thema.

De volgende thema's kunnen worden onderscheiden:

- kwaliteit van woon- en leefklimaat;
- beperken en geleiden van de mobiliteitsontwikkeling;
- veiligstellen landschappelijke en ecologische kwaliteiten.

Van de ontwikkelde alternatieven zullen in het tweede deel van het MER de effecten worden beschreven en vergeleken. In hoofdstuk 6 wordt hierop nader ingegaan.

3.3 Te beschouwen alternatieven

In het MER I.S.P. zullen een beperkt aantal alternatieven worden beschouwd. Naast de genoemde alternatieven moeten in ieder geval het nulalternatief en het meest milieuvriendelijke alternatief worden beschouwd. In dit verband dient te worden opgemerkt dat het RBU vooralsnog geen voorkeursalternatief heeft onderscheiden.

Het nulalternatief kan worden gedefinieerd als de situatie waarin de voorgenomen activiteit niet zal worden uitgevoerd. In dit geval betekent dat geen extra locaties voor wonen, werken, recreëren en glastuinbouw worden aangewezen en dat geen infrastructurele ingrepen plaatsvinden. De ruimtelijke ontwikkelingen in de regio Utrecht zullen in dat geval beperkt blijven tot de ontwikkelingen waarover reeds bestuurlijke besluitvorming heeft plaatsgevonden.

Het meest milieuvriendelijke alternatief kan worden gedefinieerd als het alternatief waarbij de nadelige milieu-effecten het kleinst zijn. Het meest milieuvriendelijk alternatief is in dit verband een combinatie van locaties en infrastructurele ingrepen die vanuit milieu-oogpunt het meest gunstig is. Het meest milieuvriendelijk alternatief kan pas worden samengesteld na de beschrijving en vergelijking van de milieu-effecten. De basis voor het meest milieuvriendelijke alternatief wordt gevormd door de combinatie van locaties en infrastructurele ingrepen die vanuit de thema's zijn ontwikkeld. Naast een minimalisatie van locatie-afhankelijke milieu-effecten zal bij het opstellen van het meest milieuvriendelijke alternatief tevens aandacht worden besteed aan locatie-onafhankelijke zaken. Te noemen zijn in dit verband onder meer:

- gebruik van duurzame energiebronnen;
- voorkomen van onnodig gebruik van grondstoffen;
- integraal ketenbeheer (afval, water).

Tenslotte zal bij het meest milieuvriendelijke alternatief uitgegaan worden van toepassing van mitigerende en compenserende maatregelen.

4 Inpassingsgebied

4.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt het inpassingsgebied behandeld. Het inpassingsgebied komt overeen met het gebied dat is weergegeven door middel van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief in de Nota Hoofddijnen I.S.P. Dit gebied wordt, zoals reeds vermeld in paragraaf 2.3, door het RBU als richtinggevend beschouwd bij het zoeken naar definitieve woon-, werk-, recreatie- en glastuinbouwlocaties binnen de regio Utrecht. Voorts dienen ook de infrastructurele ingrepen binnen dit gebied plaats te vinden. In paragraaf 4.2 wordt weergegeven hoe het inpassingsgebied tot stand is gekomen en welke besluiten daarbij een rol hebben gespeeld. In paragraaf 4.3 wordt het inpassingsgebied nader beschreven.

4.2 Afbakening inpassingsgebied

Bij de bepaling van het inpassingsgebied is in eerste instantie uitgegaan van het grondgebied van de gemeenten die deel uitmaken van het RBU, inclusief Vianen (zie kaart 1.1.: RBU-gebied). Daaraan is een gedeelte van het grondgebied van de gemeente Harmelen toegevoegd voor zover daar in de VINEX mogelijkheden voor glastuinbouwlocaties zijn aangegeven. Van voorgenoemd gebied komt in principe alleen het onbebouwde gedeelte voor stedelijke uitbreiding in aanmerking (uitgezonderd binnenstedelijke woningbouw). Alle huidige bebouwing en infrastructuur (inclusief wettelijke geluidzones) valt af. Op kaart 4.1 is dit schematisch weergegeven.

In achtereenvolgens de Structuurvisie Utrecht 2015 (1990), de Contourennota I.S.P. (1992) en de Nota Hoofddijnen I.S.P. (1993) is het resterende RBU-gebied nader ingeperkt tot het inpassingsgebied. De wijze waarop dit is gebeurd wordt hieronder kort samengevat.

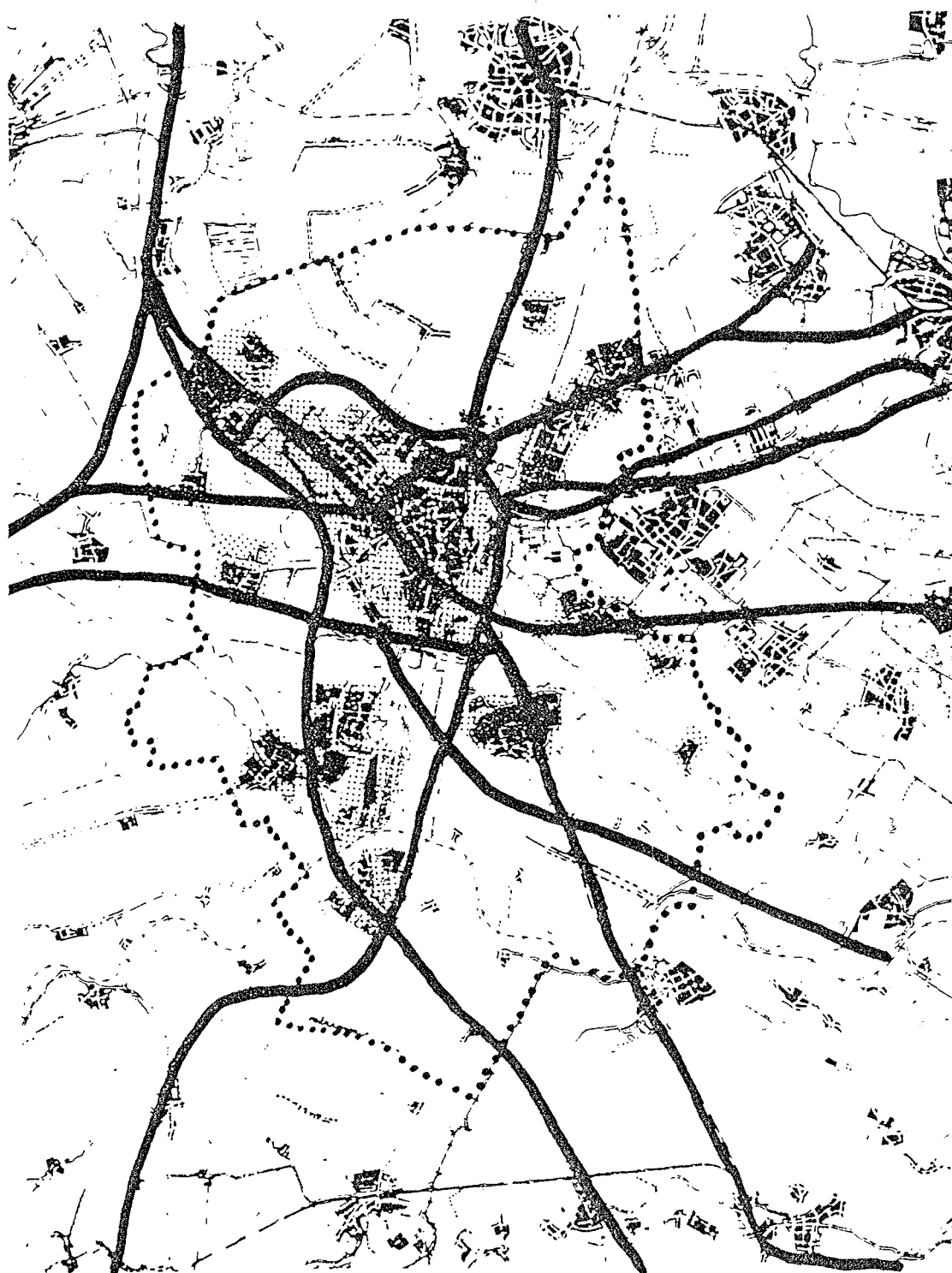
Om een goed inzicht te krijgen in de keuzemogelijkheden voor de ruimtelijke ontwikkeling van de regio zijn in de Structuurvisie Utrecht 2015 vijf ruimtelijke modellen uitgewerkt. Dit zijn de stedenbouwkundige modellen:

1. Het compacte model;
2. Model dubbelstad;
3. Satellieten model;
4. Lobbenmodel;
5. Gespreid model.

Op grond van deze modellen is de keuze van de meest wenselijke ontwikkelingsrichtingen voor de regio voorbereid. Hiervoor zijn de modellen op een aantal aspecten getoetst. Deze aspecten zijn:

- mobiliteitseffecten: de mobiliteitseffecten zijn beoordeeld aan de hand van de criteria mobiliteitsomvang en mobiliteitsgeleiding;

Kaart 4.1: Bestaande bebouwing en infrastructuur



-  bebouwde kom
-  infrastructuur
-  grens RBU

- milieuhygiënische effecten: deze effecten zijn bepaald aan de hand van de criteria geluidhinder in de directe woonomgeving als gevolg van wegverkeerslawaai, luchtverontreiniging als gevolg van verkeer en externe veiligheid;
- ecologische effecten: de beïnvloeding van de ecologische kwaliteiten in de regio is beoordeeld aan de hand van een beschrijving van het abiotisch milieu en van het biotisch milieu;
- kosten;
- flexibiliteit.

Op grond van de modellenstudie en de daaruit getrokken conclusies is een aantal ontwikkelingsrichtingen geselecteerd. Daarbij is uitgegaan van de volgende principekeuzen:

- De locatiekeuzen voor wonen en werken worden zoveel mogelijk benaderd vanuit het principe van het compacte stad model. Dat betekent dat nieuwe locaties in- of nabij bestaand bebouwd gebied worden geplaatst. In bestaand stedelijk gebied is dat alleen mogelijk in open ruimtes.
- Bij de selectie en vooral de prioriteitsstelling voor locaties speelt de ontsluitingsstructuur een belangrijke rol. Infrastructuur is een basis voor de keuze van locaties.
- Rekening wordt gehouden met de geformuleerde ecologische en landschappelijke randvoorwaarden. Ecologische en landschappelijk waardevolle gebieden worden zoveel mogelijk gevrijwaard van stedelijke uitbreidingen.

In de Structuurvisie Utrecht 2015 is opgenomen dat de volgende ontwikkelingsrichtingen nader dienen te worden beschouwd:

- * de noord-zuid flank van Utrecht;
- * de zuidflank van Utrecht (de lob Houten, Heemstede, Galecop, Heicopsche Polder, De Meern);
- * Lekstad (locaties Nieuwegein en IJsselstein);
- * Vleuten - De Meern;
- * Maarssen.

In de Contourennota I.S.P. zijn de uitgangspunten voor het I.S.P. met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkelingen nader geconcretiseerd. De volgende uitgangspunten worden (in willekeurige volgorde) gehanteerd:

- de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio moeten de centrale stedelijke positie van de stad Utrecht ondersteunen;
- verbeteren van de kwaliteit van het woon- en leefklimaat;
- het verhogen van de kwaliteit en diversiteit van de te bieden werkmilieus;
- versterken van de regionaal-economische structuur;
- mobiliteitsontwikkeling beperken en geleiden door: ontmenging van nationaal en regionaal verkeer, verbeteringen van openbaar vervoer en door functiemenging;
- veiligstellen en ontwikkelen van landschappelijke en ecologische kwaliteiten;
- flexibiliteit en realiseerbaarheid.

Ten behoeve van de Contourennota hebben alle sectoren uitgangspunten opgesteld. De werkgroep Milieu-Waterwinning-Energiehuishouding heeft de milieu-uitgangspunten geformuleerd in de rapportage "Naar een duurzame ontwikkeling in de regio Utrecht".

Op basis van deze uitgangspunten zijn de mogelijke ontwikkelingsrichtingen in de Nota Hoofddlijnen I.S.P. nader ingeperkt om te komen tot een inpassingsgebied voor nieuwe ontwikkelingen. Daarbij hebben de volgende milieu-uitgangspunten een rol gespeeld:

- Beperking en geleiding van de mobiliteit door compact bouwen (fietsafstand en overkluizing/ondertunneling A2), optimale ontsluiting met HOV (hoogwaardig openbaar vervoer) en randstadspoor, toepassing van het (ABC) locatiebeleid en functiemenging;
- Optimalisatie kwaliteit van het woon- en leefmilieu door overkluizing/ondertunneling A2 en geen grootschalige glastuinbouw in de stadsrand;
- Veiligstellen en ontwikkelen van landschappelijke en ecologische kwaliteiten door inpassing ecologische verbindingzones in het buitengebied en ontwikkeling van groene wiggen in het stedelijke gebied. In kerngebieden van de ecologische hoofdstructuur en natuurontwikkelingsgebieden worden activiteiten die een bedreiging vormen voor de ecologische functie ontoelaatbaar geacht. Deze gebieden liggen met name ten noorden en ten noord-oosten van Utrecht (Noorderpark en Utrechtse Heuvelrug). Ten westen van Utrecht ligt het Groene Hart. Ten aanzien van dit gebied gelden beperkingen voor stedelijke uitbreidingen. Een geleiding van nieuwe woningbouwlocaties en de groene structuur in dit gebied is evenwel mogelijk. Het beleid ten aanzien van natuur en landschap is weergegeven op kaart 4.2.

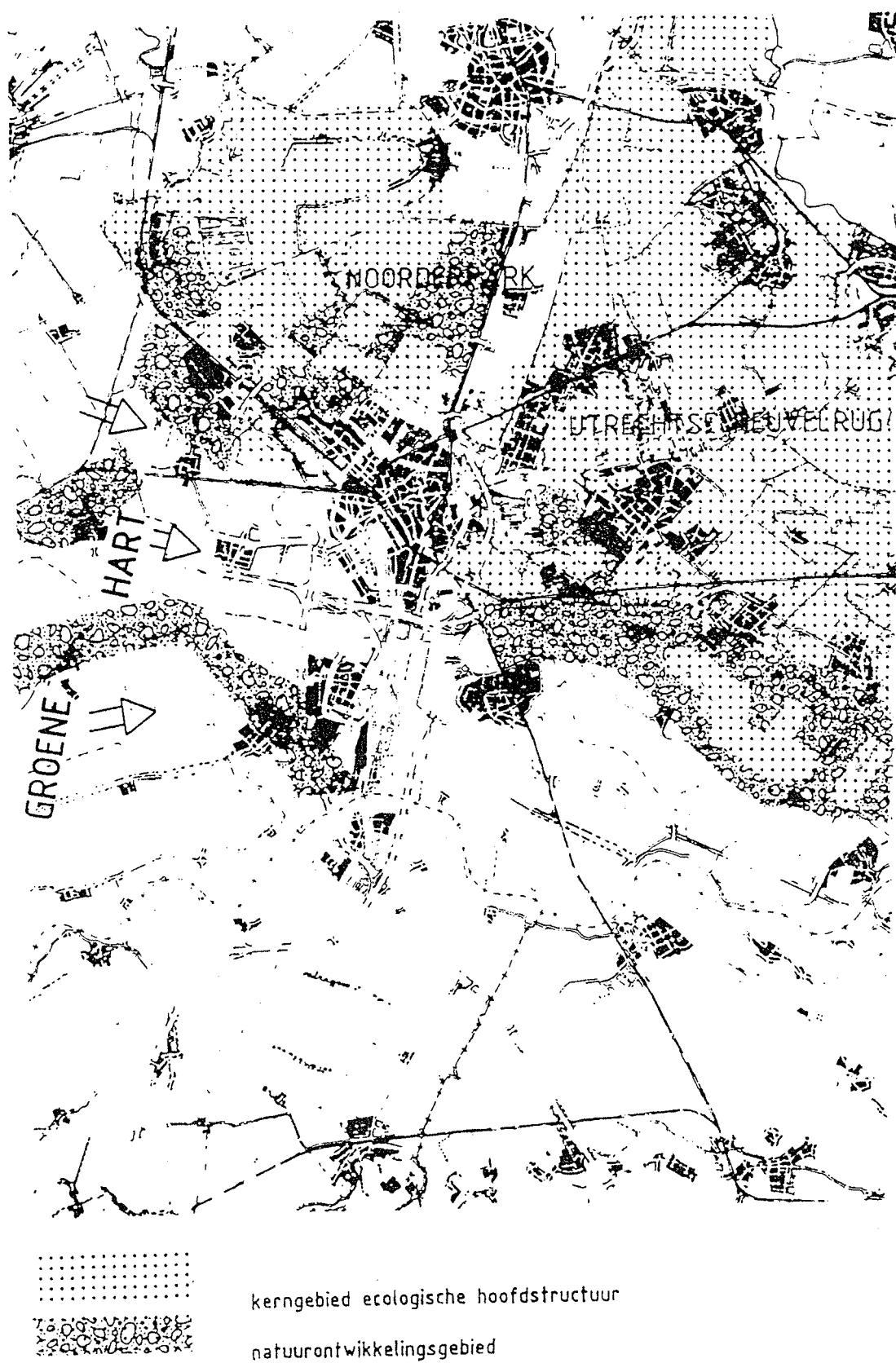
De in kaart 4.1 en 4.2 aangegeven gebieden worden beschouwd als gebieden waar geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk zijn. Het gebied dat overblijft is op grond van de principekeuzen uit de Structuurvisie Utrecht 2015 en de uitgangspunten uit de Contourennota verder ingeperkt. Het zoekgebied voor nieuwe ontwikkelingen is in kaart 4.3 aangegeven.

Binnen het zoekgebied zijn vervolgens vier ontwikkelingsvarianten uitgewerkt. Daarbij zijn varianten van locaties voor wonen en werken in de west- en zuidflank gecombineerd met varianten voor de verkeersstructuur.

Uitgaande van drie varianten voor de verkeersstructuur zijn daarbij de volgende koppelingen onderscheiden:

- * verlegging van de A2 - een vooral westelijk georiënteerde ruimtelijke ontwikkeling met de locaties Vleuten-Utrecht en Rijnenburg (variant IIA);
- * de realisering van een regionale ringweg - een ontwikkeling langs het ringwegtracé te weten de locaties Vleuten-Utrecht, Rijnenburg en Noorderbreed (variant IIB);
- * verzwaring landelijk wegennet - locaties langs dit wegennet, waaronder de locatie Schalkwijk (varianten IIC en IID).

Kaart 4.2: Beleid natuur en landschap



Kaart 4.3: Zoekgebied voor nieuwe ontwikkelingen



grens zoekgebied nieuwe ontwikkelingen

ruimte nieuwe ontwikkelingen

Alle varianten voldoen aan de gestelde programmatische en kwalitatieve eisen op het gebied van woon-, leef- en werkmilieus.

De keuze voor de variant die uiteindelijk heeft geresulteerd in het in paragraaf 4.4 weergegeven inpassingsgebied is gebaseerd op een totaalbeoordeling van de varianten. Daarbij hebben de uitgangspunten uit de Contourennota en criteria op het gebied van milieu, ecologie, landschap en recreatie een belangrijke rol gespeeld.

Uit de vergelijking van de varianten bleek een ontwikkeling in westelijke richting gecombineerd met de realisering van een regionale rondweg het meest aan de doelstellingen van het I.S.P. tegemoet te komen. Daarbij is gaat de voorkeur uit voor extra uitbreiding in de richting Rijnenburg ten opzichte van uitbreiding richting Schalkwijk. Een ontwikkeling in de richting van Rijnenburg "na 2005" zal onder meer beter bijdragen aan:

- de positie van Utrecht in de Randstad;
- het ondersteunen van de centrumfunctie van de stad Utrecht;
- het beperken en geleiden van de mobiliteit (fietsafstand).

Daarnaast lenen de natuurwaarden in Rijnenburg zich beter voor inpassing dan die in Schalkwijk. De negatieve invloed van grootschalige bebouwing in Rijnenburg op de kwaliteit van het leefmilieu in de bestaande stad (luchtverontreiniging door verkeer) zal op termijn (na 2005) zodanig verminderen (schonere auto's), dat een nog nader te bepalen bebouwingsomvang (5.000 woningen of meer) geen onoverkomelijke problemen zal geven.

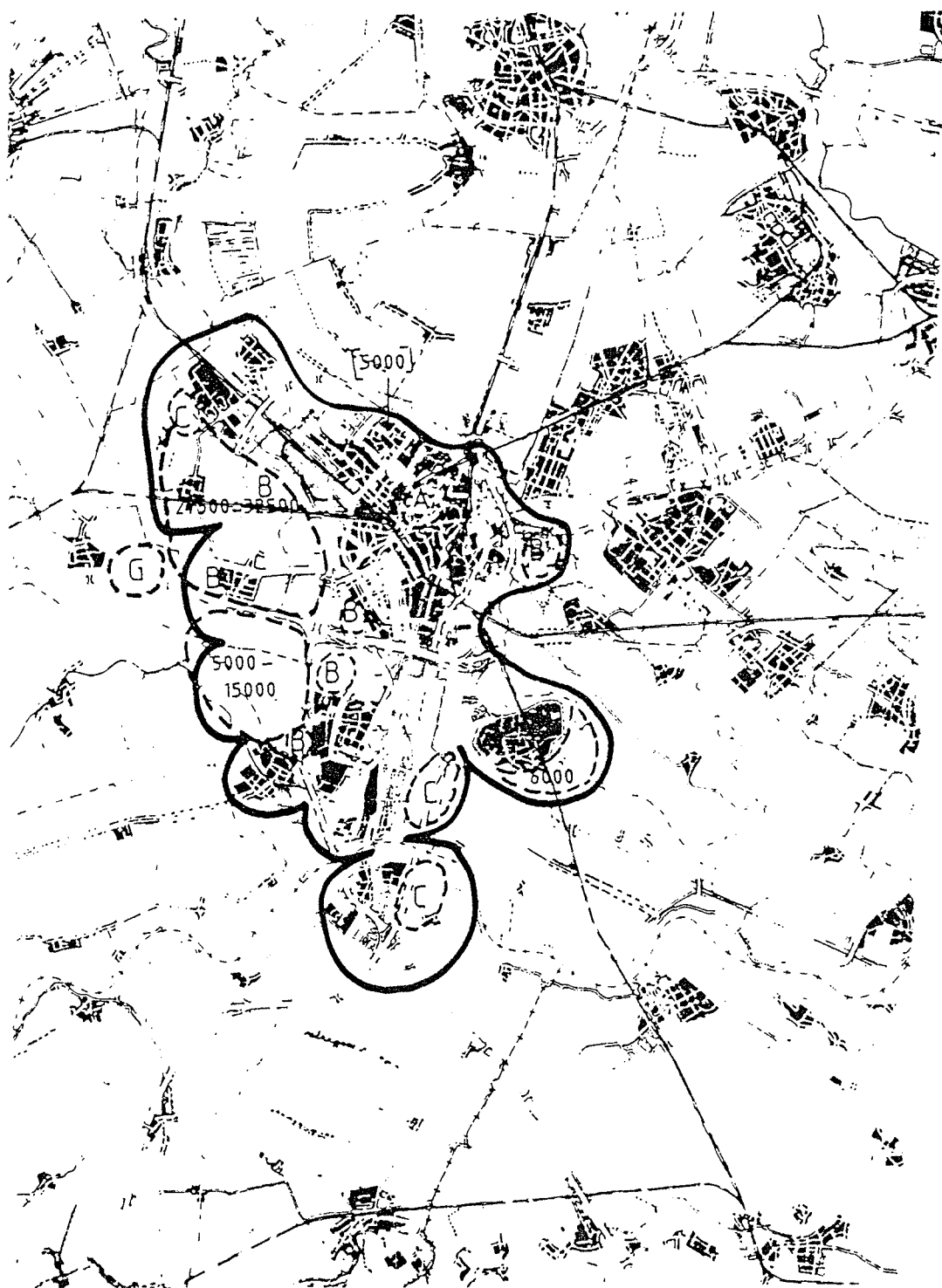
Tenslotte ligt Schalkwijk voor de toepassing van restwarmte van de electriciteitscentrale (stadsverwarming) te ver weg.

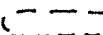
4.3 Begrenzing

Het inpassingsgebied met de globale invulling is weergegeven op kaart 4.4. Het inpassingsgebied omvat de volgende mogelijkheden voor nieuwe m.e.r.-plichtige ontwikkelingen:

- voor woningbouwlocaties:
 - * Vleuten-Utrecht 27.500 à 32.500 woningen;
 - * Rijnenburg: 5.000 à 15.000 woningen;
 - * Houten: circa 6.000 woningen;
 - * Noorderbreed maximaal 5.000 woningen;

Kaart 4.4: Inpassingsgebied en globale invulling



-  grens Inpassingsgebied
-  uitwerking woningbouw en bedrijfslokaties
-  potentiële A, B en C Lokaties
-  herlokatie glastuinbouw

- voor bedrijventerreinen:⁷
 - * Vianen-Tull in 't Waal (210 ha., grootschalig schoon, C buitenstedelijk);
 - * Vleuten/Utrecht (90-97,5 ha. exclusief milieuzone, grootschalig schoon, C buitenstedelijk).
- voor glastuinbouwgebieden:
 - * Harmelen (netto 120 ha.).
- voor recreatiegebieden:
 - * een recreatiegebied, dat als grootschalig strategisch groenproject is opgenomen in het ontwerp-Structuurschema Groene Ruimte.
- infrastructurele ingrepen:
 - * de aanleg van auto-infrastructuur;
 - * de aanleg van hoogwaardige openbaar vervoer voorzieningen.
 - * verbetering van bestaande spoorverbindingen.

Daarnaast zijn diverse niet m.e.r.-plichtige activiteiten voorgenomen.

Naast het inpassingsgebied wordt een zogenaamd studiegebied onderscheiden. Dit is het gebied waarbinnen effecten van de verschillende activiteiten te verwachten zijn. De exacte omvang van het studiegebied is afhankelijk van het beschouwde milieu-aspect en kan per effect verschillen. Het studiegebied zal in een aantal gevallen groter zijn dan het inpassingsgebied.

⁷ buiten de genoemde terreinen zijn de volgende terreinen, die qua omvang niet m.e.r.-plichtig zijn, in het I.S.P. opgenomen (zie ook schema in paragraaf 2.4):

- 't Klooster (55-65 ha., grootschalig vuil, C buitenstedelijk).
- 't Klooster (10 ha., grootschalig schoon, C buitenstedelijk).
- Uithof (25 ha., modern, B-profiel)
- Lage Weide (50 ha.(restcap. 50 ha.), modern, B-profiel)
- Laagraven (25 ha.(restcap. 50 ha.), modern, B-profiel)
- Randeel oost (40 ha., modern, B-profiel)
- Oudenrijn/de Meern (50 ha., modern, B-profiel)
- Oudenrijn/Nieuwraven (50 ha., modern, B-profiel)

5 Beschrijving huidige situatie

Hieronder wordt een beschrijving gegeven van het grondgebied van het RBU. Daarbij wordt aandacht besteed aan de huidige situatie van natuur en landschap, verstedelijking en infrastructuur. De beschrijvingen hebben een globaal karakter. In het MER zullen de beschrijvingen verder worden uitgewerkt en gedetailleerd tot een voor de besluitvorming relevant detailniveau.

Natuur en landschap

De ecologische hoofdstructuur van de regio is beschreven in het nationaal Natuurbeleidsplan en het provinciaal Beleidsplan Natuur en Landschap Utrecht. De ecologische hoofdstructuur is te beschrijven als een samenstel van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones.

De ecologische hoofdstructuur in het studiegebied bevat de volgende elementen:

- Een natte as met een noord-zuid georiënteerde hoofdrichting. Het voedselarme veenweidegebied dat aan de westzijde van het studiegebied ligt is hiervan een onderdeel;
- Een droge as eveneens met een noord-zuid georiënteerde hoofdrichting. Deze as omvat de voedselarme zandgronden van de Utrechtse Heuvelrug en is aan de oostzijde van het studiegebied gelegen;
- Een verbindingas die door het rivierengebied wordt gevormd. Deze as ligt aan de zuidzijde van het studiegebied in oost - westelijke richting.

Op regionaal niveau vormen de poldersloten en veenstroompjes een netwerk van corridors waarlangs uitwisseling en migratie naar kleinere natuurgebieden kunnen plaatsvinden

Daarnaast is een eco-hydrologische structuur aan te geven. Deze structuur wordt gevormd door name grondwaterstromen die de basis leggen voor zowel de gradiëntzones met hun sterk gevarieerde grondgebruik als voor de geïsoleerd gelegen schoonwatermilieus. Gradiëntsituaties met kwelwater treden op bij de overgangsgebieden:

- van zand naar veen (Noorderpark);
- van zand naar klei (Rivierengebied);
- van klei naar veen (westelijk veenweidegebied).

De relaties tussen grondwater en ecologie zijn van belang in verband met kwetsbaarheid voor verdroging en verontreiniging.

Ecologisch waardevolle kerngebieden zijn (kaart 4.2):

- de onbebouwde Vechtoevers, de Vechtplassen en het grootste deel van het Noorderpark;
- de bossen van de Heuvelrug en het Kromme Rijn- en Langbroeker Wetering gebied.

Smallere zones liggen langs de Lek, de Hollandsche IJssel, in Polder Reijerscop en de zone tussen Harmelen en Maarssenbroek over Haarzuilens heen.

In de landschappelijke hoofdstructuur zijn de volgende belangrijke landschapstypen te onderscheiden:

- aan de noord-noordoostzijde het veenontginningslandschap;
- stroomrugontginningslandschappen langs de oude Vecht, de Hollandsche IJssel, en een deel van het Kromme Rijngebied;
- aan de zuid-westzijde het komontginningslandschap.

Het veenontginningslandschap is een open, slotenrijk landschap met een regelmatige strokenverkaveling, zich herhalende boerderijstroken en een stelsel van zij- en achterkaden.

De stroomruggen behoren tot de oudste bewoonbare gronden in de provincie Utrecht. Karakteristiek zijn: onregelmatige verkaveling en een zeer dicht wegennet. Het landschap van de Vechtstreek wordt gekenmerkt door landgoederen, buitenplaatsen en parkbossen.

Het komontginningslandschap is eveneens een landschap van het rivierengebied. Het landschap wordt gekenmerkt door een regelmatige strookvormige verkaveling en door dubbelzijdige linten geconcentreerde bebouwing.

Bovenregionale infrastructuur doorsnijdt belangrijke landschappelijke en ecologische verbanden. Aan de oostzijde van Utrecht wordt het Amelisweerd doorsneden door weginfrastructuur. De gebundelde infrastructuur van snelweg, spoorlijn en kanaal aan de westzijde verscherpt de grens tussen het stedelijk gebied van de stad Utrecht en het landelijke gebied bij Vleuten-de Meern.

Verstedelijking

In het stedelijk gebied zijn functionele relaties tussen stadsgewesten in de Noordvleugel van de Randstad, en relaties binnen het stadsgewest Utrecht van belang. De maatschappelijke en economische relaties tussen Utrecht en Amsterdam op het gebied van woon- en werkrelaties, verkeersbewegingen enzovoorts, zijn sterk. Binnen het stadsgewest ligt een belangrijke relatie tussen centrum en omliggende gemeenten. In de functionele samenhang tussen verstedelijkt gebied en het buitengebied is het recreatieve gebruik van het landelijk gebied extensiever naarmate de afstand tot het stadsgewestlijk centrum groter is.

In de regio Utrecht ligt centraal de stad Utrecht, met daar omheen 9 stedelijke kernen. In de VINEX worden de gemeenten Utrecht, Nieuwegein, Vleuten-De Meern en Houten aangemerkt als verstedelijkt gebied.

Verstedelijkingsprocessen spelen zich af in samenhang met sociaal-economische ontwikkelingen. De laatste decennia kenmerkt de verstedelijking zich door een sterke groei van voorkernen en nevenkernen. In dit verband is de selectieve uittocht van middengroepen en meer draagkrachtigen uit de centra van belang. Belangrijke uitbreidingen hebben plaatsgevonden in Nieuwegein, Houten en deels in Maarssen.

Door het handhaven en zelfs bevorderen van werkgelegenheid in de centrale stad Utrecht zijn aanzienlijke verkeersstromen ontstaan (woon-werkverkeer en woon-winkelverkeer). Daarnaast hebben een aantal voorsteden eveneens werkgelegenheid aangetrokken en eigen voorzieningen ontwikkeld. Verder hebben veel bedrijven en detailhandel zich op locaties langs auto-snelwegen gevestigd (zichtlocaties).

Grote concentraties van werkgelegenheid bevinden zich in: Vianen, Nieuwegein, Utrecht en langs de infrastructuur tussen Utrecht en Maarssen. Veel bedrijventerreinen zijn langs het Amsterdam-Rijnkanaal gesitueerd.

Het stedelijk patroon en de hoofdinfrastructuur vallen voor een groot deel samen. Waar de A2, het Amsterdam Rijnkanaal of de spoorlijn voor de begrenzing van de stad Utrecht aan de westzijde zorgen, is een sterk contrast met de aangrenzende ruimte aanwezig.

Infrastructuur (Verkeer en vervoer)

De verkeer en vervoer situatie is beschreven in het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan Utrecht (1992) en in de Startnotitie van de Corridorstudie (1990).

Het bestaande net van hoofdtransportassen (weg, rail en water) maakt de regio tot een knooppunt van nationaal verkeer.

In het studiegebied liggen de volgende hoofdtransportassen:

- rijkswegen: A2, A12, A28/A1, A27;
- rail: Amsterdam -Maastricht/Heerlen;
Rotterdam/Den Haag - Twente/Groningen/Leeuwarden;
Arnhem/Nijmegen;
- water: Amsterdam-Rijnkanaal.

Daarnaast liggen in het RBU-gebied verbindingen op lokaal en regionaal niveau.

Zoals hiervoor reeds vermeld zijn de verkeersstromen de laatste jaren met name in verband met woon-werkverkeer gegroeid. De meeste verkeersbewegingen in de regio spelen zich af binnen het grondgebied van het RBU inclusief Zeist en Driebergen (regionaal en lokaal niveau). Daarnaast vinden de belangrijkste bovenregionale verkeersbewegingen tussen de Vervoerregio's Utrecht en Zuid-Holland plaats.

Voor een zo compact mogelijke uitbreiding van woon- en werkgebieden direct ten westen van de stad Utrecht vormen de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal belangrijke barrières. Op de A2 zal bovendien op termijn de capaciteit worden verruimd, waardoor deze barrière nog wordt versterkt.

Overige

In het landelijk gebied bij Vleuten-de Meern bevindt zich een groot glastuinbouwgebied (circa 158-310 ha.).

6 Te onderzoeken effecten

6.1 Overzicht te verwachten milieu-effecten

De m.e.r.-plichtige activiteiten uit het I.S.P. waarvan de milieu-effecten worden beschreven zijn:

- wonen;
- werken;
- infrastructuur;
- glastuinbouw;
- recreatie.

In het MER zal aandacht worden besteed aan de volgende milieuaspecten:

- bodemgebruik;
- bodem en grondwater;
- oppervlaktewater;
- lucht;
- geluid;
- flora, fauna en ecosystemen;
- landschap, geomorfologie, cultuurhistorie en archeologie;
- woon- en leefmilieu.

Voor elke activiteit wordt in tabel 1 tot en met 3 per milieu-aspect aangegeven welke milieu-effecten worden beschreven.

Bij de beschrijving van de milieu-effecten en het MER zal worden aangegeven of de effecten tijdelijk of permanent, ophefbaar of onomkeerbaar zijn, op korte of op lange termijn spelen en of een cumulatie van effecten optreedt. Ook wordt aangegeven of het studiegebied groot of klein is. Naast de beschrijving van de effecten zal aandacht worden besteed aan positieve ontwikkelingen en mogelijk te nemen mitigerende maatregelen.

Bijzondere aandacht zal worden besteed aan de milieu-effecten die per alternatief verschillend (onderscheidend) zijn.

Van de te beschouwen activiteiten zijn effecten te verwachten in de aanlegfase, de gebruiksfase en in een calamiteitsituatie. Deze fases zullen in de effectbeschrijvingen worden onderzocht.

Bij de beschrijving van de effecten en de vergelijking van de alternatieven dient de huidige situatie en de autonome ontwikkeling als referentiekader. Normen en streefwaarden van het milieubeleid worden bij de vergelijking betrokken. Tevens wordt nagegaan of de doelstellingen worden verwezenlijkt.

De beschrijving van de effecten zal wat betreft het detailniveau worden afgestemd op het niveau dat relevant is voor het (m.e.r.-plichtige) besluit.

Tabel 6.1: Te onderzoeken effecten voor de activiteiten wonen, werken en glastuinbouw.

Effect	Wonen, werken en glastuinbouw
Bodemgebruik	- beïnvloeding van het bodemgebruik ter plaatse van de locatie; - beïnvloeding van het bodemgebruik in de omgeving van de locatie;
Bodem en grondwater	- kwaliteitsveranderingen in de bodem en het grondwater; - zettingen als gevolg van (tijdelijke) peilverlaging en/of toegenomen maaiveldbelasting ter plaatse van de locatie; - zettingen als gevolg van (tijdelijke) peilverlaging in de omgeving van de locatie; - beïnvloeding van de waterhuishouding (grondwaterstanden en -stromingen) ter plaatse en in de omgeving van de locatie;
Oppervlakte-water	- beïnvloeding van de waterhuishouding (stromingen, water aan- en afvoer) ter plaatse en in de omgeving van de locatie; - kwaliteitsveranderingen in het oppervlaktewater.
Lucht	- verandering van de luchtkwaliteit als gevolg van emissies; - verandering van de luchtkwaliteit als gevolg van de verkeersintensiteit op bestaande wegen; - verandering van de luchtkwaliteit als gevolg van veranderd grondgebruik (bijvoorbeeld: woningbouw in plaats van landbouw);
Geluid	- verandering van de geluidsbelasting ter plaatse van de locatie als gevolg van activiteiten (verkeer, scholen); - verandering van de geluidsbelasting in de omgeving van de locatie bijvoorbeeld als gevolg van verandering verkeersintensiteit op bestaande wegen.
Flora, fauna, ecosystemen	- het verdwijnen van oppervlakten van floristisch waardevolle gebieden en vegetatietypen ter plaatse van de locatie; - het verdwijnen van belangrijke biotopen voor (avi)fauna ter plaatse van de locatie; - de (indirecte) aantasting van vegetatiekundig waardevolle gebiedsdelen en/of belangrijke biotopen voor (avi)fauna in de omgeving van de locatie als gevolg van een mogelijke verandering in de grondwaterstand, verandering van de kwel, verandering van de waterkwaliteit en/of verdrogingsverschijnselen; - verstoring van ecologische relaties (Ecologische Hoofdstructuur) met het omringende gebied; - positieve effecten voor natuur en landschap door toepassing van natuurbouw; - aantasting van flora en vegetatie door toename stedelijke druk (betreding) - verstoring van (avi)fauna door toename stedelijke druk en verkeer.
Landschap, geomorfologie, cultuurhistorie en archeologie	- verstoring van de landschappelijke en/of geomorfologische hoofdstructuur; - de aantasting van landschappelijk en/of geomorfologische waardevolle elementen; - de aantasting of verandering van archeologische en/of cultuurhistorisch waardevolle elementen;
Woon- en leefmilieu	- beïnvloeding van het woon- en leefmilieu ter plaatse van de locatie als gevolg van het veranderde grondgebruik; - beïnvloeding van het woon- en leefmilieu in de omgeving van de locatie als gevolg van het veranderde grondgebruik (toename voorzieningenniveau, verandering sociaal klimaat); - beïnvloeding van woon- en leefmilieu door verandering van de luchtkwaliteit; - beïnvloeding van woon- en leefmilieu door verandering van de geluidsbelasting.

Tabel 6.2: Te onderzoeken effecten voor te ontwikkelen infrastructuur

Effect	Weginfrastructuur
Bodemgebruik	- beïnvloeding van het bodemgebruik ter plaatse van de locatie; - beïnvloeding van het bodemgebruik in de omgeving van de locatie;
Bodem en grondwater	- kwaliteitsveranderingen in de bodem en het grondwater; - zettingen als gevolg van (tijdelijke) peilverlaging en/of toegenomen maaiveldbelasting ter plaatse van de locatie; - zettingen als gevolg van (tijdelijke) peilverlaging in de omgeving van de locatie; - beïnvloeding van de waterhuishouding (grondwaterstanden en -stromingen) ter plaatse en in de omgeving van de locatie; - te verwachten verontreiniging van bodem en grondwater ten gevolge van de activiteit en/of ten gevolge van calamiteiten.
Oppervlakte-water	- beïnvloeding van de waterhuishouding (verruimen of verleggen waterlopen) ter plaatse en in de omgeving van de locatie; - kwaliteitsveranderingen in het oppervlaktewater.
Lucht	- verandering van de luchtkwaliteit als gevolg van de toename van het wegverkeer, eventueel afname elders (toename emissie van verbrandingsgassen); - verandering van de luchtkwaliteit als gevolg van veranderd grondgebruik (bijvoorbeeld: wegen in plaats van landbouw);
Geluid	- verandering van de geluidsbelasting ter plaatse van de locatie als gevolg van wegverkeer; - verandering van de geluidsbelasting in de omgeving van de locatie bijvoorbeeld als gevolg van een afname van het wegverkeer in de omgeving.
Flora, fauna, ecosystemen	- verstoring van ecologische relaties (Ecologische Hoofdstructuur) met het omringende gebied; - het verdwijnen van oppervlakten van floristisch waardevolle gebieden en vegetatietypen ter plaatse van de locatie; - het verdwijnen van belangrijke biotopen voor (avi)fauna ter plaatse van de locatie; - verstoring van belangrijke biotopen voor (avi)fauna in de omgeving van de locatie door geluid; - de indirecte aantasting van vegetatiekundig waardevolle gebiedsdelen en/of belangrijke biotopen voor (avi)fauna in de omgeving van de locatie als gevolg van een mogelijke verandering in de grondwaterstand, verandering van de kwel, verandering van de waterkwaliteit en/of verdrogingsverschijnselen;
Landschap, geomorfologie, cultuurhistorie en archeologie	- verstoring van de landschappelijke en/of geomorfologische hoofdstructuur; - de aantasting van visueel-landschappelijke en/of geomorfologische waardevolle elementen; - de aantasting of verandering van archeologische en/of cultuurhistorisch waardevolle elementen.
Woon- en leefmilieu	- barrièrewerking van weginfrastructuur in woongebieden; - beïnvloeding van woon- en leefmilieu door verandering van de luchtkwaliteit; - beïnvloeding van woon- en leefmilieu door verandering van geluidbronnen; - beïnvloeding van woon- en leefmilieu door veranderen van externe veiligheid (vervoer gevaarlijke stoffen);

Tabel 6.3: Te onderzoeken effecten voor de activiteit recreatie

Effect	Recreatie
Bodemgebruik	- beïnvloeding van het bodemgebruik ter plaatse van de locatie; - beïnvloeding van het bodemgebruik in de omgeving van de locatie;
Bodem en grondwater	- kwaliteitsveranderingen in de bodem en het grondwater. - zettingen als gevolg van (tijdelijke) peilverlaging en/of toegenomen maaiveldbelasting ter plaatse van de locatie; - zettingen als gevolg van (tijdelijke) peilverlaging in de omgeving van de locatie; - beïnvloeding van de waterhuishouding (grondwaterstanden en -stromingen) ter plaatse en in de omgeving van de locatie;
Oppervlakte-water	- beïnvloeding van de waterhuishouding (verleggen of verbreden waterlopen) ter plaatse en in de omgeving van de locatie; - kwaliteitsveranderingen in het oppervlaktewater.
Lucht	- verandering van de luchtkwaliteit als gevolg van veranderd grondgebruik (bijvoorbeeld: recreatie in plaats van landbouw); - verandering van de luchtkwaliteit als gevolg van de verkeersintensiteit op bestaande wegen.
Geluid	- verandering van de geluidsbelasting ter plaatse van de locatie als gevolg van recreatieactiviteiten; - verandering van de geluidsbelasting in de omgeving van de locatie als gevolg van wegverkeer.
Flora, fauna, ecosystemen	- het verdwijnen van oppervlakten van floristisch waardevolle gebieden en vegetatietypen ter plaatse van de locatie; - het verdwijnen van belangrijke biotopen voor (avi)fauna ter plaatse van de locatie; - verstoring van belangrijke biotopen voor (avi)fauna in de omgeving van de locatie door geluid; - de indirecte aantasting van vegetatiekundig waardevolle gebiedsdelen en/of belangrijke biotopen voor (avi)fauna in de omgeving van de locatie als gevolg van een mogelijke verandering in de grondwaterstand, verandering van de kwel, verandering van de waterkwaliteit en/of verdrogingsverschijnselen; - aantasting van flora en vegetatie in de omgeving van de locatie door betreding; - verstoring van de (avi)fauna in de omgeving van de locatie door geluid van de activiteit; - ontwikkelen van vegetatiekundig waardevolle gebiedsdelen en/of belangrijke biotopen voor (avi)fauna door natuurontwikkeling.
Landschap, geomorfologie, cultuurhistorie en archeologie	- verstoring van de landschappelijke en/of geomorfologische hoofdstructuur; - de aantasting van visueel-landschappelijke en/of geomorfologische waardevolle elementen; - de aantasting of verandering van archeologische en/of cultuurhistorisch waardevolle elementen.
Woon- en leefmilieu	- beïnvloeding van het woon- en leefmilieu in de omgeving van de locatie als gevolg van het veranderde grondgebruik; - beïnvloeding van woon- en leefmilieu door toename recreatie-verkeer (lucht, geluid).

6.2 Effectvergelijking

Bij de vergelijking van de alternatieven wordt gebruik gemaakt van een eenvoudige multicriteria-analyse (MCA). In de MCA worden (keuze)mogelijkheden aan de hand van beschikbare veelsoortige informatie zo systematisch mogelijk geïnventariseerd, geclassificeerd, geanalyseerd en zo overzichtelijk mogelijk gepresenteerd. Kenmerkend voor dergelijke methoden is dat wordt uitgegaan van een aantal duidelijk geformuleerde toetsingscriteria dan wel beoordelingsaspecten. Een ander belangrijk

kenmerk van een MCA is dat expliciet rekening wordt gehouden met verschillende prioriteitstellingen.

Voor de uitvoering van MCA zijn meerdere methodieken ontwikkeld. In het MER I.S.P. wordt gebruik gemaakt van de gewogen sommeringsmethode. Met deze methode kunnen zowel kwalitatieve als kwantitatieve gegevens worden verwerkt en met elkaar worden vergeleken. De gewogen sommeringsmethode is een inzichtelijke methode, waardoor een heldere presentatie van de evaluatie en de resultaten kan worden gegeven.

In de voorgestelde methode worden de toetsingscriteria gegroepeerd in een aantal criteriumgroepen. Voor elk criterium wordt eerst een relatieve geschiktheid van alternatieven/varianten bepaald. Aan de criteria binnen een groep worden gewichten toegekend die het relatieve belang van de criteria weergeven. De MCA geeft een voorkeursvolgorde van de alternatieven aan per groep (milieu)aspecten. Ongelijksoortige milieuaspecten worden niet tegen elkaar afgewogen.

De resultaten van de MCA worden getoetst op de mate waarin het resultaat verandert bij variërende gewichtstoekenning. Daartoe wordt een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd.

Aan de hand van de effectbeschrijvingen en -vergelijking worden eerst de thematische alternatieven en later het meest milieuvriendelijke alternatief ontwikkeld (zie ook hoofdstuk 4).

7 Besluiten, beleidskader en procedures

7.1 M.e.r.-plichtige besluit

Met de ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst door alle in het RBU samenwerkende gemeenten heeft het RBU een formele status. De ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst door de gemeenten heeft op 27 januari 1993 plaatsgevonden.

Het I.S.P. is daarmee een formeel ruimtelijk plan in de zin van de Wet RO. Dat betekent dat op grond van de in het I.S.P. opgenomen m.e.r.-plichtige activiteiten ten behoeve van het vaststellen van het plan een MER moet worden gemaakt. Voorjaar 1993 heeft het RBU bij besluit het Ruimtelijk Ontwikkelings Perspectief vastgesteld.

In termen van de Wet Milieubeheer wordt de vaststelling van het I.S.P. door het bevoegd gezag (RBU) als het m.e.r.-plichtig besluit aangeduid.

7.2 Reeds genomen besluiten

In het MER zal een overzicht worden gegeven van de besluiten die hebben geresulteerd in de huidige plannen. Voorts zal een overzicht worden gegeven van het relevante overheidsbeleid zoals neergelegd in diverse plannen.

In onderstaand overzicht zijn per beleidsterrein relevante nota's opgenomen van rijk, provincie en samenwerkingsverbanden.

De volgende beleidsnota's zijn in het kader van het MER I.S.P.-Utrecht van belang (de lijst is niet uitputtend):

Ruimtelijke Ordening:

Rijk:

- Ministerie van VROM, Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening (1988);
- Ministerie van VROM, Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX, 1991);
- Ministerie van VROM, Perspectievenschets Ruimtelijke Ordening - 2015 (1991).

Provincie:

- Streekplan Utrecht, 28 november 1986;
- Provincie Utrecht, Overlegnota ter voorbereiding van het nieuwe streekplan van de provincie Utrecht, Op weg van schets naar plan, december 1991.

Regio, gemeente:

- Regionaal Beraad Utrecht, Structuurvisie Utrecht 2015 Pre-advies Werkgroep De Smidt, juni 1990;
- Regionaal Beraad Utrecht, Contourennota, Intergemeentelijk Structuurplan Regio Utrecht, mei 1992;
- Regionaal Beraad Utrecht, Nota Hoofddijnen Intergemeentelijk Structuurplan, februari 1993;

Volkshuisvesting:Provincie:

- Provincie Utrecht, Ontwerp-nota over volkshuisvesting in de provincie Utrecht 1993-1997, januari 1992;

MilieuRijk:

- Ministerie van VROM, Nationaal Milieubeleidsplan (NMP, 1989);
- Ministerie van VROM, Nationaal Milieubeleidsplan Plus (NMP, 1989);
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Derde Nota Waterhuishouding (1989).

Provincie:

- Provincie Utrecht, Grondwaterbeschermingsplan provincie Utrecht (1988);
- Provincie Utrecht, Provinciaal Afvalstoffenplan II (1991);
- Provincie Utrecht, Startnotitie M.E.R. woningbouwlocaties Streekplan Utrecht, december 1991;
- Provincie Utrecht, Ontwerp Milieubeleidsplan provincie Utrecht 1993-1997, Kwaliteit boven groei, 1992;
- Provincie Utrecht, Uitvoeringsprogramma milieubeleid 1992, Werken aan het milieu, februari 1992.

Regio, gemeente:

- Rapportage Milieu-inventarisatie omgeving Houten, Bodem/Flora/Vegetatie, juni 1990
- Regionaal Beraad Utrecht, Ecologische Toetsing Stedebouwkundige Modellen Regio Utrecht, mei 1990;
- Regionaal Beraad Utrecht, Milieutoets Structuurvisie Utrecht 2015, juni 1990;
- Regionaal Beraad Utrecht, Naar een duurzame ontwikkeling in de regio Utrecht; nov. 1991;
- Regionaal Beraad Utrecht, Intergemeentelijk Structuurplan Utrecht en milieu-effect rapportage (1993);
- Regionaal Beraad Utrecht, Onderzoeksprogramma Milieu / ISP, maart 1993.

Landbouw, Natuur en Landschap, RecreatieRijk:

- Ministerie Landbouw, natuurbeheer en Visserij, Nationaal Natuurbeleidsplan (1989), ministerie LNV;
- Ministerie Landbouw, natuurbeheer en Visserij, Structuurschema Groene Ruimte (1992);
- Ministerie Landbouw, natuurbeheer en Visserij, Nota Landschap, ministerie LNV (1992).

Provincie:

- Provincie Utrecht, Toeristisch Recreatief Ontwikkelingsplan van de Provincie Utrecht, januari 1985;
- Provincie Utrecht, Uitwerkingsplan stiltegebieden, Utrecht, (1990);

- Provincie Utrecht, Beleidsplan natuur en landschap provincie Utrecht ontwerp, december 1990;
- Beleidsnota Openluchtrecreatie: Kiezen voor Recreatie (1991);
- Provincie Utrecht, Beleidsplan natuur en landschap provincie Utrecht, (1992);
- Stuurgroep Groene Hart, Nadere uitwerking Vierde nota Plan van aanpak ROM-beleid, (1992).

Verkeer en vervoer

Rijk:

- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (1990);

Regio, gemeente:

- Startnotitie Verkeer en vervoer in de corridor Amsterdam-Utrecht (1990);
- Ambtelijke werkgroep van de Vervoerregio Utrecht i.o., Regionaal Verkeers- en Vervoerplan Utrecht (concept 1992).

Economie

Provincie:

- Provincie Utrecht, Concept nota sociaal-economisch beleid 1993-1997, (juni 1992).

7.3 Te volgen procedures

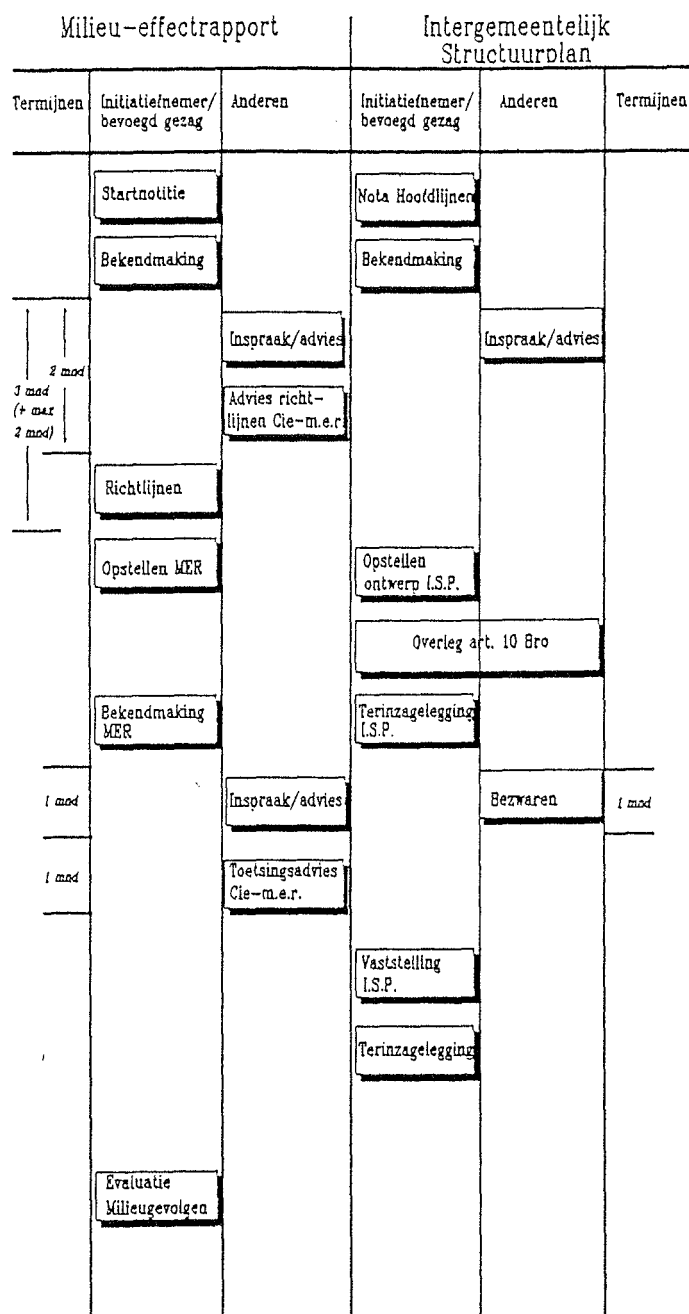
Het RBU streeft ernaar het opstellen van het MER I.S.P. parallel te laten lopen aan het opstellen van het I.S.P. Om dat te bereiken moet afstemming plaatsvinden van de m.e.r.-procedure zoals beschreven in de Wet Milieubeheer en de procedure voor het opstellen van het I.S.P. zoals beschreven in de Wet ruimtelijke ordening. In figuur 7.1 worden de genoemde procedures en de relaties daartussen schematisch weergegeven. Hierna volgend wordt het schema toegelicht.

Voorafgaand aan het ontwerp I.S.P. is een Nota Hoofddijnen I.S.P. opgesteld waarin de door het RBU geplande ruimtelijke ontwikkelingen in de regio Utrecht globaal worden beschreven. De Nota Hoofddijnen I.S.P. wordt vrijwel gelijktijdig met de startnotitie gepubliceerd.

De inzage termijn (inspraaktermijn) moet tenminste één maand bedragen. Twee maanden na de terinzagelegging moet het advies van de Commissie-m.e.r. ten aanzien van de richtlijnen zijn uitgebracht. Binnen deze termijn vindt informeel overleg plaats tussen de initiatiefnemer, het bevoegd gezag en de Commissie-m.e.r. en wordt het studiegebied bezocht.

Na het advies van de Commissie-m.e.r. zal het bevoegd gezag de richtlijnen definitief vaststellen. In de regel gebeurt dit binnen één maand doch maximaal binnen drie maanden na het advies van de Commissie-m.e.r. Nadat het MER en het I.S.P. (in concept) zijn opgesteld moeten beide stukken weer gedurende minimaal één maand ter inzage worden gelegd.

Figuur 7.1: Procedure m.e.r. en I.S.P.



Binnen één maand na het verstrijken van de inspraaktermijn moet de Commissie-m.e.r. het toetsingsadvies uitbrengen aan het bevoegd gezag. Mede op basis van de resultaten van het MER, de inspraakreacties en het advies van de wettelijke adviseurs en de Cie-m.e.r. wordt het Intergemeentelijk Structuurplan Utrecht door het bevoegd gezag (RBU) vastgesteld (besluit).