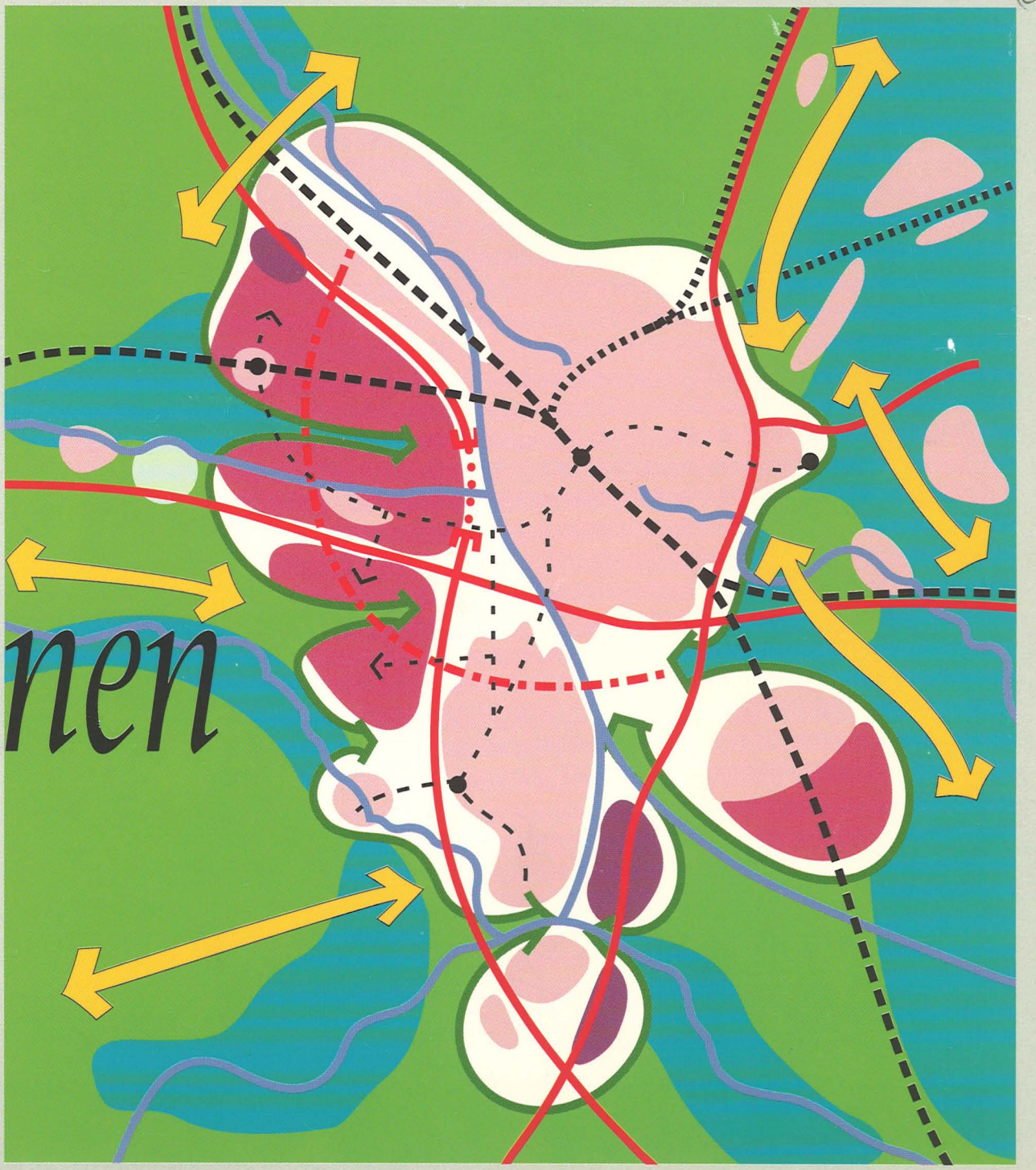
P 513-04 (2e)

isp

nota

hoofdlijnen



intergemeentelijk
structuurplan
regio utrecht

intergemeentelijk structuurplan

colofon

De Nota Hoofdlijnen van het Intergemeentelijke Structuurplan voor de regio Utrecht is opgesteld onder verantwoordelijkheid van de Stuurgroep Ruimtelijke Ordening van het Regionaal Beraad Utrecht. Deze stuurgroep bestaat uit de portefeuillehouders ruimtelijke ordening van alle deelnemende gemeenten:

- dhr. G. Mik (gemeente Utrecht, voorzitter)
- dhr. W.H.M. Sluis (gemeente Nieuwegein)
- dhr. J.P. van Eijken (gemeente De Bilt)
- mw. H.C. Melcherts (gemeente Vleuten-De Meern)
- mw. J.H.M.P. van Keep-Nieuwenhuizen (gem. Maarssen)
- dhr. R. Klaassen (gemeente Maartensdijk)
- dhr. F.J. Vos (gemeente Bunnik)
- mw. A. Slot-Glas (gemeente IJsselstein)
- dhr. L. Verbeek (gemeente Houten)
- dhr. J.Th. Passtoors (gemeente Vianen)
- dhr. H.P.Gielen (secretaris)
- dhr. G.W.van de Hoef (hoofd projectbureau)

De voorbereiding is gecoördineerd door een ambtelijke werkgroep, waaraan naast de gemeentelijke leden ook is deelgenomen door waarnemers van de provincie, verschillende rijksdiensten en de Kamer van Koophandel:

- dhr. D.T.Verwoert (gemeente Maarssen)
- dhr. R.D.Stam (LNO Utrecht)
- dhr. P.Vreeken (gemeente Utrecht)
- dhr. J.Hoornaar (gemeente De Bilt)
- dhr. A.de Heer (gemeente Vleuten-de Meern)
- dhr. H.M.Huntjens (gemeente Bunnik)
- dhr. J.van Mourik (gemeente IJsselstein)
- dhr. H.A.Wullink (gemeente Houten)
- dhr. P.J.Schinkel (gemeente Vianen)
- dhr. G.J.Slag (provincie Utrecht)
- dhr. P.J.M.Jansen (provincie Utrecht)
- dhr. R.Polman (provincie Utrecht)
- dhr. J.P.van Dorp (gemeente Nieuwegein)
- dhr. A.Loeve (Kamer van Koophandel)
- dhr. E.P.den Hertog (Rijkswaterstaat-Nieuwegein)
- mw. G.Palm (rijksconsulent Economische Zaken)
- dhr. H.M.Voorendt (Inspectie R.O. West)
- dhr. G.W.van de Hoef (voorzitter)
- dhr. H.P.Gielen (secretaris)

Voor het uitvoeren van alle noodzakelijke werkzaamheden is het Projectbureau ISP ingesteld. Dit Projectbureau is gevestigd aan de Minrebroederstraat 5 in Utrecht (030-332643) en geeft over de voortgang van de werkzaamheden regelmatig de Nieuwsbrief ISP uit.
Van dit Projectbureau maken deel uit:

- dhr. G.W. van de Hoef, Heidemij advies b.v. (hoofd projectbureau);
- dhr. H.P. Gielen, (secretaris);
- dhr. J.A.P.M.Knikkink, P.P.M.C. (projectleider ruimtelijk ontwerp);
- dhr. C.H. Paris, (projectleider realisatie);
- dhr. R.P. Schat, (projectleider communicatie en inspraak);
- dhr. T.G.M. Bentvelsen, Heidemij advies b.v. (projectplanner);
- mw. H.Ch. Schoonhoven, (administratieve ondersteuning);
- dhr. F.E.A.Huijts (redactie Nieuwsbrief ISP).

Bijdragen aan de Nota Hoofdlijnen ISP zijn geleverd door verschillende ambtelijke werkgroepen, die op onderdelen zijn ondersteund door:

- dhr. H. de Boer (Bureau voor ruimtelijke ordening en architectuur)
- dhr. J.A.M.van den Brand (Van den BrandAdvisering)
- dhr. P.J.van Liempt (Pro-Team B.V.)
- mw. M. Ruiter (TU- Delft)
- mw. B.A.M.P. van Hoek (K.U.Nijmegen).

isp

nota

hoofdlijnen

intergemeentelijk
structuurplan

Gemeentehuizen deelnemende gemeenten

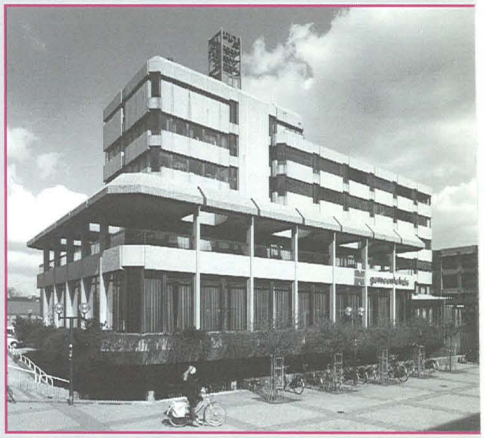
● De Bilt

● Bunnik

● Houten

● Maarssen

● Maartensdijk



● Nieuwegein

● Utrecht

● Vianen

● Vleuten-De Meern

● IJsselstein

intergemeentelijk structuurplan

inhoudsopgave

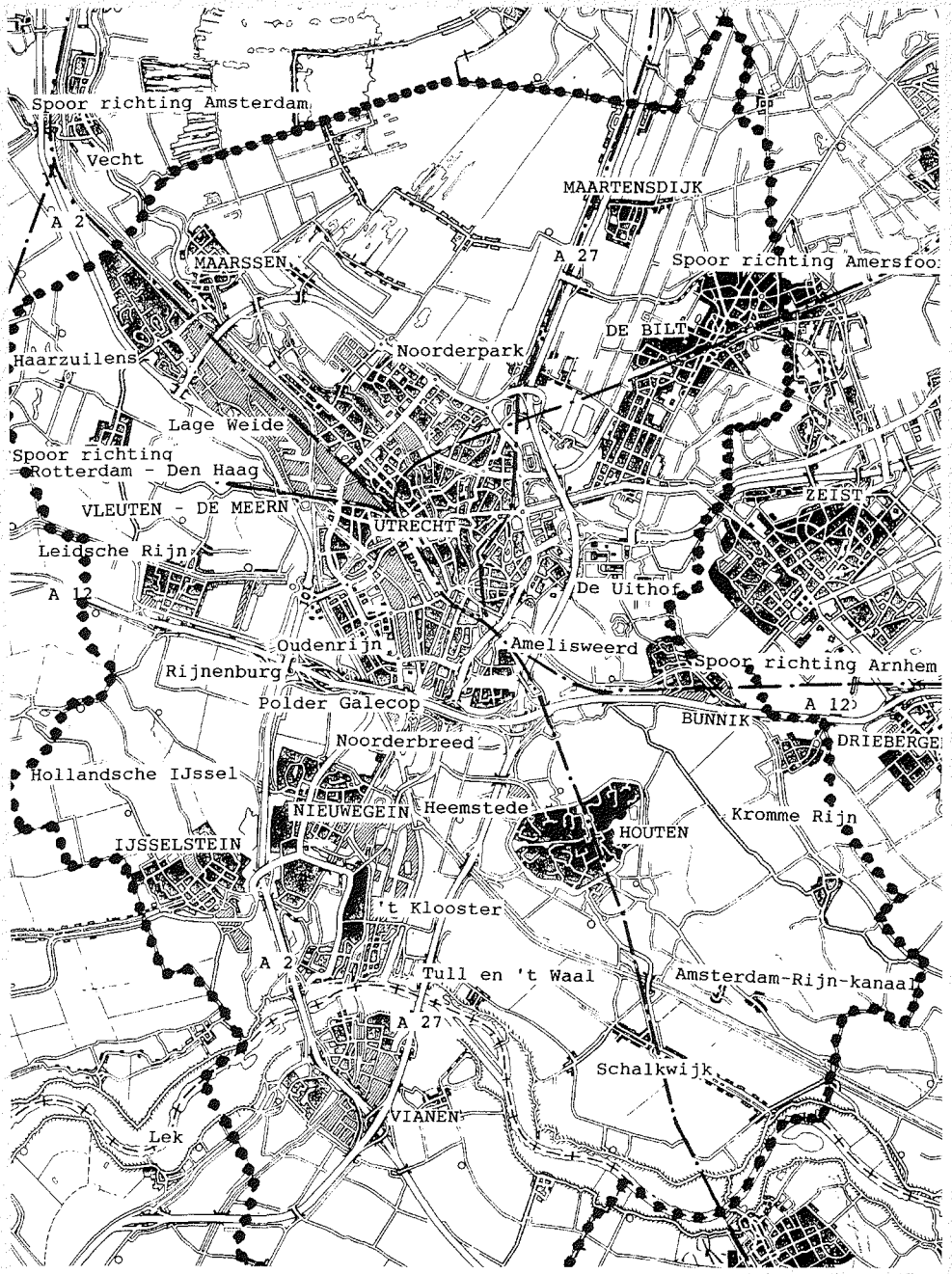
1.	**Inleiding**	**pagina 5**
1.1.	Doel van deze nota	pagina 5
1.2.	Plaatsbepaling van het ISP	pagina 5
1.3.	Methodische opbouw	pagina 7
2.	**Uitgangspunten en doelstellingen**	**pagina 9**
2.1.	Inleiding	pagina 9
2.2.	Regiovorming en Randstad internationaal	pagina 9
2.3.	Uitgangspunten ISP	pagina 12
2.4.	Ruimtebehoefte per sector	pagina 17
3.	**Het flexibele basisconcept**	**pagina 19**
3.1.	Inleiding	pagina 19
3.2.	Bestaand stedelijk gebied	pagina 21
3.3.	Landschap en ecologie	pagina 23
3.4.	Stadsgewestelijke infrastructuur	pagina 25
3.5.	Barrières en overige fysieke randvoorwaarden	pagina 27
3.6.	Zoekrichtingen voor verstedelijking	pagina 29
3.7.	Integratie van de structuurvariabelen	pagina 31
4.	**Ontwikkelingsvarianten**	**pagina 33**
4.1.	Inleiding	pagina 33
4.2.	De ontwikkelingsvarianten van 1995 tot 2005	pagina 33
4.3.	De ontwikkelingsvarianten van 2005 tot 2015	pagina 35
4.4.	Evaluatie	pagina 35
4.5.	Conclusies en aanbevelingen	pagina 37
5.	**Het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief**	**pagina 39**
5.1.	Inleiding	pagina 39
5.2.	De noordoostflank	pagina 39
5.3.	De westflank	pagina 39
5.4.	De zuidwestflank	pagina 41
5.5.	De zuidoostflank	pagina 42
5.6.	Bestaand stedelijk gebied	pagina 42
6.	**Van nota Hoofdlijnen naar ontwerp-ISP**	**pagina 43**
6.1.	Inleiding	pagina 43
6.2.	VINEX	pagina 44
6.3.	Sectorstudies	pagina 44
6.4.	Flankenstudies	pagina 45
6.5.	Thematische studies	pagina 46
6.6.	Milieu Effect Rapportage	pagina 47
6.7.	De realisatie	pagina 47
6.8.	Werkplanning	pagina 47

Figuren

De regio Utrecht	pagina 4
Methodische opbouw	pagina 6
Regiovorming	pagina 8
Toplocaties Randstad	pagina 10
Hoofdinfrastructuur in de regio	pagina 14
Historische ontwikkeling	pagina 18
Landschap en ecologie	pagina 22
Openbaar vervoersstructuur 2005	pagina 24
Barrières en fysieke randvoorwaarden	pagina 26
Zoekrichtingen verstedelijking	pagina 28
Het flexibele basisconcept	pagina 30
Ontwikkelingsvarianten	pagina 32
Varianten hoofdwegenstelsel	pagina 34
Het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief	pagina 40
Organisatieschema	pagina 43
Werkplanning	pagina 46

Afkortingen

ARK	Amsterdam Rijn Kanaal
A2	Autosnelweg Amsterdam - 's-Hertogenbosch
A12	Autosnelweg Den Haag/Rotterdam - Arnhem
HOV	Hoogwaardig openbaar vervoer
ISP	Intergemeentelijk Structuurplan
OV	Openbaar vervoer
RBU	Regionaal Beraad Utrecht
RVVP	Regionaal verkeers- en vervoersplan
VINEX	Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra



Grens van het RBU

0 5 km

1.1. Doel van deze nota

De voorliggende nota markeert een belangrijke stap op weg naar een Intergemeentelijk Structuurplan (ISP) voor de regio Utrecht. Ze geeft tussentijdse informatie over de planvoorbereiding voor het ISP, mede in relatie tot de VINEX-procedure. Met deze nota worden in enkele hoofdlijnen 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 ISP wordt opgesteld.

De Nota Hoofdlijnen is vervaardigd in opdracht van het Regionaal Beraad Utrecht (RBU) waar de volgende gemeenten deel van uitmaken:

- **De Bilt**
- **Bunnik**
- **Houten**
- **Maarssen**
- **Maartensdijk**
- **Nieuwegein**
- **Utrecht**
- **Vianen**
  (aangemeld als lid)
- **Vleuten-de Meern**
- **IJsselstein**

1.2. Plaatsbepaling van het ISP

In 1991 hebben de gemeenteraden van de bij het RBU aangesloten gemeenten een Plan van Aanpak vastgesteld waarin de weg is aangegeven waarlangs het ISP zal worden opgesteld. De onderhavige nota Hoofdlijnen beschrijft de stand van zaken in de planvorming van het ISP en de beleidskeuzen die nu aan de orde zijn.
De aanzet voor de planvorming van het ISP is gelegen in de reactie vanuit de regio op het verschijnen van de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening in 1988. In de vorm van de notitie: "Utrechts bijdrage aan een sterke randstad" reageerde de regio op de potentiële rol die het kon spelen in de ontwikkeling van de Randstad. Daarbij is toen besloten om een eigen visie voor de ruimtelijke ontwikkeling van de regio uit te brengen. Dat gebeurde in eerste instantie in de "Structuurvisie 2015", die in 1990 werd opgesteld. In deze Structuurvisie zijn belangrijke uitgangspunten voor de ruimtelijke ontwikkeling van de regio onderzocht op grond van een nauwkeurige analyse van een aantal ruimtelijke modellen voor de ontwikkeling van de regio vanaf het jaar 1995 tot aan 2015.

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 Intergemeentelijke Structuurplan. De intentie daartoe is vastgelegd in het Startconvenant RBU dat in 1991, samen met het Plan van Aanpak ISP door de gemeenteraden van de RBU-gemeenten werd vastgelegd.

Parallel aan de planvorming voor het ISP wordt er door de regio, samen met Rijk en Provincie gewerkt aan de uitwerking van de Planologische Kernbeslissing (PKB) VINEX voor het stadsgewest. In het Startconvenant VINEX wordt de uitwerking van de PKB inhoudelijk en organisatorisch gekoppeld aan het ISP. Het ruimtelijke ontwikkelingsperspectief dat het ISP zal bieden voor de lange termijn (2015), zal mede het kader zijn voor afspraken in het Uitvoeringscontract VINEX voor de periode 1995 tot 2005. Daarvoor zijn ook in de realisatiestrategie ISP en VINEX aan elkaar gekoppeld.

Methodische opbouw

Hoofdstuk 2

Hoofdstuk 3

Hoofdstuk 4

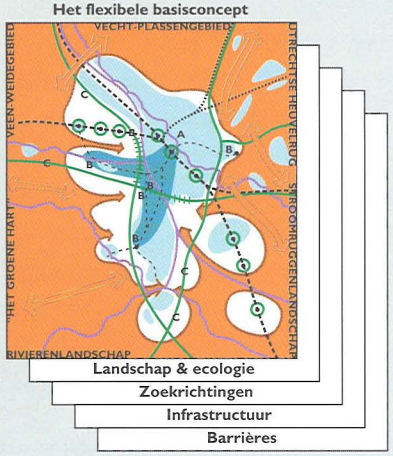
Hoofdstuk 5

Hoofdstuk 6

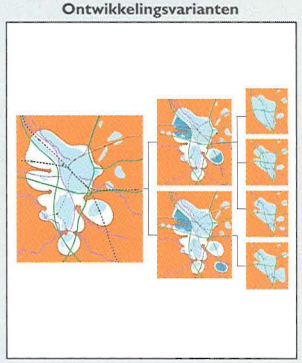
Uitgangspunten

Doelstellingen

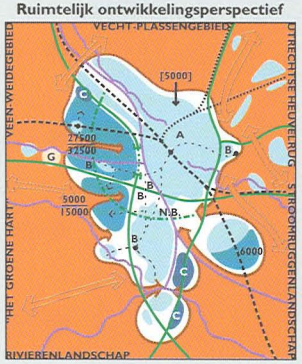
Het flexibele basisconcept



Ontwikkelingsvarianten



Ruimtelijk ontwikkelingsperspectief



Vervolg

Enkele reeds vastgestelde uitgangspunten voor het ISP, die van belang zijn voor de thans uit te werken maatregelen, zijn :

▼ het ISP is een integraal plan. Voor het gehele grondgebied van de regio wordt beleid geformuleerd voor de verstedelijkingsopgave voor de periode tot 2015 en de daarmee samenhangende infrastructuur, alsmede voor de ontwikkeling van het landelijk gebied. Voor het bestaand stedelijk gebied wordt geen beleid uitgewerkt, zij het dat wel de samenhang van de verstedelijking met de ontwikkelingen in het bestaand stedelijk gebied, de daarvoor noodzakelijke herstructurering, de bouw van 5000 woningen in en aansluitend aan het bestaand stedelijk gebied conform de VINEX aan de orde wordt gesteld;

▼ het ISP is uitvoeringsgericht. Daarbij is overigens selectiviteit van belang. Uitsluitend voor zogenaamde majeure projecten, dat wil zeggen projecten met een duidelijk gemeente-overstijgend belang, worden bindende afspraken met betrekking tot de uitvoering gemaakt. Dit uitgangspunt heeft extra betekenis gekregen door de VINEX en het daarvoor opgestelde startconvenant, vanwege de afspraken die daarin over de uitvoering van het beleid zijn gemaakt. Een samenvatting van deze afspraken is reeds in de Contourennota opgenomen.

▼ elke deelnemende gemeente levert aan het ISP een duidelijke en herkenbare bijdrage. De flankenstudies zijn mede bedoeld om hieraan uitwerking te geven. Daarbij gaat het er om de majeure projecten zodanig concreet en gedetailleerd uit te werken, dat na vaststelling van het ISP direct tot uitvoering kan worden overgegaan.

1.3. Methodische opbouw

In het huidige stadium van planvorming gaat het om ontwikkelingen op hoofdlijnen en de strategische keuzen die daarmee samenhangen. Om de besluitvorming daarover te vergemakkelijken is een methodische aanpak gehanteerd waarin het planproces is opgedeeld in een vijftal stappen. Deze corresponderen met de hoofdstuk indeling van de voorliggende nota (zie ook figuur hiernaast

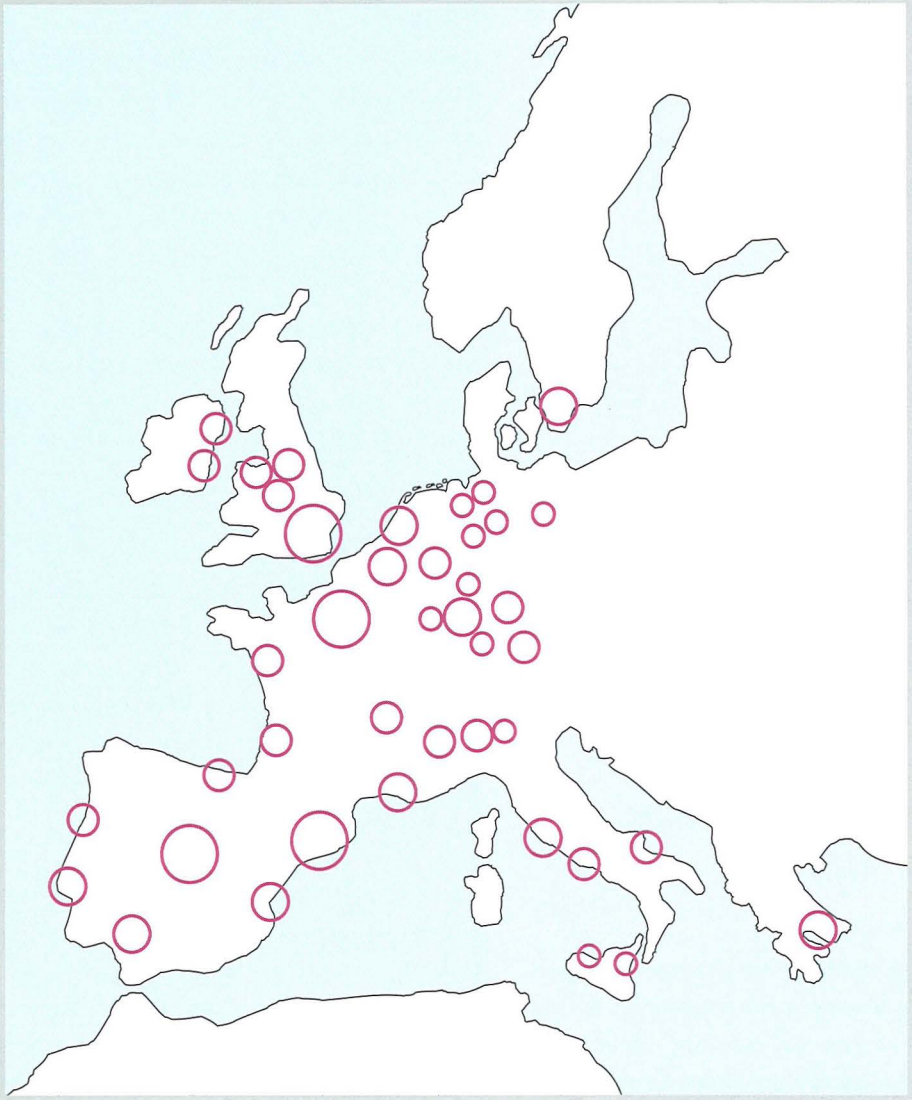
1. In de eerste stap (hoofdstuk 2) worden de programmatische uitgangspunten en ruimtelijke doelstellingen geresumeerd, die in de aanloopfase van het ISP, met name in de Structuurvisie 2015 en de Contourennota, reeds zijn vastgelegd. Voor de berekening van de ruimtebehoevende sectoren zoals economie (werkgelegenheid), volkshuisvesting, milieu, landschap, enzovoort, is gebruik gemaakt van informatie van de betreffende sectorale werkgroepen.

2. Vervolgens zijn de belangrijkste structuurbepalende variabelen, de 'dragers' voor de ruimtelijke ontwikkeling geïdentificeerd en samengebracht in het zogenaamde flexibele basisconcept (hoofdstuk 3).

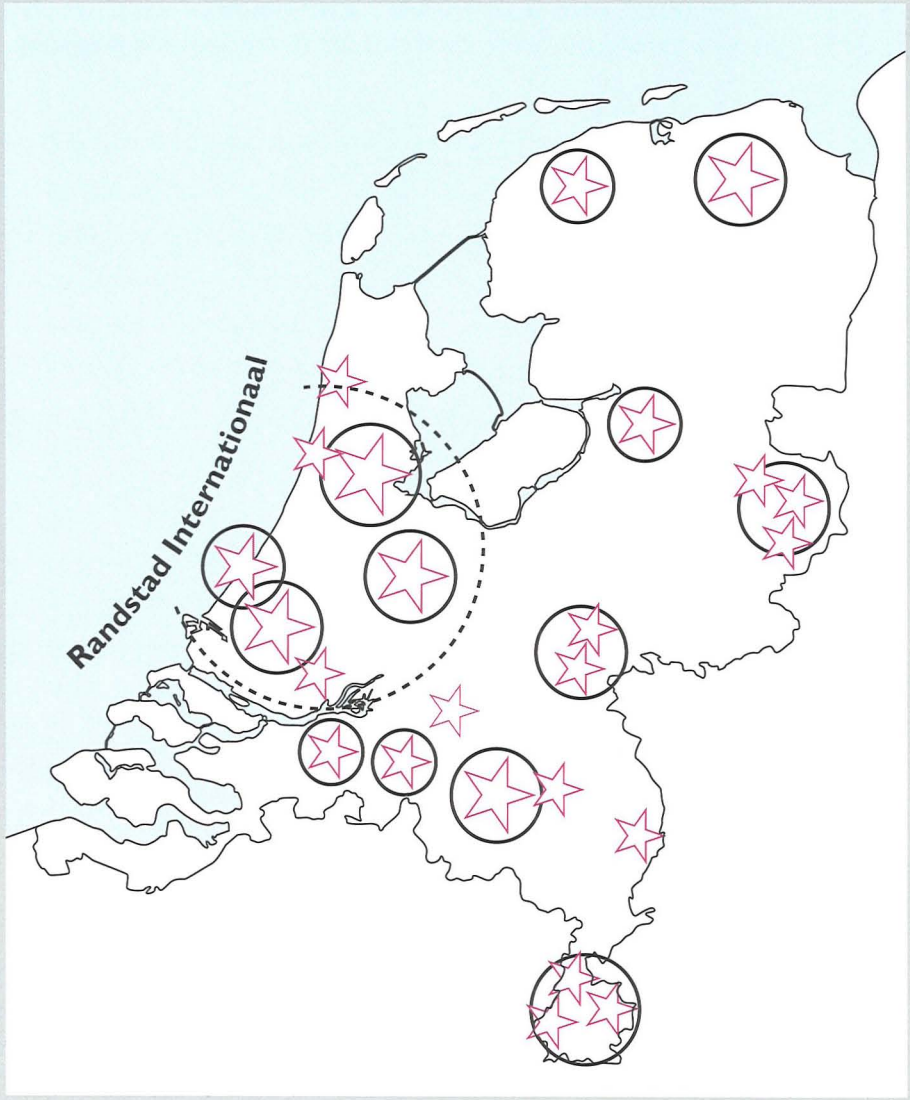
3. Binnen de ruimte, die het flexibele basisconcept daarvoor biedt, zijn een aantal alternatieve ontwikkelingsvarianten voor de periode van 1995 tot 2005 en van 2005 tot 2015 uitgewerkt. Belangrijkste variabelen daarbij zijn de ruimte die de vastgestelde VINEX tot aan 2005 daarvoor nog biedt en de hoofdwegeninfrastructuur (hoofdstuk 4).

4. Na afweging van de ontwikkelingsvarianten wordt in hoofdstuk 5 op een beleidskaart het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief aangegeven. Deze kaart geeft de ruimte aan waarbinnen het ruimtelijk ontwerp van het ISP, in samenhang met de flankenstudies, nader moet worden uitgewerkt.

5. De organisatorische samenhang en het werkplan voor de vervolgfase is toegelicht in het laatste hoofdstuk.



Functionele stedelijke regio's (Europa 2000)



Stedelijke knooppunten (Vinex)

hoofdstuk twee

uitgangspunten en doelstellingen

2.1. Inleiding

De ruimtelijke ontwikkeling van de regio Utrecht vindt plaats in de context van ontwikkelingen op nationale (Randstad) en internationale schaal. Op nationale schaal zien we op sommige beleidsterreinen een verschuiving van het zwaartepunt van lokale besturen naar het niveau van de regio's. Het door de RBU-gemeenten samen opstellen van het ISP geeft hier uitdrukking aan . Deze ontwikkeling is nog niet uitgekristalliseerd en de discussie over de optimale structuur voor het openbaar bestuur moet zijn beslag nog krijgen in nieuwe wetgeving. Een belangrijke mijlpaal in deze discussie is de publikatie van het ontwerp Kaderwet Bestuurlijke Vernieuwing. De vormgeving van het openbaar bestuur op regionaal niveau is daarbij een centraal thema. Op deze plaats is vooral relevant dat de figuur van het intergemeentelijk structuurplan wordt gezien als een geschikte planvorm voor regionale ruimtelijke ordening. Met de uitgangspunten van het ISP, die in dit hoofdstuk zijn samengevat, wordt door het RBU geprobeerd zo goed mogelijk bij deze ontwikkelingen aan te sluiten.

In de Contourennota zijn reeds veel uitgangspunten voor het ISP geformuleerd. Deze vormen een nadere concretisering van de uitgangspunten van de Structuurvisie Utrecht 2015 op basis van de sectorale beleidsanalyses, waar de Contourennota een samenvatting van geeft. Ook sluiten ze aan bij de discussie over het startconvenant van de VINEX. In paragraaf 2.3. worden de uitgangspunten en doelstellingen voor het ISP samengevat.

In de Contourennota is betrekkelijk weinig aandacht gegeven aan de positie van de regio in de Randstad in de context van schaalvergrotingsprocessen op nationale en internationale schaal. Ook kon in de Contourennota nog niet worden ingespeeld op het rapport van de UNIE: "Voor een sterke en leefbare Utrechtse regio". Daaraan wordt in paragraaf 2.2. aandacht besteed.

Tot slot wordt in paragraaf 2.4 voor de relevante ruimtelijke sectoren aangegeven in welke ruimtebehoefte het ISP op middellange en lange termijn moet voorzien.

pagina n e s e n

2.2. Regiovorming en Randstad internationaal

Maatschappelijke veranderingsprocessen zijn van invloed op de bestuurlijke organisatie waarbinnen de ruimtelijke ordening zich afspeelt. De toenemende internationalisering komt tot uitdrukking in het ontstaan van een bestuurslaag op het niveau van de Europese Gemeenschap. Deze bestuurslaag ontwikkelt zich steeds meer tot een bestuursapparaat met een eigen dynamiek en eigen beleidsinstrumenten, ook op het terrein van de regionale economische en ruimtelijke ontwikkeling (het zogenaamde Europa van de regio's, zie figuur hiernaast). Met het uitbrengen van de beleidsnotitie Vernieuwing Bestuurlijke Organisatie (BON-3) is thans ook voor de regio Utrecht de mogelijkheid geschapen zich tot een zelfstandig bestuursorgaan te ontwikkelen.

De positiebepaling van de Randstad, waar de regio Utrecht onderdeel van uitmaakt, in het internationale krachtenspel, is uitgewerkt in de 'Nadere Uitwerking Randstad Internationaal'. Daarbij worden drie vestigingsmilieus onderscheiden waarmee de Randstad zich bij uitstek internationaal kan profileren (zie pagina 10). Met name voor projecten binnen deze milieus geldt dat zij kunnen worden aangemerkt als sleutelprojecten ter uitvoering van het Rijksbeleid.

Toplocaties randstad

Legenda

Stedelijke voorzieningen en kantoren

1. Amsterdam - IJ-oevers
2. Den Haag - Nieuw Centrum
3. Rotterdam - Kop van Zuid
4. Utrecht City Project
5. Integraal Plan Noordrand

Kantoren

1. Amsterdam - Zuid-Oost
2. Rotterdam - Weena
3. Oudenrijn
4. Rijnsweerd
5. Zoetermeer

Bedrijven en Distributie & logistiek

Luchthaven Schiphol

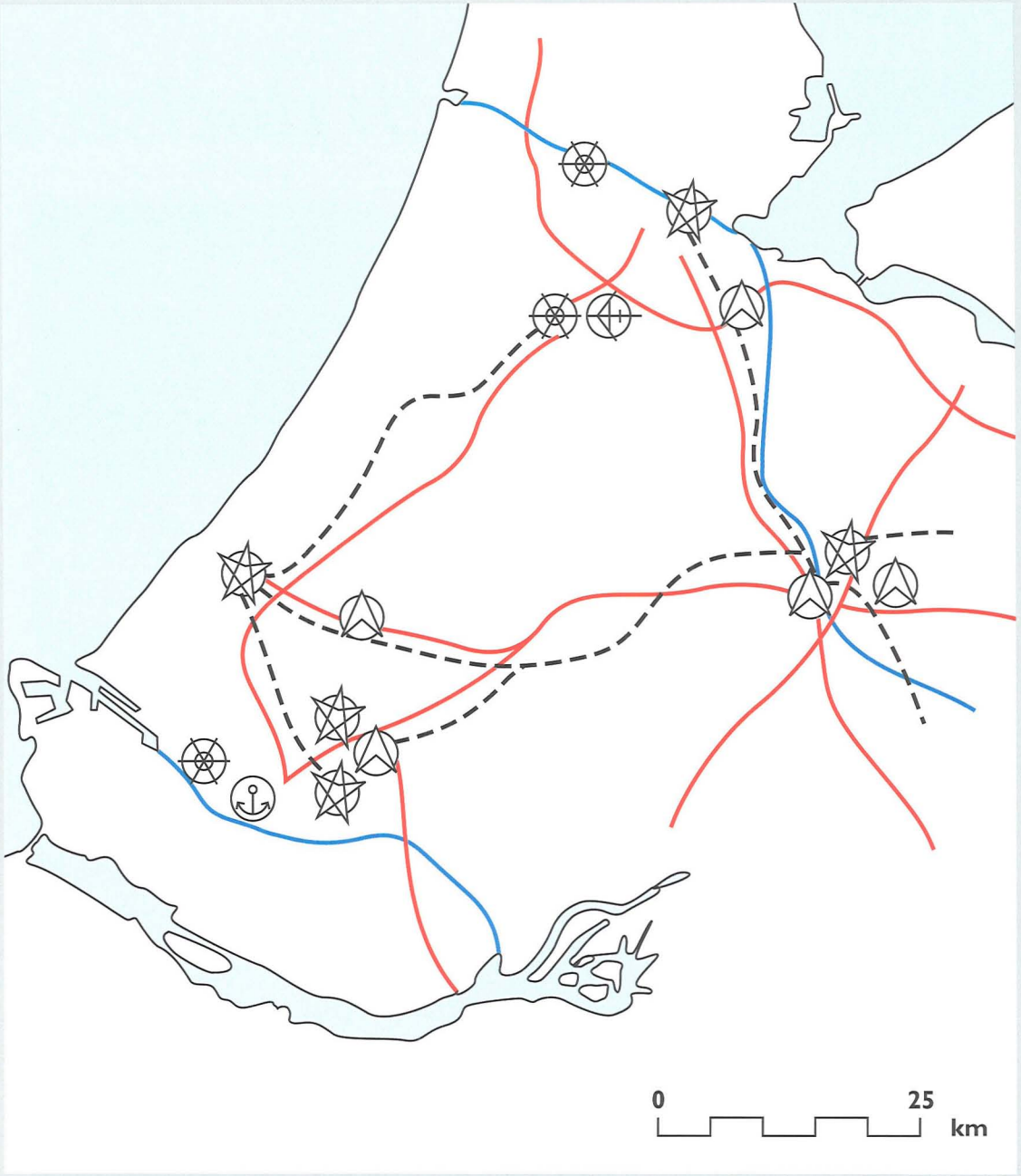
Zee- en binnenhaven Rotterdam

spoorwegen

autowegen

waterwegen

Bron: NEI 1991



toplocaties

Het gaat hierbij zowel om locaties in het centrum van de grote steden, als om locaties aan de rand van de centrale steden of in de groeikernen eromheen. In dit kader geldt het Utrecht City Project (UCP) reeds als sleutelproject. In de NURI-analyse wordt - naast een overaanbod in de rest van de Randstad - met name in de regio's Amsterdam en Utrecht een tekort aan deze locaties voorzien. Naast de realisering van het UCP als binnenstedelijke toplocatie is de ontwikkeling van het gebied Oudenrijn tot een goed ontsloten B-locatie geboden.

uitstraling mainports

De mainports Rijnmond en Schiphol hebben een belangrijke motorfunktie in de Randstad. In toenemende mate zijn bedrijven in heel de Randstad opgenomen in produktie-ketens waarin één van deze mainports een rol speelt. Gezien het risico van dichtslibben van de bedrijventerreinen direct rond de luchthaven wordt een selectief vestigingsbeleid beoogd. Met name voor industrie, groothandel en distributie zijn goede vestigingsvoorwaarden te scheppen op locaties die zowel met de mainports als met het achterland verbonden zijn. In het Utrechtse stadsgewest zijn deze locaties te vinden op plaatsen waar de hoofdinfrastructuur (A2, A12, A27, ARK) het stadsgewest binnendringt. Een directe spoorverbinding met Schiphol verdient hoge prioriteit.

kenniscentra

In internationaal perspectief worden vestigingsmilieus die zijn gerelateerd aan kenniscentra en universiteiten steeds interessanter. In de economische structuur van de regio Utrecht is met name deze sector sterk vertegenwoordigd en ook ruimtelijk biedt de regio daarmee mogelijkheden tot verdere ontwikkeling.

De regionale economie van de regio Utrecht is een integraal onderdeel van de economische structuur van de Randstad. Zij is weliswaar minder nadrukkelijk internationaal georiënteerd dan Amsterdam en Rotterdam, maar is sterk te noemen. In belangrijke mate speelt daarbij de centrale ligging en de bereikbaarheid een rol (zie figuur op pagina 14).

De regio biedt voor het versterken van de positie in het kader van het (inter)nationale vestigingsklimaat tal van goede aanknopingspunten: de aanwezige structuur van de bedrijvigheid, de kennisinfrastructuur, de arbeidsmarkt, het woonklimaat, het voorzieningenniveau en de kwaliteit van het landschap. Tegelijkertijd is de regio door de compacte opbouw van het verstedelijkingspatroon ook kwetsbaar; met name in milieuhygiënisch opzicht en met het oog op de zeer grote kwaliteiten van natuur en landschap.

Door congestie kan het bereikbaarheidsvoordeel tot een nadeel worden. Daarom is het van groot belang in het ISP een goed evenwicht te vinden tussen het benutten van de liggingsvoordelen voor een voorspoedige economische ontwikkeling en het in stand houden van de kwaliteit van het woon- en leefmilieu.

2.3. Uitgangspunten ISP

Algemeen

Versterken positie Utrecht in Randstad

▼ de economische potenties van Utrecht als zwaartepunt in de Noordvleugel van de Randstad moeten worden ondersteund. Dit komt tot uitdrukking in het versterken van het concurrerend vestigingsklimaat voor nationaal en internationaal georiënteerde bedrijven. Dit stelt hoge eisen aan de kwaliteit van bedrijfsterreinen en kantoorlokaties, van de infrastructurele ontsluiting van de regio en van het woon- en leefklimaat in de regio. In dat verband hebben activiteiten die zijn verbonden aan de status van "stedelijk knooppunt" hoge prioriteit. Het Utrecht City Project is daarvan, direct gevolgd door andere geïntegreerde projecten die een hoogwaardig woon-, werk-, recreatie- en voorzieningenmilieu tot stand brengen, de belangrijkste exponent.

▼ de landschappelijke en ecologische potenties van de regio moeten in samenhang met de ontwikkeling van de Randstadgroenstructuur worden behouden en verder uitgebouwd.

Ondersteunen centrumfunctie van de stad Utrecht

▼ de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio moeten de centrale stedelijke positie van de stad Utrecht ondersteunen. Dit moet met name tot uitdrukking komen in het versterken van het draagvlak voor het stedelijke voorzieningenniveau van Utrecht, waarvan de buurgemeenten mede profiteren.

▼ middelen daarvoor zijn de segmentering van bedrijfsterreinen en kantoorlocaties en de selectie van nieuwe woningbouwlocaties. De ontwikkeling van hoogwaardig openbaar vervoer in de regio dient tevens de centrumfunctie van de stad te ondersteunen.

Verbeteren van de kwaliteit van het woon- en leefklimaat

▼ de ontwikkeling van de woningbehoefte in de regio vereist, mede in het licht van Utrechts positie in de Randstad, dat bij de ontwikkeling van nieuwe woninglocaties veel aandacht besteed wordt aan het verhogen van kwaliteit en diversiteit van de aan te bieden woonmilieus.

▼ belangrijke aandachtspunten zijn daarbij het accentueren van stedelijke woonmilieus, het inspelen op de markt- en koopsector, voldoen aan milieuhygiënische eisen, zowel bij de selectie als bij de inrichting van locaties. Het bevorderen van herstructurering en doorstroming in bestaande woongebieden vraagt ook veel aandacht. Tenslotte is het van belang er rekening mee te houden, dat zich in elk van de lokale markten specifieke fricties kunnen voordoen, die verdisconteerd moeten worden in een gemeenschappelijk regionaal perspectief.

Versterken van de regionaal-economische structuur

▼ de grote ruimtebehoefte in de regio aan bedrijfsterreinen en kantoorlocaties vereist, mede in het licht van Utrechts positie in de Randstad, dat bij de selectie en ontwikkeling van nieuwe locaties veel aandacht wordt besteed aan het verhogen van kwaliteit en diversiteit van de aan te bieden werkmilieus;

▼ belangrijke aandachtspunten daarbij zijn het inspelen op de markt, het versterken van de stad Utrecht als toplocatie in de Randstad, het waarborgen van een goed mobiliteitsprofiel van de locaties, het bevorderen van doorstroming en herstructurering op bestaande locaties.

Beperken en geleiden van de mobiliteitsontwikkeling

▼ de centrumfunctie die Utrecht voor verkeer en transport vervult moet worden ondersteund en versterkt door ontmenging van nationaal en internationaal doorgaand verkeer en het regionale bestemmingsverkeer;

▼ bereikbaarheid van woon- en werklocaties in de regio moet worden gegarandeerd; tegen de achtergrond van de nog steeds groeiende mobiliteit stelt dit hoge inrichtingseisen aan nieuwe, maar ook aan bestaande woon- en werklocaties;

▼ de groei van de mobiliteit in de regio, zowel de woon-werkmobiliteit als de mobiliteit die is gericht op stedelijke voorzieningenconcentraties en recreatievoorzieningen moet zoveel mogelijk worden gerealiseerd door middel van openbaar vervoer en fiets.

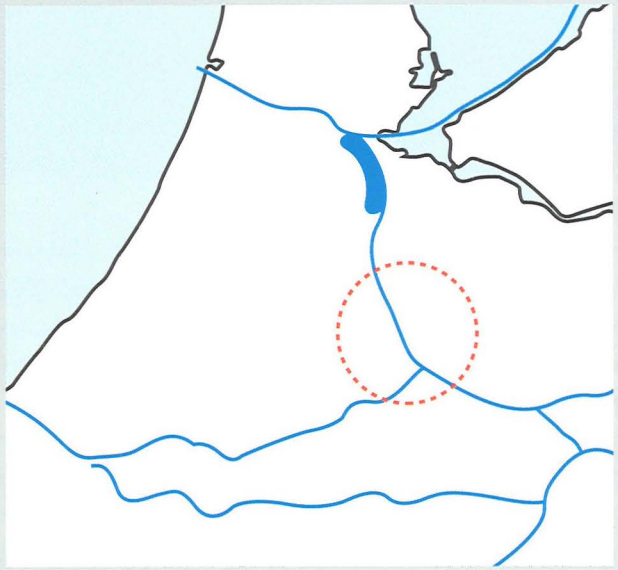
veiligstellen en ontwikkelen van landschappelijke en ecologische kwaliteiten

▼ de grote kwaliteit en diversiteit van de regio op het gebied van landschap en ecologie vormen belangrijke uitgangspunten voor het realiseren van hoogwaardige woon-, werk- en recreatiemilieus in de regio. In die delen van de regio waar grote verstedelijkingsopgaven liggen (met name de west- en de zuidflank) zullen milieu-overwegingen als stuurfactor in het beleid worden gehanteerd. Dit houdt in dat de ontwerpen nadrukkelijk vanuit milieuperspectieven geoptimaliseerd zullen worden (duurzaam bouwen).
Tegelijkertijd moeten sommige delen met het oog op hun grote kwetsbaarheid worden ontzien. Dit geldt met name voor de oost- en de noordkant van de regio. Hier zal het milieu als doelstelling worden gehanteerd en daarmee in belangrijke mate de mogelijkheden voor productie en consumptie bepalen. Waar mogelijk moet voor onontkoombare ecologische ingrepen compensatie worden geboden of moeten alternatieve vormen van natuurontwikkeling in de plannen worden opgenomen.

flexibiliteit en realiseerbaarheid

▼ haalbaarheid en realiseerbaarheid staan in het plan voorop. Daarbij gaat het om een analyse van de kosten van het plan, van de aansluiting bij het beleid van de diverse overheden en om een analyse van de flexibiliteit van het plan. Flexibiliteit moet tot uitdrukking komen in voldoende faseerbaarheid van het plan, teneinde op veranderingen in de ruimtebehoevende vraag, of bij andere veranderingen in de markt, effectief te kunnen reageren. Het plan moet in elke fase tot een goed en samenhangend geheel kunnen worden afgerond.

Hoofdinfrastructuur in het stadsgewest (tweede nota SVV)



Vaarwegen

bestaand

mogelijke vernieuwing

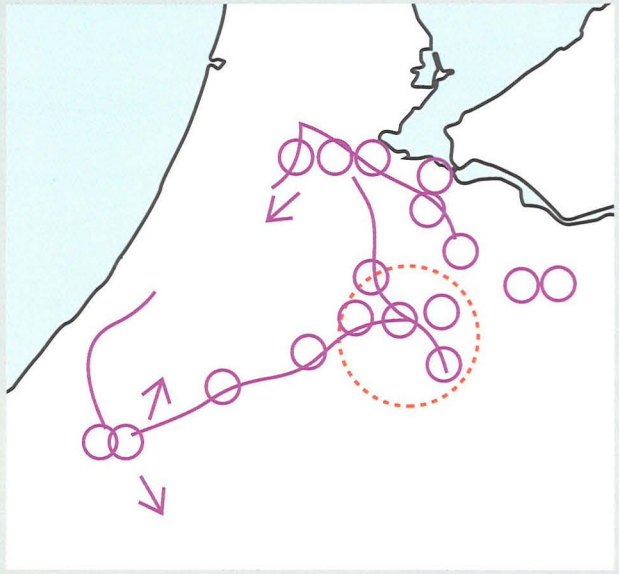
0 25 km

Autosnelwegen

bestaand

aanleg verbreding

0 25 km



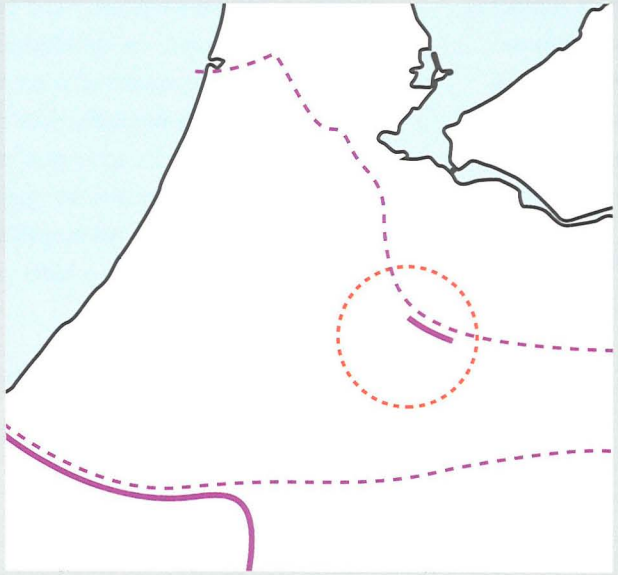
Spoorwegen/ personen

aanleg extra sporen

vrije kruisingen

hoge snelheidslijn

0 25 km



Spoorwegen/ goederen

bestaand

infrastructurele aanpassingen

0 25 km

Uitgangspunten ISP

samenhang op drie schaalniveaus

▼ het ISP moet op een heldere en samenhangende manier inspelen op ontwikkelingen en doelstellingen op drie verschillende schaalniveaus:

▼ de Randstad en de op dat niveau spelende belangen van Groene Hart, de relatie met Schiphol, de hoofdtransportassen en dergelijke;

▼ de regio zelf en de op dat niveau spelende verhouding tussen verstedelijking, landschappelijke structuur, infrastructuur en de ontwikkeling van de verschillende flanken;

▼ het bestaand stedelijk gebied en de op dat niveau spelende herstructureringsopgave in samenhang met de toenemende belasting van de bestaande structuur.

sectorale afweging

▼ het ruimtelijke ontwerp moet op een samenhangende en evenwichtige wijze recht doen aan de diverse belangen, die vanuit de verschillende sectorale invalshoeken naar voren zijn gebracht. Het ISP zal daarmee een integraal karakter krijgen, waarbij in het ruimtelijk ontwerp, mede op basis van overwegingen van financiële aard en overwegingen met betrekking tot de fasering, afwegingen tussen de verschillende sectorale belangen worden gemaakt.

ruimtelijk inrichtingsprincipe

▼ het ruimtelijke inrichtingsprincipe op grond waarvan locatiekeuzen moeten worden onderbouwd is afgeleid van de modellenstudie, die in het kader van de Structuurvisie 2015 is verricht, en betreft een voornaam deel van het compacte model, aangevuld met elementen uit het lobbenmodel, die hierop aansluiten en een zeer beperkte bijdrage uit het satellietenmodel. Deze keuze is in hoofdzaak gebaseerd op het tot stand brengen van een goed systeem van openbaar vervoer en optimaal gebruik van de fiets. Evenzeer moet de mede-structurerende betekenis van grote landschappelijke eenheden (Randstadgroenstructuur) tot zijn recht komen.

▼ Het ISP zal zich conformeren aan de uitspraken van de Planologische Kernbeslissing VINEX, zoals die door het Parlement is vastgesteld.

Ruimtelijke kwaliteit

isp

pagina vijftien

Uitgangspunten ISP

regiovorming en ruimtelijke sturing

▼ de processen van bestuurlijke regiovorming en ruimtelijke planning zijn sterk met elkaar verweven. Met behulp van een integraal ruimtelijk plan kan het regionale bestuur impulsen geven aan de positie van de regio in de Randstad. Tevens beschikt zij daarmee over een middel, waarmee de afstemming van het beleid met er aan gerelateerde beleidssectoren kan worden bevorderd. Voor een effectieve ruimtelijke sturing is voorwaarde, dat het ISP de deelnemende gemeenten bindt.

integrale planning van regionale ontwikkeling

▼ het intergemeentelijk structuurplan is een ruimtelijk plan met een integraal karakter. Het doet niet alleen bindende uitspraken ten aanzien van de verstedelijkingsopgaven in de regio, maar schetst een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief voor alle in het plangebied gelegen gemeenten. In dit ontwikkelingsperspectief wordt uitgegaan van doelstellingen die zijn ontleend aan ontwikkelingen binnen alle relevante sectoren.

realisatie van beleid

▼ het ISP wordt een uitvoeringsgericht plan, waarin op grond van een pakket van maatregelen bindende afspraken worden gemaakt over de wijze waarop aan de uitvoering van het beleid gestalte wordt gegeven. Dit heeft betrekking op de omvang, de kwaliteit en de fasering van majeure projecten ("rode en groene"), alsmede op de financiering, instrumentele aspecten en het beheer van het plan in samenhang met een regeling van de daarvoor noodzakelijke uitvoeringsorganisatie en publiekrechtelijke bevoegdheden.

▼ het RBU draagt de verantwoordelijkheid voor het uitvoeringscontract over de VINEX als onderdeel van haar verantwoordelijkheid voor de realisatie van de majeure projecten uit het ISP.

▼ de uitvoering van majeure projecten-ISP vindt voor wat betreft het aandeel van de RBU-gemeenten plaats voor gezamenlijke rekening en verantwoording vanaf het moment dat het ISP in werking treedt en met uitsluiting van winsten en verliezen uit het verleden. Er moet een vorm worden gevonden voor de wijze waarop alle gemeenten, de bouwende en de niet bouwende, in het RBU op basis van dit uitgangspunt een naar verhouding gelijkwaardig aandeel in de kosten en in het profijt van de uitvoering van het beleid kunnen hebben.

▼ het RBU fungeert als subsidieadres en beheert alle relevante geldstromen.

▼ op grond van haar verantwoordelijkheid voor de realisatie van de majeure projecten uit het ISP is het RBU belast met het beheer en de bewaking van het ISP. De daarvoor noodzakelijke uitvoeringsorganisatie dient zoveel mogelijk gebruik te maken van de beschikbare capaciteit en expertise van de deelnemende gemeenten.

2.4. Ruimtebehoefte per sector

De sectorale programma's uit de Contourennota van 1992 zijn voorzover gewenst bijgesteld en vertaald in de navolgende ruimtebehoefte. In het kader van deze hoofdlijnennota gaat het daarbij om globale of bruto categorieën.

1. wonen

periode 1995 - 2005: 31000 woningen
periode 2005 - 2015: 19000 woningen
totaal: 50000 woningen van 1995 tot 2015
waarvan 5000 in en aansluitend aan bestaand stedelijk gebied
reserve-capaciteit: 10000 woningen

Naar aanleiding van de VINEX-opgave is in de rapportage van de RBU-werkgroep 'korte termijn problematiek' aangegeven, dat bij de woningbouwprogrammering rekening moet worden gehouden met nu reeds optredende knelpunten bij de realisatie van projecten (zoals bijvoorbeeld Zenderpark). Tevens moet rekening worden gehouden met de uitkomst van het Trendrapport Volkshuisvesting 1992, waarin het Ministerie van VROM naast een geringe extra uitbreiding van de woningvoorraad in de regio vooral aandacht vraagt voor het faseringsprobleem. Op de korte termijn zal er waarschijnlijk relatief meer moeten worden gebouwd dan in de tweede helft van de planperiode. Nadere analyse van deze problematiek zal uit moeten wijzen of bij de ruimtelijke planning van lokaties van een bijgestelde fasering moet worden uitgegaan.

Het verwachte toetreden van Vianen tot het RBU heeft evenals het (nog) niet toetreden van Zeist hooguit beperkte consequenties voor de omvang van de geraamde woningbehoefte voor de regio als geheel. Er van uitgaande, dat de geraamde woningbehoefte in zijn totaliteit primair is beoordeeld als een regionaal vraagstuk, mag worden aangenomen dat de reserve-capaciteit van 10000 woningen in principe voldoende is om fluctuaties en onzekerheden in de ramingen op te vangen.
Niettemin moet de mogelijkheid niet worden uitgesloten, dat in de loop van het planproces een bijstelling van het programma noodzakelijk zal blijken te zijn als gevolg van onzekerheden in de prognose. Bij het opstellen van het ontwerp ISP zal worden beoordeeld of en in hoeverre alle hiermee samenhangende ruimteclaims in de regio kunnen worden gehonoreerd.

2. Werkgelegenheid

De sector economie onderscheidt voor de werkgelegenheid de volgende ruimtebehoevende categorieën: kantoorterreinen en overige kantoorlocaties, kleinschalig-lokale bedrijfsterreinen, grootschalige bedrijfsterreinen en moderne terreinen. In het kader van deze hoofdlijnennota zijn die categorieën vertaald naar hun belangrijkste vestigingsplaatskenmerken, met name bereikbaarheid voor fiets, OV, HOV en auto, en de mogelijkheid van gezoneerde menging met woningbouwlocaties. In ruimtelijke termen levert dat vier categorieën op:

A-locaties, in binnenstedelijk kerngebied;
B-locaties, goed bereikbaar met HOV en auto;
C-locaties, goed bereikbaar met auto en OV;
Overige, kleinschalige locaties, te zoneren in woongebieden.

Het sectorale programma, aldus gecategoriseerd levert dan het volgende beeld:

Kantoren (in m2 bvo.):

	1995-2005	2005-2015	ijzeren voorraad
op A-locaties:	350.000	400.000	0
op B-locaties:	650.000	250.000	0

Bedrijventerreinen (bruto oppervlakte):

	1995-2005	2005-2015	ijzeren voorraad
Modern terrein	125 ha.	115 ha.	45 ha.
Grootschalig C	125 ha.	130 ha.	55 ha.
Cat. A-inr.	30 ha.	25 ha.	10 ha.
Lokaal terrein	90 ha.	60 ha.	30 ha.
	+	+	+
	370 ha.	330 ha.	140 ha.

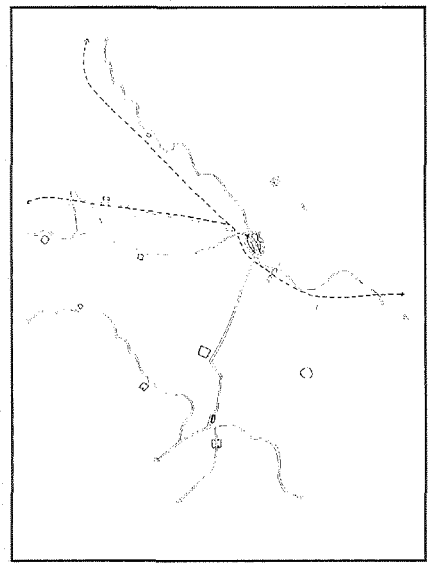
3. glastuinbouw

Gezocht wordt naar een ruimte-reservering van 340 ha. (120 ha. netto glas) aanvullend op de te handhaven glastuinbouw.

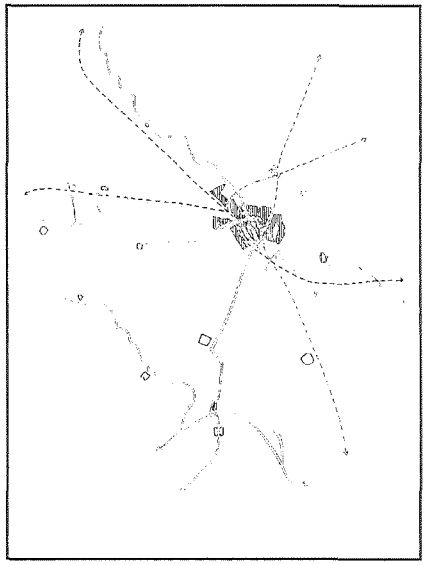
4. additionele ruimtebehoefte

Naast hiervoor genoemde ruimtebehoefte zal bij de nadere uitwerking nog rekening moeten worden gehouden met additionele ruimtebehoefte, al dan niet in samenhang met noodzakelijke verplaatsingen, in de sfeer van voorzieningen (stadsdeelcentra), recreatie en randstadgroenstructuurprojecten, vuilstort, waterzuiveringsinstallaties en andere nutsvoorzieningen.

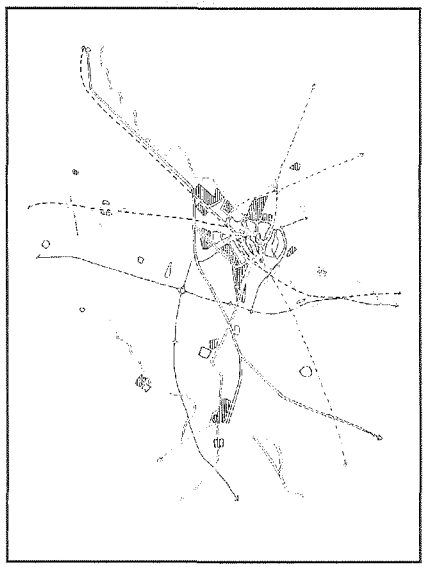
In het volgende hoofdstuk zal worden aangegeven binnen welke zoekrichtingen bovengenoemde sectorale programma's kunnen worden gerealiseerd.



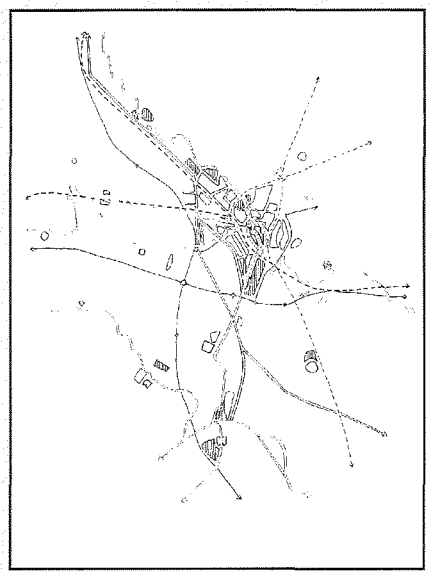
1850



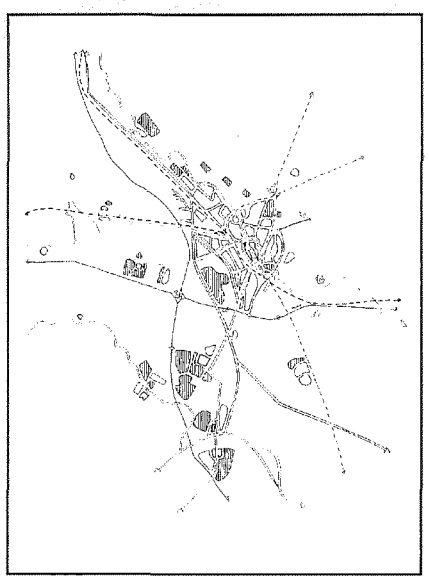
1920



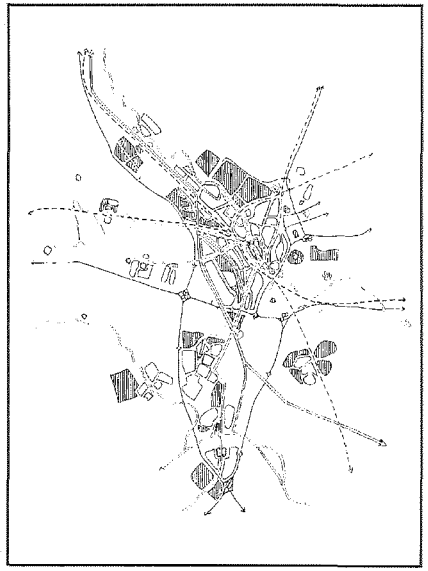
1950



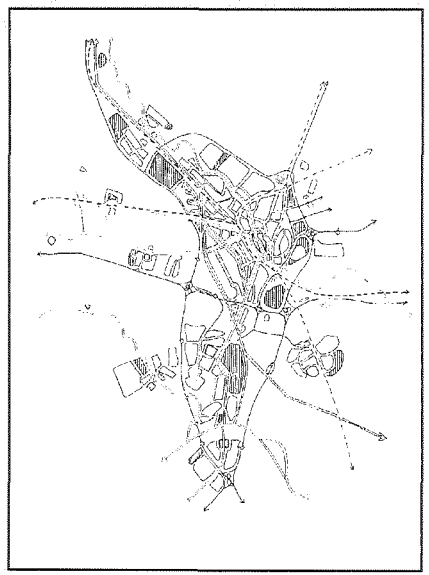
1960



1970



1980



1990

3.1. Inleiding

Het ontwikkelingsperspectief van de regio reikt tot voorbij het jaar 2015, een periode van ongeveer een kwart eeuw. Uit de planningservaring van de afgelopen 25 jaar kan worden geleerd dat enige bedachtzame bescheidenheid in het vooruitzien over zo'n lange periode op zijn plaats is. (Zie ook figuur hiernaast voor een overzicht van de explosieve ontwikkeling van de afgelopen jaren).

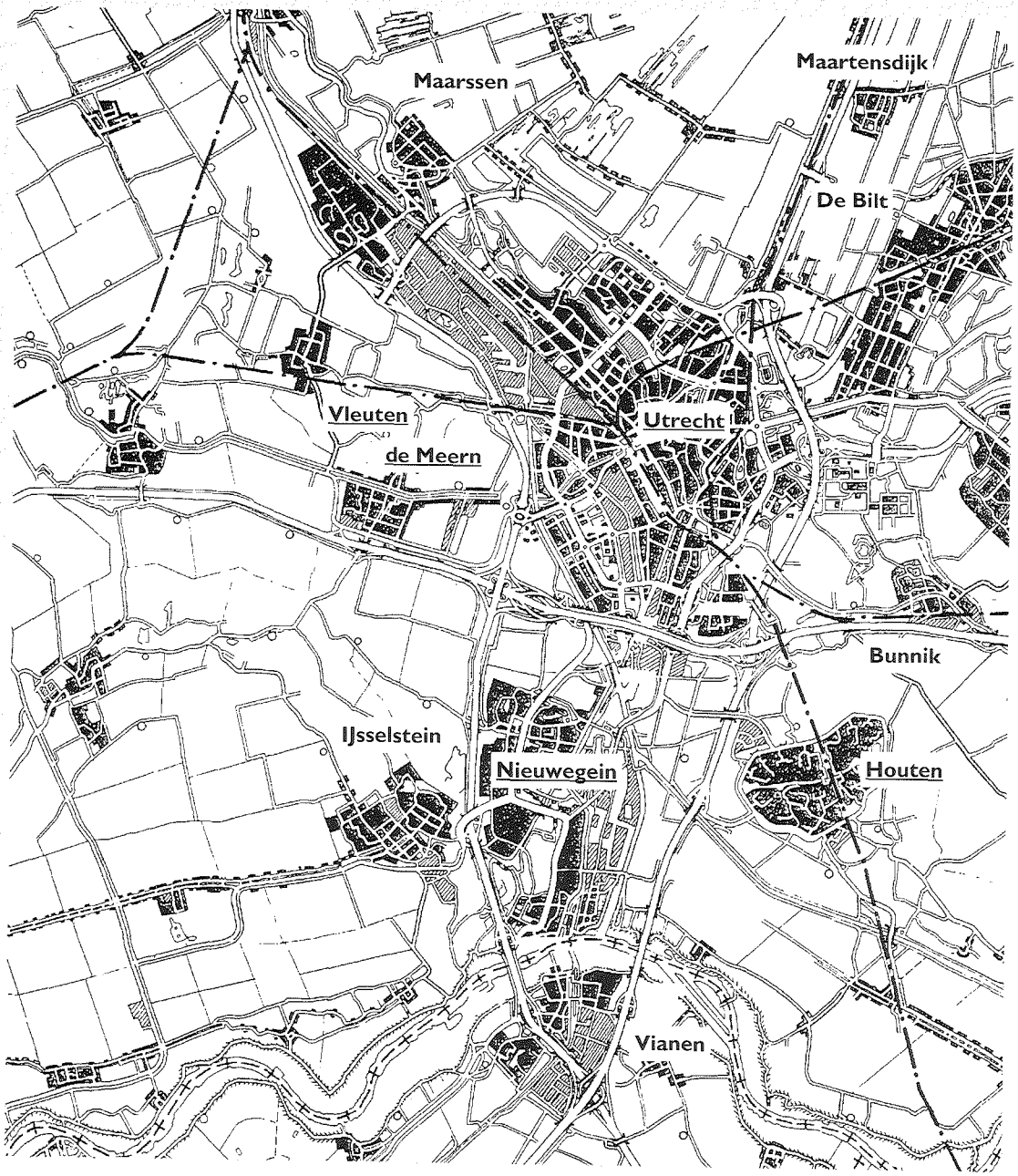
De huidige planopgave voor het ISP is uitermate complex. De opgave moet duurzaam en dus kwalitatief hoogwaardiger worden ontwikkeld dan in de tijd van de wederopbouw, en er zullen een aantal substantiële infrastructuur-barrières moeten worden overwonnen. Verder moet rekening worden gehouden met onzekerheden van uiteenlopende aard:

- de relatie van de totale woningbouwopgave met de marktvraag;
- locatie, snelheid en financiering van het proces van glastuinbouwverplaatsing; recente malaise !
- realisering en financiering van Randstadspoor;
- financiering en snelheid aanleg hoogwaardig openbaar vervoer van Vleuten - Oudenrijn - Utrecht-CS;
- financiering hoogwaardig openbaar vervoer voor locaties na 2005;
- realisatie en financiering van nationale infrastructuur;
- financiering van het verleggen van kabels en leidingen ;
- de bodemsaneringsopgave.

Dit betekent dat in het komende planvormingsproces vooral inhoud zal moeten worden gegeven aan flexibiliteit in het ruimtelijk plan en het planproces.
Naast de programmatische uitgangspunten en ruimtelijke doelstellingen uit het vorige hoofdstuk is daarmee de behoefte aan flexibiliteit één van de leidende vormgevingsprincipes in deze hoofdlijnennota voor het ISP.

De sleutel voor operationalisering van het begrip flexibiliteit is gelegen in de benoeming van zogenaamde 'dragers' of structuurvariabelen voor de ruimtelijke ontwikkeling over korte, middellange en lange termijn. Deze structuurvariabelen zijn constante factoren over het gehele ontwikkelingstraject, waarbinnen op onderdelen kan worden gevarieerd, zonder de hoofdopzet wezenlijk aan te tasten. Het integrale concept dat die kwaliteiten in zich heeft wordt het flexibele basisconcept genoemd.

In dit hoofdstuk zal worden toegelicht hoe het flexibele basisconcept voor de hoofdlijnen van de stadsgewestelijke ontwikkeling is opgebouwd. Daarbij wordt ingehaakt op de aanzetten daarvoor zoals die in eerdere nota's (Structuurvisie 2015 van juli 1990 en Contourennota van mei 1992) zijn neergelegd.



Bestaande verstedelijking

Bedrijfslocaties

Utrecht — Bouwgemeente

0 5 km

3.2. Bestaand stedelijk gebied

Ondanks het feit dat de verstedelijkingsopgave aanzienlijk is, wordt de belangrijkste drager van de ruimtelijke ontwikkeling in de regio gevormd door het bestaande stedelijke gebied. In het ISP zal in navolging van de Structuurvisie 2015 worden uitgegaan van het bestaand stedelijk gebied en van de infrastructurele voorzieningen, die in het jaar 1995 zullen zijn gerealiseerd.

Voor de regio is het van belang, dat de nieuwe verstedelijkingsopgave op een samenhangende wijze met ontwikkelingen in en herstructurering van het bestaand stedelijk gebied wordt aangepakt. Dat geldt voor de bestaande woningvoorraad, voor de bestaande bedrijventerreinen en voorzieningenstructuur, evenals voor de bestaande infrastructuur. Tevens moet bij de ontwikkeling van het landelijk gebied nadrukkelijk op de relatie met het bestaand stedelijk gebied worden ingespeeld. Bij verschillende onderdelen van de bestaand stedelijk gebied is sprake van een achterblijvend voorraadbeheer en van een (dreigende) overbelasting van de bestaande ruimtelijke structuur. De uitwerking van de verstedelijkingsopties moet een bijdrage leveren aan het oplossen van deze reeds bestaande knelpunten.

Aandachtspunten die ter versterking van de ruimtelijke hoofdstructuur van het bestaand stedelijk gebied moeten worden uitgewerkt zijn:

- de toegankelijkheid van het landelijk gebied door middel van geleding, groene dooradering en het ontwikkelen van recreatieve fietsroutes centraal stellen in het noordelijke en oostelijke deel van de stad Utrecht, dat immers voor de recreatieve uitloop in hoofdzaak op het van verstedelijking te vrijwaren Noorderpark, de Utrechtse Heuvelrug en het Kromme Rijngebied is aangewezen;

- naast groene dooradering vooral herstructureren en intensiveren ten behoeve van kwaliteitsverbetering van de bestaande voorraad centraal stellen in het centrale, het westelijke en het zuidelijke deel van de stad Utrecht, dat een sterke investeringsimpuls te verwachten heeft van de verstedelijking, die zich in hoofdzaak aan die kant van de regio zal afspelen;

- de ontwikkeling van het voorzieningenniveau in de bestaande kernen evenals de differentiatie van de woningvoorraad en de bedrijfsterreinen en kantoren afstemmen op de nieuwe stedelijke uitleggebieden;

- (nieuw te ontwikkelen) voorzieningen voor hoogwaardig openbaar vervoer gebruiken als dragers voor intensivering en verdichting en de mogelijke (over)belasting van de bestaande infrastructuur tegengaan;

- de (her)inrichtingsmogelijkheden van het Noorderbreed (grondgebied van Utrecht, Nieuwegein en Houten ten zuiden van de A12, tussen A2 en A27) gebruiken:

1. om de barrièrewerking van de A12 te verminderen,
2. de stedelijke structuur van de zuidflank van de regio te versterken (potentiële verdichtings capaciteit van ca 5000 woningen),
3. de kwaliteit van de relatie met het landelijk gebied te verbeteren (potentiële inpassing van het Recreatieplan Groenraven);

- het benutten van de verdichtingsmogelijkheden voor woningbouw ten minste voor wat betreft de VINEX-opgave van 5000 woningen;

- het restrictief beleid voor de niet-bouwgemeenten (Maarssen, Maartensdijk, De Bilt, Bunnik, Vianen en IJsselstein met uitzondering van de lokatie Zenderpark) door de ruimte aan te geven voor het functioneren van de lokale en de regionale markt voor woningbouw en bedrijfsterreinen binnen nader aan te geven kwantitatieve en ruimtelijke begrenzingen (fasering van bouwcapaciteiten en aangeven maximale bebouwingscontouren).

Legenda

grote landschapseenheden

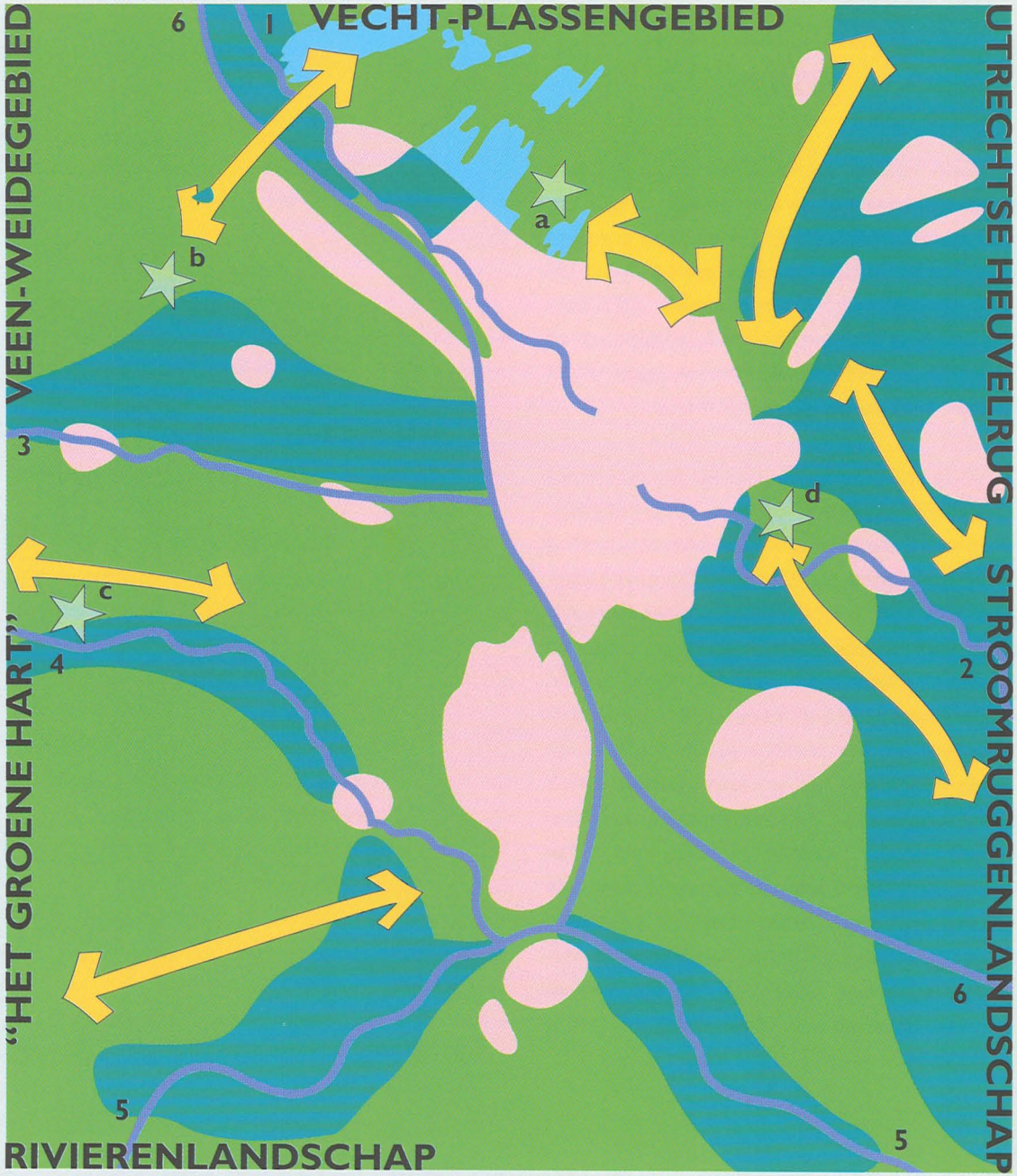
ecologische verbindingszone

a. Noorderpark
b. Haarzuilens
c. Polder Reijerscop
d. Amelisweerd

bestaand stedelijk gebied

1. Vecht
2. Kromme Rijn
3. Leidsche Rijn
4. Hollandse IJssel
5. Lek
6. Amsterdam-Rijnkanaal

0 5 km



3.3. Landschap en ecologie

De Utrechtse regio ligt op de overgang van drie heel verschillende 'bodemlandschappen', zie figuur op pagina 22.

Dit zijn:

1. het landschap van de hooggelegen droge- en voedselarme zandgronden van de Heuvelrug;

2. het landschap van de lager gelegen vochtige voedselrijke rivier-kleigronden (stroomruggen, oeverwallen, kommen en uiterwaarden);

3. het landschap van de laaggelegen natte voedselarme veengronden;

De onderlinge grenzen van deze drie bodemlandschappen zijn niet scherp. Geleidelijke overgangsgebieden van zand naar veen (Noorderpark), van zand naar klei (Kromme Rijngebied) en van klei naar veen (westelijk weidegebied) hebben een rijke differentiatie van de diverse landschappen rond Utrecht ten gevolge gehad met bijzondere milieus (gradiëntsituaties kwelwater) voor planten en dieren. Juist vanwege haar ligging in dit overgangsgebied komen er tot vlak bij de stad Utrecht grote natuurwaarden van nationale en internationale betekenis voor (b.v. in Amelisweerd, in delen van het Noorderpark en in de polder Reijerscop).

De ecologische hoofdstructuur van het stadsgewest is beschreven in het nationaal Natuurbeleidsplan en het provinciaal Beleidsplan Natuur en Landschap Utrecht, als een samenhangend stelsel van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingszones. Tot de kerngebieden behoren:

▼ **De onbebouwde Vechtoevers, de Vechtplassen en het grootste deel van het Noorderpark.**
▼ **De bossen van de Heuvelrug en het Kromme Rijn- en Langbroeker Weteringgebied.**

Smallere zones liggen langs de Lek, de Hollandse Ijssel, in Polder Reijerscop en de zone tussen Harmelen en Maarssenbroek over Haarzuilens heen. Lage Weide behoort eveneens tot de ecologische hoofdstructuur.

Vanuit het 'Groene Hart' wordt een ecologische verbindingszone onderscheiden die pal noordelijk langs Haarzuilens naar het open gebied tussen Breukelen en Maarssen loopt. Dit is de strategische verbinding tussen het Zuid-Hollands Veen-Weidegebied, het Vechtplassen gebied en de Heuvelrug.

Op grond van bovenstaande landschappelijke en ecologische waarden wordt de toekomstige ontwikkeling van het stadsgewest voor wat de intensieve verstedelijkingsrichtingen betreft, ten principale afgeleid naar het westen en zuiden. Aan de vormgeving van de overgang naar het Groene Harten de rol die met name kernen als IJsselstein en Vianen daarin kunnen vervullen moet speciale aandacht worden besteed.

De noordoostflank krijgt vooral accent in de verdere ontwikkeling van landschap, natuurwaarden, ecologie relaties en extensieve recreatie. De zogenaamde niet-bouwgemeenten Maarssen, Maartensdijk, De Bilt en Bunnik krijgen daarmee een belangrijke recreatief-landschappelijke inrichtingsopgave mee. Belangrijke aanzetten hiertoe zijn te vinden in het voorontwerp Landinrichtingsplan Noorderpark.

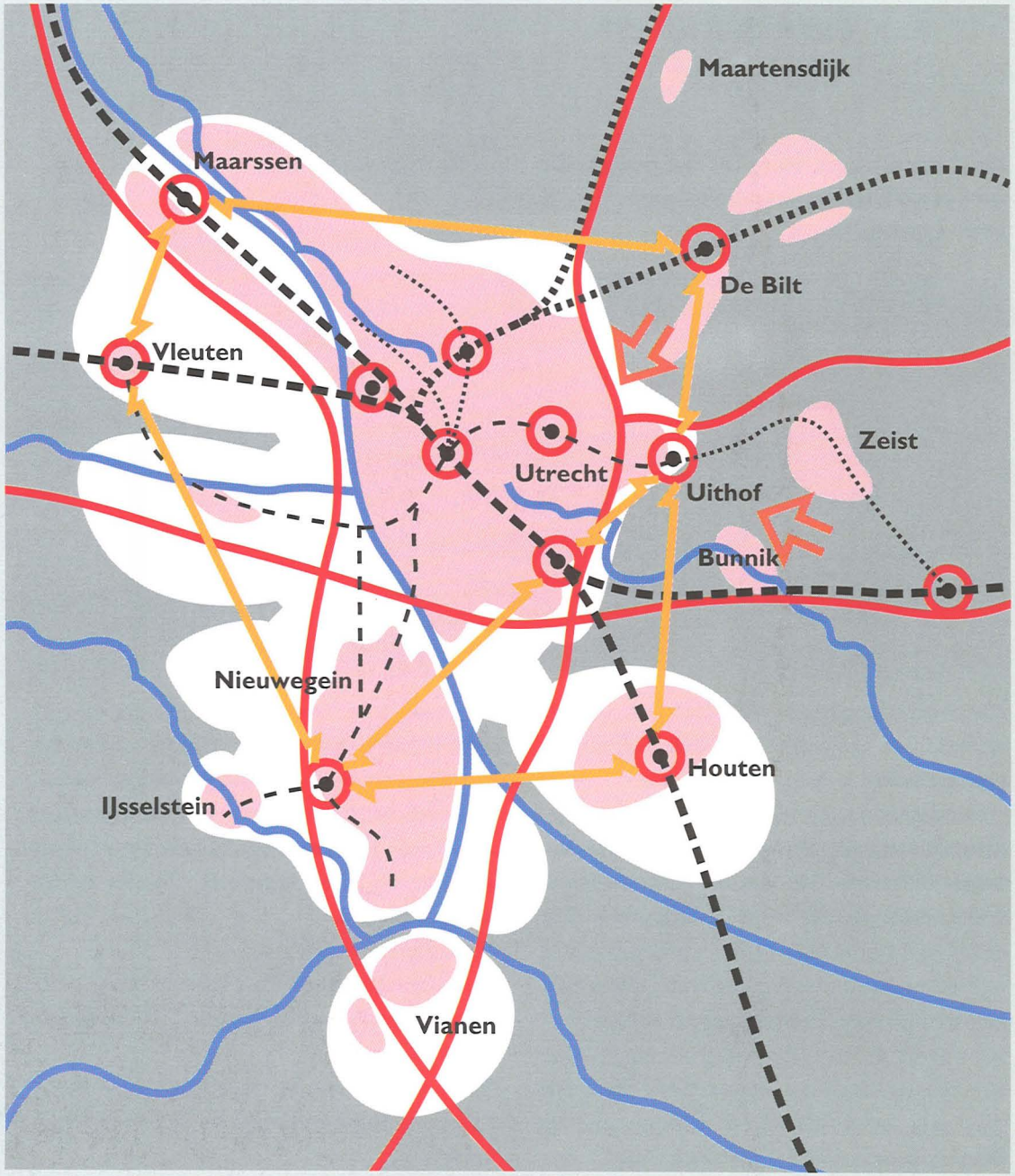
Het ontstaan van de bovenregionale infrastructuur heeft tot op heden de onderlinge samenhang tussen de landschappen, steden en dorpen sterk beïnvloed. Zo hebben kanalen, spoorwegen en (snel)wegen onderlinge verbanden versneden (b.v. Utrecht-Oost) en grenzen verscherpt (b.v. Utrecht-West). Het behoud van de nog aanwezige samenhang tussen de landschappen onderling en het herstel van de samenhang in versneden landschapscompartimenten is een belangrijk aandachtspunt bij de toekomstige stedelijke ontwikkelingen.

Openbaar vervoersstructuur 2005

Legenda

- bestaand stedelijk gebied
- potentiële OV-knooppunten
- Randstadspoor
- HOV (tram)
- HOV (bus)
- tangenten
- samenhang met HOV Utrecht CS - Uithof
- overige spoorverbinding
- nationale autowegen
- waterwegen

*) Bron: Concept RVVP 1992



0 5 km

3.4. Stadsgewestelijke infrastructuur

De bestaande en geprojecteerde stadsgewestelijke infrastructuur van fiets-, auto- en openbaar vervoersstelsels vormt in de meest letterlijke zin van het woord een 'drager' voor de ruimtelijke ontwikkeling van het stadsgewest. Richtinggevend is hierbij het uitgangspunt om de mobiliteit te beperken en te geleiden.

In overeenstemming met het concept Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) wordt gestreefd naar een complementair stelsel van auto-, fiets- en openbaar vervoersontsluiting. Als vormgevend principe geldt hierbij het in het RVVP gepropageerde systeem van verknoping van netwerken van openbaar vervoer.

In het stadsgewest Utrecht kan daarbij gedacht worden aan een zeer grote verscheidenheid aan vervoersmodaliteiten: Randstadspoor (Dat staat voor het idee om in aanvulling op de beleidsnota Rail 21 van de NS in de grote stedelijke agglomeraties van de Randstad extra stations te bouwen met vooral een regionale functie), hoogwaardig openbaar vervoer, tram- en bus verbindingen, maar ook een diep doordringend, complementair stelsel van fietsverbindingen.

Het principe van verknoping is essentieel voor zowel gebruiker als exploitant/beheerder, en wel om de volgende redenen:

Duidelijkheid en herkenbaarheid voor de reiziger, vergelijk eenvoudige maar zeer duidelijke route-kaartjes van de metro London. Dit is alleen mogelijk in een netwerk met structurele hoofdassen. In een dergelijk netwerk zijn de overstappunten cruciaal.

Reistijdverkorting: niet per definitie omwegen via het centrum (Utrecht CS). Hierdoor ontstaat een betere concurrentie-positie ten opzichte van de auto (vervoerwaarde stijgt).

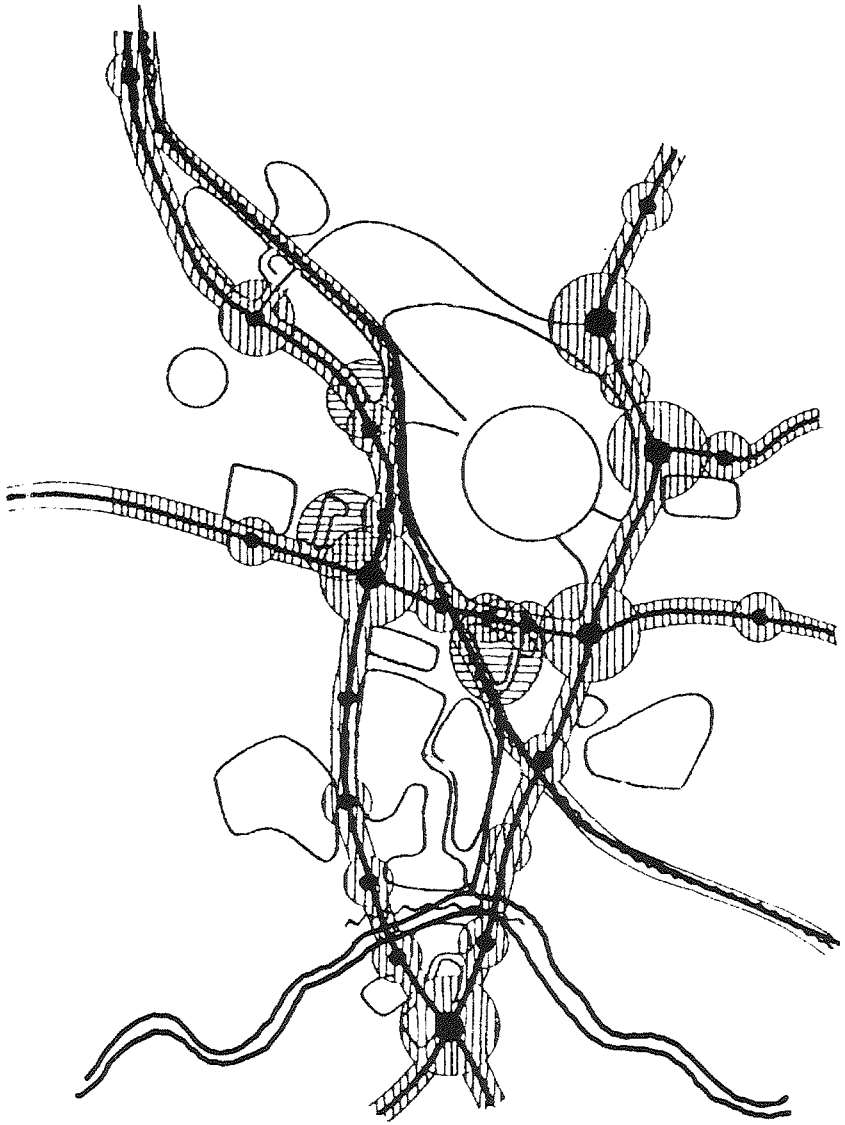
Centrale punten worden minder belast, dit is essentieel voor de Utrechtse binnenstad en Utrecht CS.

Lagere exploitatie-kosten, bij een gelijkblijvend aantal verplaatsingen neemt het aantal reizigerskilometers af (zie b.). Tevens ontstaan er geen "doodlopende" takken met een lage eindpuntbezetting, de kans op éénrichting-spitsvervoer neemt eveneens af.

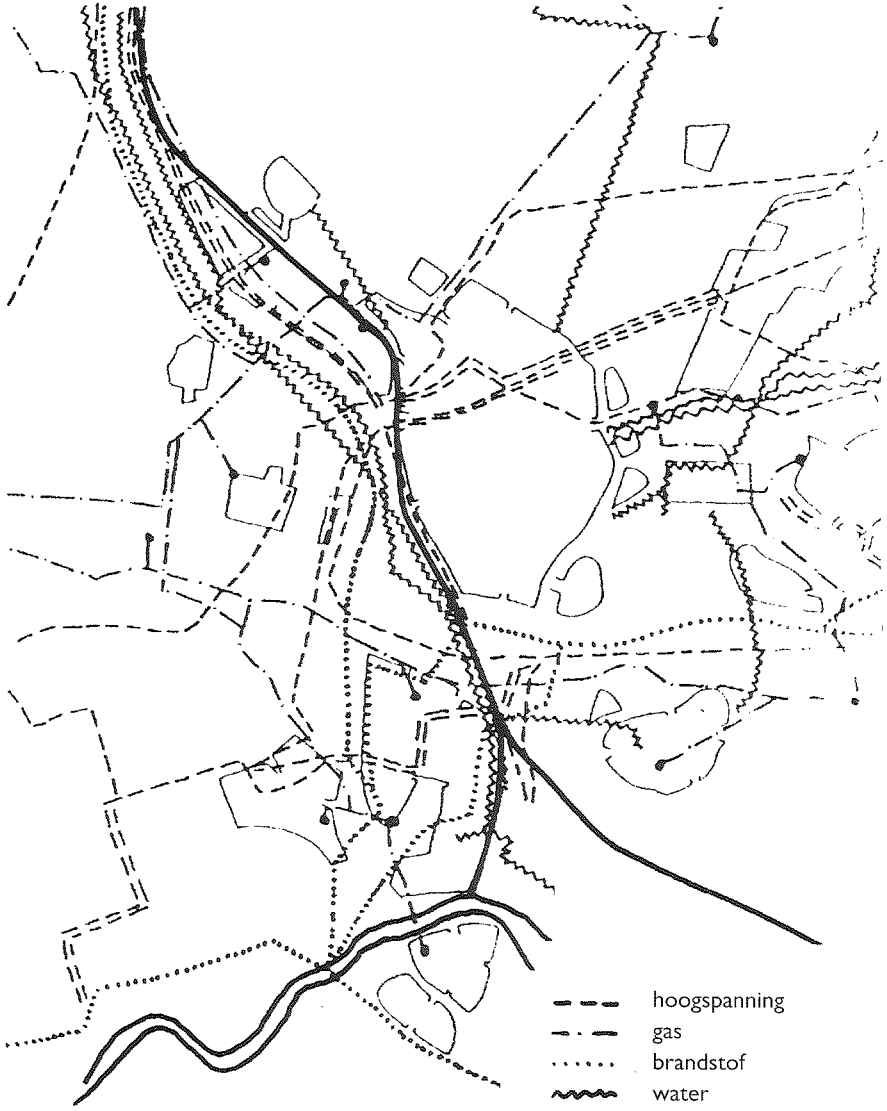
Benoemen van knooppunten maakt verantwoorde investeringen in kwaliteit op de overstappunten mogelijk.

Structurerende werking op ruimtelijke ordening en ontwikkeling openbaar vervoernetwerk.

In het figuur hiernaast is het verknopingsprincipe in beeld gebracht, met als centrale dragers de intercity-verbindingen Amsterdam-Den Bosch en Den Haag/Rotterdam-Arnhem, waarop ook het Randstadspoor kan worden ontwikkeld. Op het centrale knooppunt en enkele perifere stations zijn additionele openbaar vervoersverbindingen aangehaakt, zoals potentiële sneltram en andere vormen van (hoogwaardig) openbaar vervoer.



GELUID- EN HINDERZONES



KABELS- EN LEIDINGENTRACÉ'S

3.5. Barrières en overige fysieke randvoorwaarden

Het stadsgewest wordt doorsneden door een uitgebreid netwerk van boven- en ondergrondse infrastructuur die beperkingen oplegt aan de ruimtelijke ontwikkeling van het stadsgewest. Het gaat daarbij vooral om hoofdwegen en kabels en leidingen voor openbare nutsvoorzieningen, zoals gas, water, elektriciteit, zie figuur op pagina 26.

De meest in het oog springende ruimtebeperking heeft betrekking op de geluidhinderzones langs de autosnelwegen, het Amsterdam Rijnkanaal (ARK) en de spoorlijnen. Deze infrastructuur vormt een fysieke barrière in de bereikbaarheid van de gebieden ter weerszijde, maar stelt bovendien eisen uit een oogpunt van veiligheid en geluidshinder.

De geluidshinder is maatgevend voor de afmetingen van deze milieuzones. Uitgaande van de voorkeursgrenswaarde (met ontheffing tot 55 dB(A)), schermen van 5m hoogte (boven het wegdek) en een verkeerstoename van 35% in 2010, zal er een zone van gemiddeld 200m vanaf de wegrand ongeschikt zijn voor woningbouw. In de zone tussen 200m en 400 à 600m is dan alleen laagbouw (3 of minder lagen) mogelijk. Zonder schermen is de milieuzone minimaal 600m breed. Bij de verkeersknooppunten Oudenrijn en Lunetten is de bron zodanig uitgesmeerd dat een goede afscherming nauwelijks mogelijk is. Mede door de hoge ligging leidt dit tot een cirkel met een straal van 1200m (uit het hart), waarbinnen geen woningen mogen komen. Voor de verkeerspleinen, zoals Hooggelegen, geldt een cirkel met een straal van 500m (uit het hart). Voor spoorlijnen met schermen van 1,5m direct langs het spoor geldt een afstand van ongeveer 80m vanaf de rand en 150 à 200m voor hoogbouw. Zonder schermen is pas op circa 300m afstand woningbouw mogelijk. Overigens is er wel woningbouw mogelijk in de milieuzone, als er een afschermende (kantoor) bebouwing langs het spoor komt. Voor het ARK geldt een zone van ongeveer 100m vanaf de rand.

Bij de verdere uitwerking van het ISP in de flankuitwerking zullen de barrières en hinderzones gedetailleerd in kaart worden gebracht.

In het kader van de hoofdlijnennota kunnen de navolgende vormgevingsprincipes worden gehanteerd:

Selectieve benutting van de milieuzones met functies die minder geluidgevoelig zijn zoals bijv. kantoren, bedrijvigheid, extensieve recreatie en nutsvoorzieningen.

Overkluizing van de barrières in de voornaamste zoekrichting, zoals in de volgende paragraaf beschreven, te weten: de westflank (Vleuten-De Meern), over het ARK en de A2. Gezien het verschil in hoogteligging, wordt voor de westflank vooral gedacht aan overbrugging voor het langzame verkeer en verdieping (in bak of bij voorkeur tunnel) van de A2.

Zoekrichtingen verstedelijking

Legenda

landschappelijke kontramal en geledingszone

bestaand stedelijk gebied

zoekrichtingen verstedelijking

Werkgelegenheidslokaties

A binnenstedelijk

B gekoppeld aan HOV

C gekoppeld aan hoofdwegen

12500/32500 geschatte bruto capaciteit woningbouw (minimum/maximum)

[5000] woningbouw bestaand stedelijk gebied

Randstadspoor

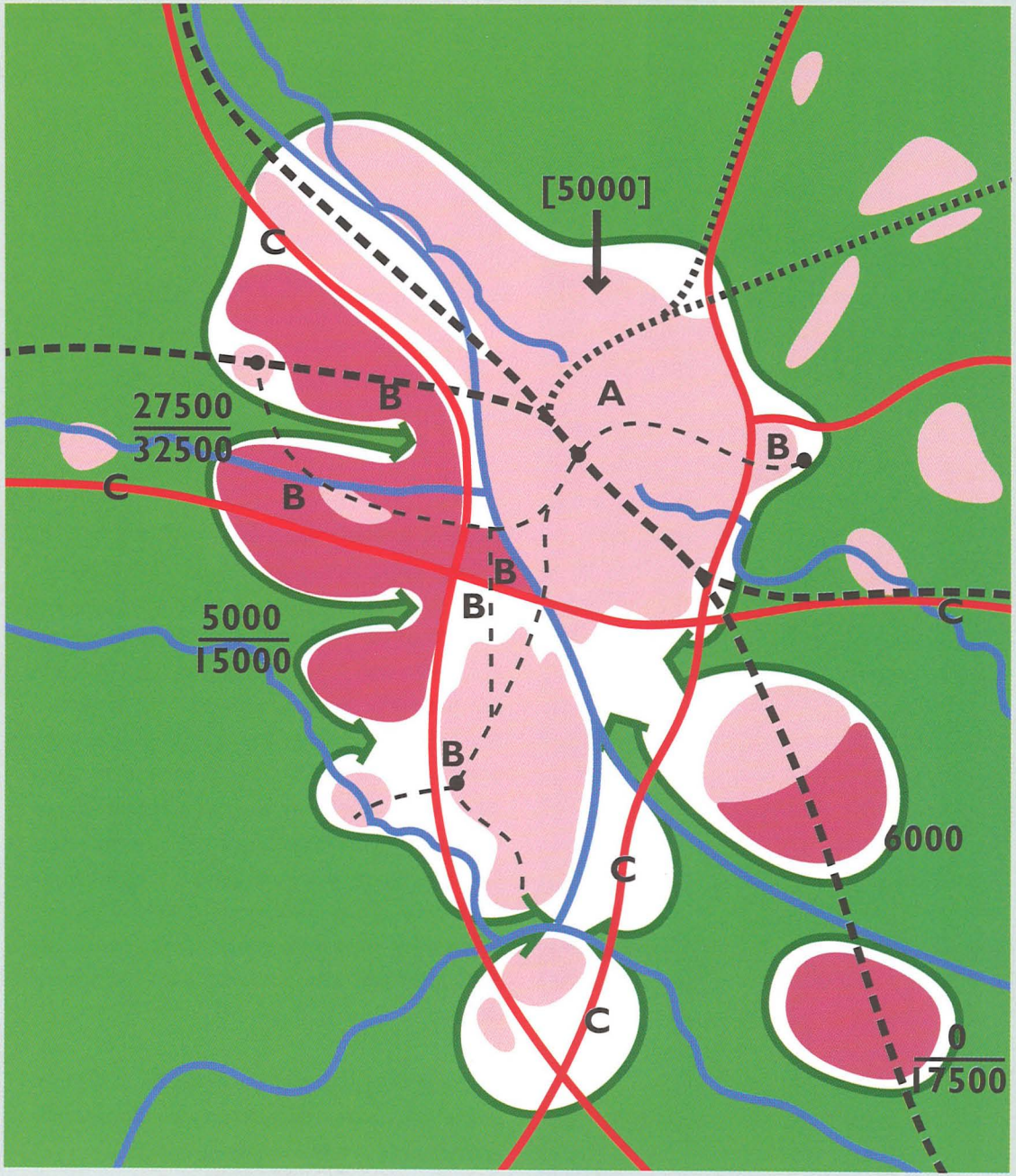
HOV

overige spoorverbinding

nationale autowegen

waterwegen

0 5 km



3.6. Zoekrichtingen voor verstedelijking

Als uitgangspunt van het ISP (zie 2.3.) is vastgesteld, dat de verstedelijking wordt geconcentreerd in de west- en in de zuidflank van de regio. Tevens is vastgesteld, dat de noord- en de oostflank van verstedelijking worden gevrijwaard en volledig in het teken staan van het versterken van de landschappelijke en ecologische kwaliteiten, mede om in de groeiende behoefte aan recreatiemogelijkheden in de regio te voorzien. De ontwikkelingsmogelijkheden van landschap en ecologie in de regio vereisen, dat door middel van vormgeving en inrichting van een landschappelijke "contramal" de expansie van de verstedelijking wordt beperkt en de overgang van stad naar land aan kwaliteit wint (zie kaart op pagina 28).

Het uitgangspunt 'verbetering van de kwaliteit van het woon- en leefklimaat', vraagt bovendien om een diep in de beoogde compacte verstedelijking doordringende geleding door middel van grote landschappelijke elementen, waterwegen en groenzones. De situering van die geledingszones is bepaald door aanwezige en potentiële landschappelijke kwaliteiten en is eveneens aangegeven op de kaart op pagina 28.

Door deze randvoorwaarden is het aantal mogelijke zoekrichtingen voor verstedelijking in de regio ingeperkt. Op de kaart op pagina 28 zijn ze aangegeven met een aanduiding van de geschatte bruto capaciteit voor woningbouw. Hierbij is rekening gehouden met de noodzakelijke voorzieningen, groenstructuren en werkgelegenheidslokaties, die in het woongebied kunnen worden opgenomen. De plancapaciteit, die op grond van de beschreven randvoorwaarden en uitgangspunten beschikbaar is voor de verstedelijking in de regio is in de tabel samengevat.

Voor de binnenstedelijke capaciteit is aangesloten bij de beleidsmatig vastgestelde VINEX-opgave van 5000 woningen. Nader onderzoek moet uitwijzen of dit aantal haalbaar is of zelf kan worden uitgebreid. Mogelijk dat het niet als zoekrichting aangeduide Noorderbreed (geschatte capaciteit ca. 5000 woningen) in het kader van de (her)inrichting van dit gebied een aanzienlijke extra bijdrage bovenop de VINEX-opgave levert. De mogelijkheden van de lokatie Utrecht-West/Vleuten De Meern worden mede bepaald door de wijze waarop de groene geleding in het gebied wordt uitgewerkt. De mogelijkheden in Rijnenburg zijn mede afhankelijk van de oplossing, die voor de ontsluiting met openbaar vervoer in samenhang met de fasering van de verstedelijking gevonden kan worden. Dat geldt ook voor de geleding, de aanwezige natuurwaarden en de milieueisen. Houten biedt ruimte voor 6000 woningen indien alleen de VINEX-opgave tot 2005 in Houten-zuid wordt gerealiseerd. Wordt voor een grotere taakstelling gekozen, dan komt Schalkwijk in aanmerking met een capaciteit van max. 17500 woningen.

zoekrichting	min. capaciteit	max. capaciteit
binnenstedelijk	5000	5000
Utrecht-Vleuten	27500	32500
Rijnenburg	5000	15000
Houten/Schalkwijk	6000	17500
Totaal	43500	70000

De maximaal beschikbare capaciteit overstijgt de berekende behoefte tot 2015, zodat er ruimte aanwezig is om hierbinnen naar de meest geschikte ruimtelijke variant te zoeken. De minimaal beschikbare capaciteit is te weinig voor het berekende programma, hetgeen er op wijst, dat voor een goede oplossing van de verstedelijkingsopgave hetzij Rijnenburg, hetzij Schalkwijk structureel moet worden aangesproken. Tevens is er reden om serieus te onderzoeken in welke mate de capaciteit in het bestaand stedelijk gebied kan worden uitgebreid boven de 5000 woningen, met name door gebruik te maken van de mogelijkheden in het overgangsgebied tussen Utrecht en Nieuwegein.

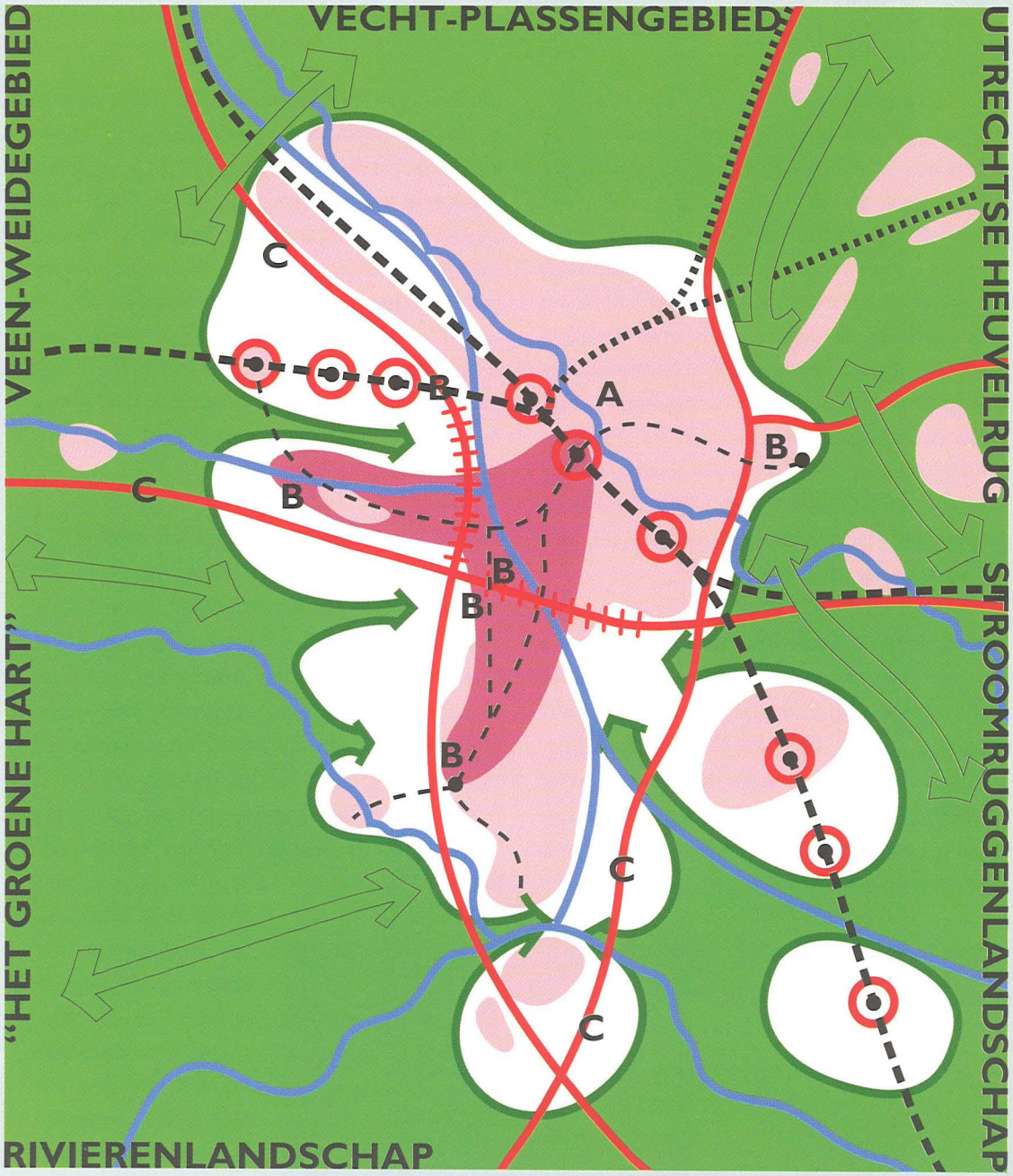
Naast woningbouw is er behoefte aan een ruim en gevarieerd aanbod van goed bereikbare werkgelegenheidslokaties. In hoofdstuk 2 is aangegeven, dat het daarbij naast de reeds in het woongebied verdisconteerde hoeveelheid lokaties gaat om de categorieën A-, B-, en C-locaties. Voor de A-locatie is duidelijk dat het hierbij gaat om het binnenstedelijke kerngebied van de stad Utrecht waar reeds een aantal belangrijke projecten op stapel staat zoals het Utrecht City Project. Voor de B-locaties komen in beginsel de potentiële verdichtingszones in aanmerking rond de bestaande en geprojecteerde HOV-voorzieningen naar Nieuwegein en Vleuten-de Meern.

Potentiële C-locaties zijn in beginsel geprojecteerd bij de hoofdinvalswegen van het stadsgewest, tegen de potentiële verstedelijking aan. Om eerder genoemde landschappelijke redenen zijn de mogelijkheden voor die poortlocaties in de noord- en oostflank echter beperkt. De poort aan de westelijke A12 is voor het gebied bij Harmelen reeds bestemd voor de herlocatie van de glastuinbouw. Blijven over ten westen van de A2 Lage Weide/Maarssenbroek (ca. 75 ha.), en langs de A27 't Klooster (ca. 70 ha.), Vianen (ca. 100 ha.) en Tull en 't Waal (ca. 125 ha.). Tezamen ongeveer bruto 345 ha.

Het flexibele basisconcept

Legenda

- grote landschapseenheden
- ecologische verbindingszone
- landschappelijke kontramal en geledingszone
- bestaand stedelijk gebied
- mogelijke stations Randstadspoor
- Overige spoorverbindingen
- stedelijk verdichtinggebied rond HOV-lijn (indicatief)
- A, B, C — potentiële werkgelegenheidslokaties
- nationale autowegen
- vermindering barrièrewerking
- waterwegen



0 5 km

3.7. Integratie van de structuurvariabelen

Alle in dit hoofdstuk beschreven structuurvariabelen zijn in de kaart op pagina 31 onder de titel van "het flexibele basisconcept" samengevat. Deze kaart vat de belangrijkste uitgangspunten en ontwerpcriteria samen, op grond waarvan naar concrete ruimtelijke oplossingen kan worden gezocht.

De grote landschapseenheden en ecologische verbindingszones bepalen de eerder genoemde 'contramal' voor verstedelijking, die de verstedelijkingsopgave naar de west- en zuidflank van de regio begeleid.

De infrastructurele drager voor die verstedelijkingsrichtingen wordt gevormd door het samenhangende openbaar vervoersstelsel van Randstadspoor en HOV-lijnen, dat indicatief is aangegeven, overeenkomstig het RVVP-concept.

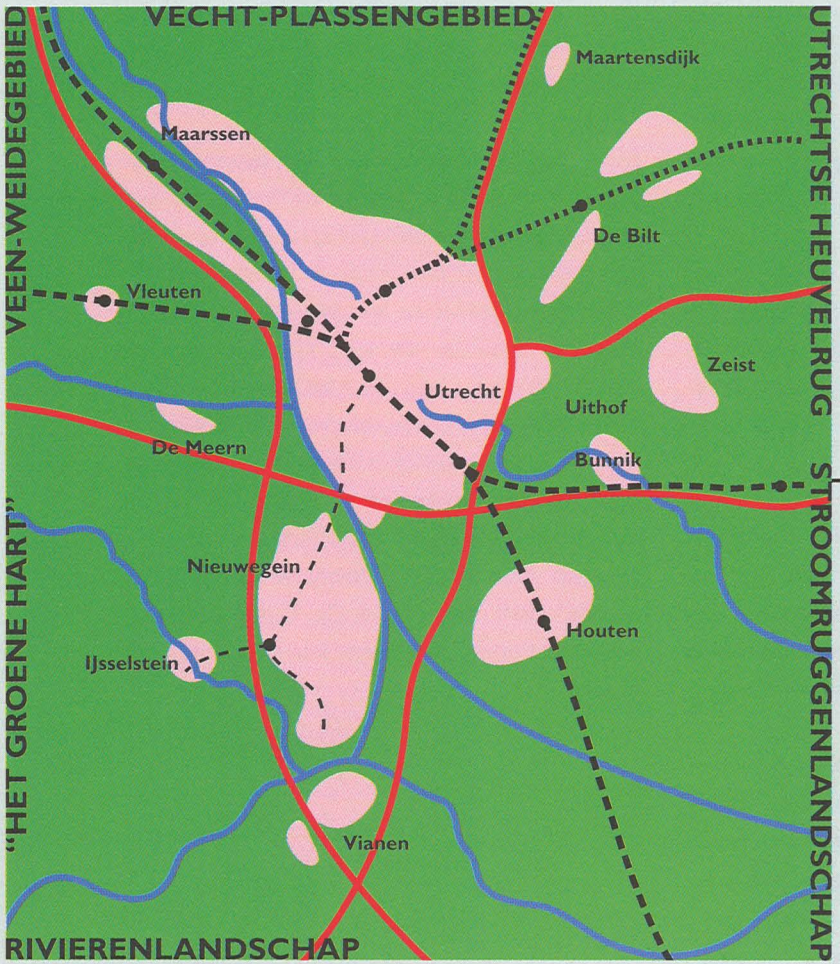
Landschappelijke geledingszones zijn eveneens indicatief aangegeven om in de nieuwe uitbreidingen een kwalitatief hoogwaardig woon- en leefmilieu te kunnen bewerkstelligen, maar tevens ook om het bestaande stedelijke gebied - vooral in het zuidwesten van de stad Utrecht - beter te ontsluiten voor langzaam verkeer en recreatieve activiteiten in het buitengebied.

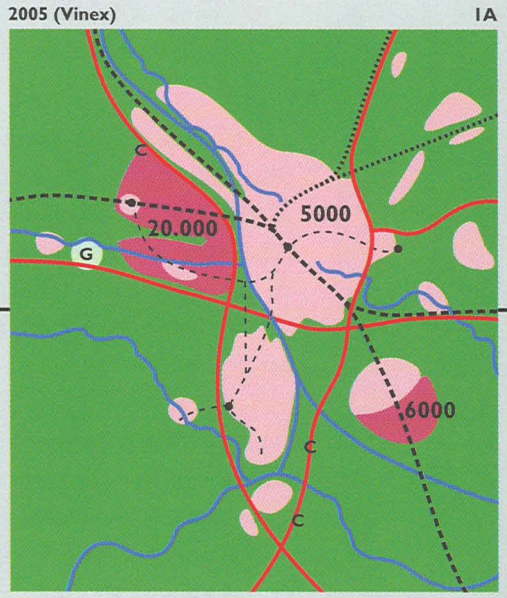
Een belangrijk element in de ruimtelijke geleding van het stedelijke kerngebied vormen de waterwegen en kanalen, die als een blauw lint een visuele kwaliteit toevoegen aan de compacte bebouwing en tevens als hoofdroutes voor langzaam verkeer en recreatieve routes kunnen worden benut.

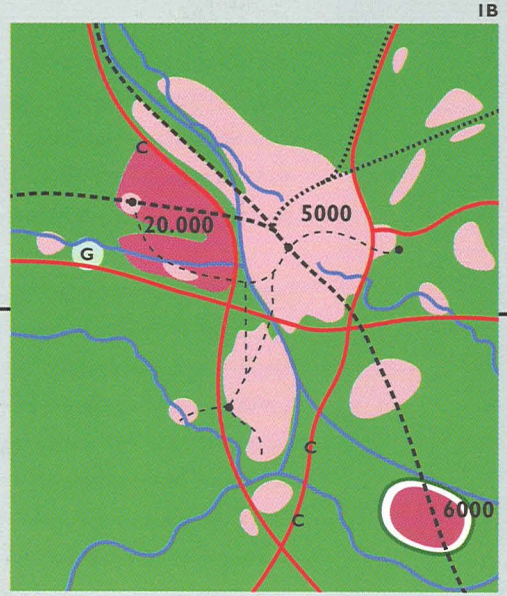
De werkgelegenheidslocaties zijn volgens de categorieën A, B, C en overige zo strategisch mogelijk gespreid over het stadsgewest volgens het gewenste bereikbaarheidsprofiel. Dus A-locaties in het binnenstedelijke kerngebied, goed bereikbaar per openbaar vervoer, C-locaties aan de hoofdinvalswegen van het stadsgewest en B-locaties nabij de geprojecteerde majeure woningbouwlocaties zowel bereikbaar met hoogwaardig openbaar vervoer als per auto. De overige categorie bedrijventerreinen (kantoren en kleinschalige, moderne terreinen) welke in gezoneerde vorm te mengen zijn met de woningbouwlocaties zijn niet in het kaartbeeld gespecificeerd.

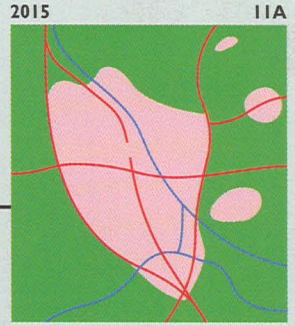
Ontwikkelingsvarianten

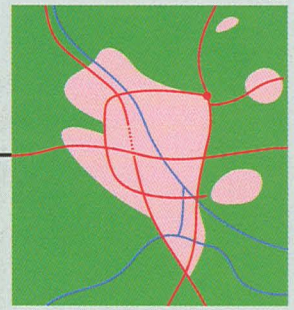
SITUATIE 1995

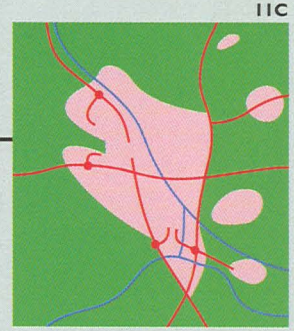


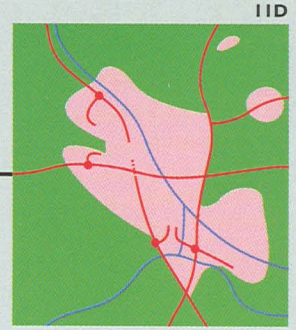












hoofdstuk vier
ontwikkelingsvarianten

4.1. Inleiding

In de Structuurvisie 2015 zijn voor de langere termijnontwikkeling van het stadsgewest een vijftal alternatieve ontwikkelingsmodellen beschreven, variërend van compacte stad, via satelliet en lobbenmodel tot een gespreid model. Na evaluatie is geconcludeerd dat het meest wenselijke ontwikkelingsmodel voor het stadsgewest in feite de goede eigenschappen van die alternatieven in zich zou moeten verenigen. Het flexibele basisconcept uit het vorige hoofdstuk kan worden beschouwd als een concretisering van die reeds in de Structuurvisie 2015 aangeduide meest gewenste ontwikkeling.

Binnen het flexibele basisconcept zijn echter weer varianten in uitgroeimogelijkheden voor het stadsgewest te onderscheiden, die samenhangen met nadere uitwerking van de structuurvariabelen. Het gaat dan met name om accentverschillen in ontwikkelingsrichtingen en daarmee samenhangende verschillen in de uitwerking van het hoofdwegenstelsel, zoals omlegging van de A2 of het aanleggen van een regionale rondweg. Het zwaartepunt van de verstedelijking komt hierdoor in het éne geval op de zuidoostflank te liggen en in het andere juist weer in extreme mate op de westflank.
Die combinatie van accentverschillen in hoofdwegenstructuur en ontwikkelingsrichtingen is in beeld gebracht op pagina 32 dat daarmee tevens de strategische beslissingen binnen het flexibele basisconcept samenvat. In verband met de afstemming op de VINEX-procedure is onderscheid gemaakt tussen de periode tot 2005 en daarna.

4.2. De ontwikkelingsvarianten van 1995 tot 2005

De varianten voor de ruimtelijke ontwikkeling van 1995 tot 2005 zijn gebaseerd op de VINEX opgave voor woningbouw en verplaatsing van de glastuinbouw in Vleuten-De Meern.

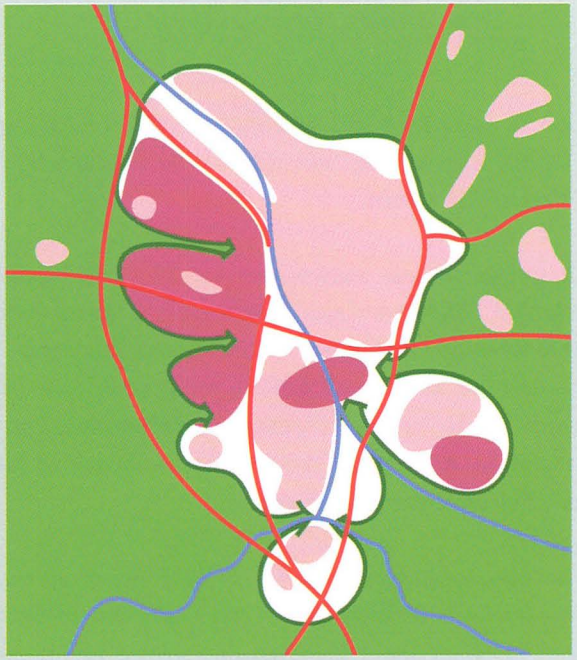
In alle gevallen is sprake van een bouwopgave van 5000 woningen in het binnenstedelijke gebied, 20000 woningen in de westflank Utrecht/Vleuten-De Meern en 6000 woningen in Houten, met de daarbij behorende lokale werkgelegenheidsbehoefte, zoals beschreven in paragraaf 3.6. De glastuinbouw is conform de VINEX-opgave verplaatst naar Harmelen. Potentiële C-locaties liggen langs de A2 bij Lage Weide/ Maarssenbroek en langs de A27 in 't Klooster, Tull en 't Waal en bij Vianen.

Het verschil in de ontwikkelingsrichtingen naar 2005 wordt veroorzaakt door de situering van de 6000 woningen in het Houtense. In variant IA worden deze gepland direct ten zuiden van het huidige kerngebied van Houten, terwijl in variant IB de woningbouwopgave is geprojecteerd bij Schalkwijk, als een eerste fase van de ontwikkeling van een satellietstad op deze locatie.

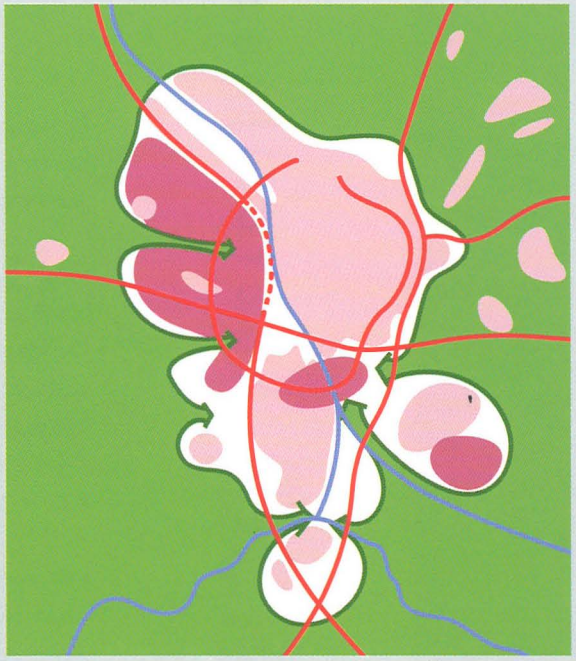
Door de grotere afstand van de locatie Schalkwijk tot de bestaande voorzieningen in het Houtense vraagt een ontwikkeling van Schalkwijk om zijn eigen pakket van maatschappelijke voorzieningen en ontsluitingen (op de A2 en richting Houten), waarvoor een draagvlak vereist is van minimaal 12000 woningen. Dit betekent de noodzaak om in variant IB met de ontwikkeling van Schalkwijk ook in de periode 2005 tot 2015 door te gaan.

Varianten hoofdwegenstelsel

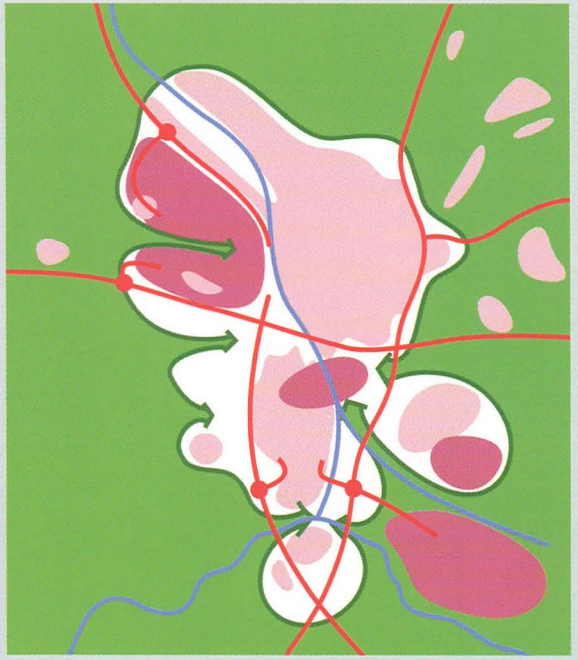
VERLEGGEN A2



REGIONALE RONDWEG



BEPERKTE AANHAKING



4.3. De ontwikkelingsvarianten van 2005 tot 2015

De varianten voor de ontwikkeling op de lange termijn worden bepaald door een combinatie van een tweetal variabelen:

uitwerking van het hoofdwegenstelsel

verschil in zwaartepunt in de verstedelijkingsrichtingen.

Voor wat betreft de hoofdinfrastructuur gaat het vooral om de scheiding van doorgaand en regionaal verkeer. Er zijn in beginsel drie mogelijkheden, zie ook figuur hiernaast:

1. **Het naar het westen verleggen van de A2. Hierdoor verdwijnt het doorgaande verkeer van het huidige tracé.**
2. **Het aanleggen van een regionale ringweg en het verminderen van het aantal aansluitingen op de A2. Hierdoor verdwijnt het regionale verkeer grotendeels van de A2/A12.**
3. **Het is ook mogelijk een ontsluiting van de uitbreidingen in de flanken zodanig te ontwerpen dat het autoverkeer slechts via een omweg de stad kan bereiken. Op deze manier wordt openbaar vervoer en fietsverkeer relatief aantrekkelijker, waardoor mogelijk de modalsplit gunstiger wordt en er een beperking van de automobiliteit optreedt.**

Met voornoemde drie verkeersstructuurvarianten kan vervolgens een combinatie worden gemaakt met de hoofdrichtingen voor woningbouw- en werkgelegenheidslocaties in de zuidrespectievelijk westflank. Een ruimtelijk accent van de verstedelijking naar het westen wordt dan gecombineerd met de eerste verkeersvariant (omleiding A2), terwijl het accent op de richting Schalkwijk een logische relatie heeft met de derde variant. De regionale rondwegvariant is te koppelen aan een evenwichtige verdeling over zuid- en westflank.

In combinatie met de varianten IA en IB uit de periode tot 2005, kunnen voor periode 2005 naar 2015 een viertal varianten worden onderscheiden, genoemd IIA tot en met IID, die van boven naar beneden een verschuiving zien van een overwegend westwaarts ontwikkeld stadsgewest (variant IIA), naar een satellietstad ontwikkeling in het zuiden (variant IID, Groot Schalkwijk). Deze laatste variant kan slechts eenduidig gekoppeld worden aan variant IB (eerste fase Schalkwijk) uit de periode 1995-2005 en sluit de varianten van IA uit. Aan variant IA zijn de doorgroeivarianten IIA, IIB en IIC te koppelen.

4.4. Evaluatie

De methodiek om de besluitvorming te richten op ontwikkelingsvarianten, is er primair op gericht om de alternatieven, voor invulling van de VINEX tot 2005 en voor de taakstelling daarna zo goed mogelijk in beeld te brengen. Binnen de opgestelde waaier van ruimtelijke ontwikkelingsvarianten voldoen alle varianten in principe aan de gestelde programmatische en kwalitatieve eisen op het gebied van woon-, leef- en werkmilieus. De keuze voor inperking daarvan is gemaakt op grond van een totaal-beoordeling van de varianten, waarin naast bovenstaande criteria ook criteria (teruggrijpend op de Structuurvisie 2015) een rol hebben gespeeld op het gebied van milieu, ecologie, landschap en recreatie, mobiliteit en niet in de laatste plaats faseerbaarheid en flexibiliteit. De laatste twee vooral, omdat die in sterke mate bepalen of de gekozen ruimtelijke ontwikkelingsvariant nog verder kan worden geoptimaliseerd bij de uitwerking van het definitieve ISP.

Mobiliteit

Het beste scoort variant IIB, wegens compactheid, fietsafstanden en geleiding van de mobiliteit via een afgewogen, complementair stelsel van hoofdontsluiting voor alle vervoersmodaliteiten, te weten OV, HOV, Randstadspoor, fiets en auto. Het slechtste van de vier varianten is IID, vooral door de grote afstand van Schalkwijk

tot het stedelijke kerngebied en de relatief geïsoleerde ligging van dat gebied voor fiets- en auto-ontsluiting. Dat geldt in iets mindere mate voor IIC, omdat het zwaartepunt van de zuidelijke uitbreiding nu dichter bij het kerngebied is gelegen. In beide varianten IIC en IID figureert het Randstadspoor als belangrijkste drager voor de verstedelijking in de zuidoostflank.

Milieuhygiëne

Dit criterium heeft vooral betrekking op de relatieve geluidsoverlast en luchtverontreiniging als gevolg van het verkeerssysteem. Variant IIB scoort alleen gunstig als hierin ruime voorzieningen worden opgenomen voor overkluizing van de hoofdverkeerswegen.
De omgelegde A2 in variant IIA zal de geluidshinder op het huidige A2-tracé verminderen. De grote stedelijke uitbreiding in het zuidwesten zal echter de nodige luchtverontreiniging produceren die met de heersende windrichting het kerngebied van Utrecht zal belasten, althans zolang de uitstoot van schadelijke uitlaatgassen nog niet ingrijpend is gereduceerd.
De milieuoverlast van de varianten IIC en IID zal liggen tussen die van IIB en IIA.

Ecologie

Variant IIA betekent een massieve ingreep in het open landschap, de ecologische kerngebieden en het groene hart ten westen van het stadsgewest. De overige varianten hebben door hun meer gelede opbouw en situering van de majeure stedelijke uitbreidingslocaties een ongeveer gelijkwaardige invloed op de landschapsecologische kwaliteiten en zijn in dat opzicht gelijkwaardig.

Kosten

De verschillen in kosten tussen de varianten worden vooral bepaald door de maatregelen met betrekking tot de A2, hetzij in de vorm van verlegging (IIA), hetzij door overkluizing (IIB). De varianten IIC en IID lijken in dat opzicht minder ingrijpend en relatief minder kostbaar, maar ook hier moet rekening worden gehouden met hoge kosten voor verbreding en nieuwe aansluiting aan de A2. In dit globale stadium zijn die kosten nog niet met voldoende zekerheid in te schatten. Temeer daar er in dit stadium nog geen uitspraak gedaan kan worden over de dekking van de kosten en ook niet over wat voor de regio in totaliteit de financieel meest gunstige ontwikkelingsvariant is.

Afbreukrisico's en flexibiliteit

Wel kan in dit stadium reeds iets gezegd worden over de verschillen in afbreukrisico's tussen de varianten. Er moet immers rekening worden gehouden met mogelijke veranderingen in de ruimtebehoevende vraag of veranderingen in de markt. Dat betekent gefaseerde aanpak, flexibele programmering en uitwisselbaarheid tussen locaties. Randvoorwaarde daarbij is beperking van het afbreukrisico. Voorinvesteringen en afbreukrisico kunnen worden beperkt wanneer de aanleg van de infrastructuur gefaseerd en in directe relatie tot de fasering van woon- en werklocaties kan worden gerealiseerd. Vooral wat betreft de mogelijkheid tot gefaseerde aanpak, scoort variant IIB ontegenzeggelijk het beste, terwijl variant IIA (omlegging A2) en variant IID (Groot Schalkwijk) beduidend minder flexibel in hun faseerbaarheid zijn en dus hoge afbreukrisico's met zich mee brengen.

4.5. Conclusies en aanbevelingen

Uit een oogpunt van flexibiliteit en eerder geformuleerde doelstellingen ten aanzien van mobiliteit, is er een duidelijke voorkeur om de ontwikkeling van het stadsgewest naar de periode 2005 te sturen over het IA-traject en het IB-traject af te wijzen.

Vanuit het IA-traject zijn vervolgens de varianten IIA en IIB voor de periode 2005 naar 2015 om dezelfde redenen weer aantrekkelijker dan variant IIC.

Het verdient aanbeveling de langere termijn ontwikkeling voor het stadsgewest te laten plaatsvinden in een combinatie van de varianten IIA en IIB, waarbij de infrastructuur van model II B wordt gekoppeld aan de stedebouwkundige mogelijkheden van model II A.

Het model II A, waarin sprake is van verleggen van de A2 is om die reden het meest inflexibele model. Tijd en uitvoering zijn niet flexibel, de rijksweg dient in één keer verplaatst te worden. Dit model is wel flexibel wat betreft mogelijke uitbreidingsgebieden. Model II B kan makkelijker gefaseerd uitgevoerd worden en is minder afhankelijk van het Rijk. Model IIB leidt tot het meest compacte verstedelijkingsbeeld, waarbij de mobiliteitsgroei kleiner zal zijn dan in de andere modellen. Het model geeft een optimale aansluiting van de nieuwe verstedelijkte gebieden op de bestaande stedelijke gebieden. Deze integratie leidt tot optimale benutting van de bestaande en de nieuw aan te leggen voorzieningenstructuur.

Variant IIB maakt in hoge mate gebruik van de inrichtingsmogelijkheden van het Noorderbreed. De voorkeur aan de zuidoost kant van het stadsgewest gaat echter uit naar het ontwikkelen van een goede geledingszone en de daarmee samenhangende belangen van ecologie en de voor recreatie belangrijke toegankelijkheid van het Kromme Rijngebied boven de voordelen van een meer geconcentreerde op hoogwaardig openbaar vervoer aansluitende verstedelijking. Daarmee is in principe voor Houten de ontwikkeling van aanvullend hoogwaardig openbaar vervoer, naast een eventueel mogelijk extra NS-station, niet aan de orde.

Deze op Houten gerichte afweging is ingepast in een voor de regio als geheel hanteerbaar en consistent verstedelijkingsmodel. Dat kan ook goed, omdat de voorkeur voor de verstedelijking op regionaal niveau uitgaat naar een model, dat het zwaartepunt legt aan de west en de zuid-westkant van de regio.

In deze afweging zijn de conclusies verwerkt van een vergelijkend onderzoek tussen de lokaties Rijnenburg en Schalkwijk, zoals op verzoek van de Stuurgroep R.O. is uitgevoerd door een werkgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van het Projectbureau en de gemeente Houten:

- **beide lokaties zouden ieder op eigen wijze kunnen bijdragen aan de kwaliteit van het woon- en leefklimaat in de regio;**

- **de lokatie Rijnenburg zal evenwel vooral meer kunnen bijdragen aan:**

  -de positie van Utrecht in de Randstad:
  -het ondersteunen van de centrumfunktie van de stad Utrecht:
  -het beperken en geleiden van mobiliteit.

- **hiervoor is het noodzakelijk dat in de nadere uitwerking de volgende aandachtspunten worden meegenomen:**

  -de kwaliteit van de ontsluiting voor de fiets, het openbaar vervoer en de auto;
  -de omvang van de lokatie in het licht van:
  -de noodzakelijke bijdrage aan de regionale taakstellingen;
  -het voor onder andere hoogwaardig vervoer benodigde draagvlak;
  -beperkingen in verband met de luchtkwaliteit ten opzichte van de stad Utrecht

Keuze voor de combinatie IIA-IIB betekent dat Houten kan volstaan met bouwen in Houten-Zuid en de variant Schalkwijk vervalt. De bulk van de woningen in de periode tot 2005 wordt in Vleuten-De Meern gerealiseerd. Na 2005 is woningbouw in Rijnenburg aan de orde. Rijnenburg is bovendien de eerst in aanmerking komende locatie als uit de woningbehoefte-cijfers een extra of versnelde uitbreiding nodig mocht blijken.

Belangrijke argumenten voor deze keuze zijn:

▼ zo compact mogelijk verstedelijken;

▼ flexibiliteit in verband met aansluitmogelijkheden op Utrecht-west/Vleuten-De Meern en Noorderbreed;

▼ draagvlak voor een regionaal wegontsluitingssysteem, dat de doorgaande snelwegen ontlast en mogelijkheden biedt voor aansluiting op het aan de westkant van de regio te ontwikkelen hoogwaardig openbaar vervoer.

Draagvlak voor deze ontwikkelingen is niet haalbaar wanneer Rijnenburg met Schalkwijk zou worden gecombineerd. Gezocht is naar de ontwikkelingsmogelijkheden van in zijn geheel consistente verstedelijkingsmodellen. Daarbij is het òf het zwaartepunt van verstedelijking in de regio leggen aan de westkant, òf op basis van een zeer compact model aan de westkant samen met het Noorderbreed (inclusief een optie op Houten-noord), òf aan de zuid-oostkant van de regio. Voor de laatste twee combinaties is niet gekozen en daarom komt noch Houten-Noord, noch Schalkwijk voor ontwikkeling als een lokatie voor de regionale verstedelijkingsproblematiek in aanmerking.

isp

hoofdstuk vijf

het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief

5.1. Inleiding

Met de afweging van de ontwikkelingsvarianten uit het vorige hoofdstuk kunnen nu de contouren van het ISP in hoofdlijnen op een beleidskaart worden samengevat, zie de kaart op pagina 38.

Deze kaart geeft voor de volgende fase van het planproces ISP de ontwerp-opgave aan de flankenstudies mee. In de navolgende beschrijving van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief zal dan ook per flank worden gespecificeerd welke de belangrijkste aandachtspunten zijn.

Tevens geeft deze kaart het kader aan, waarbinnen naar de financieel meest haalbare uitwerking van het ISP als geheel wordt gezocht. De onzekerheden op dit punt zijn in deze kaart zoveel mogelijk gereduceerd door veel aandacht te geven aan overwgingen van flexibiliteit. Een belangrijke stap in de financiële onderbouwing vormt het uitvoeringscontract VINEX, dat mede op de uitwerking van deze kaart wordt gebaseerd.

5.2. De noordoostflank

Het gaat hier om het grondgebied van de gemeenten Maarssen, Maartensdijk, de Bilt en Bunnik (niet-bouwgemeenten).

De ontwikkeling en herinrichting ten behoeve van natuurontwikkeling en landschappelijk-recreatieve functies staat hier voorop. Van groot belang is het uitwerken van de realisatiemogelijkheden in relatie met de reeds aanwezige beleidsaanzetten van de hogere overheden.

Wat betreft verstedelijking en werkgelegenheid wordt een restrictief beleid voorgestaan.

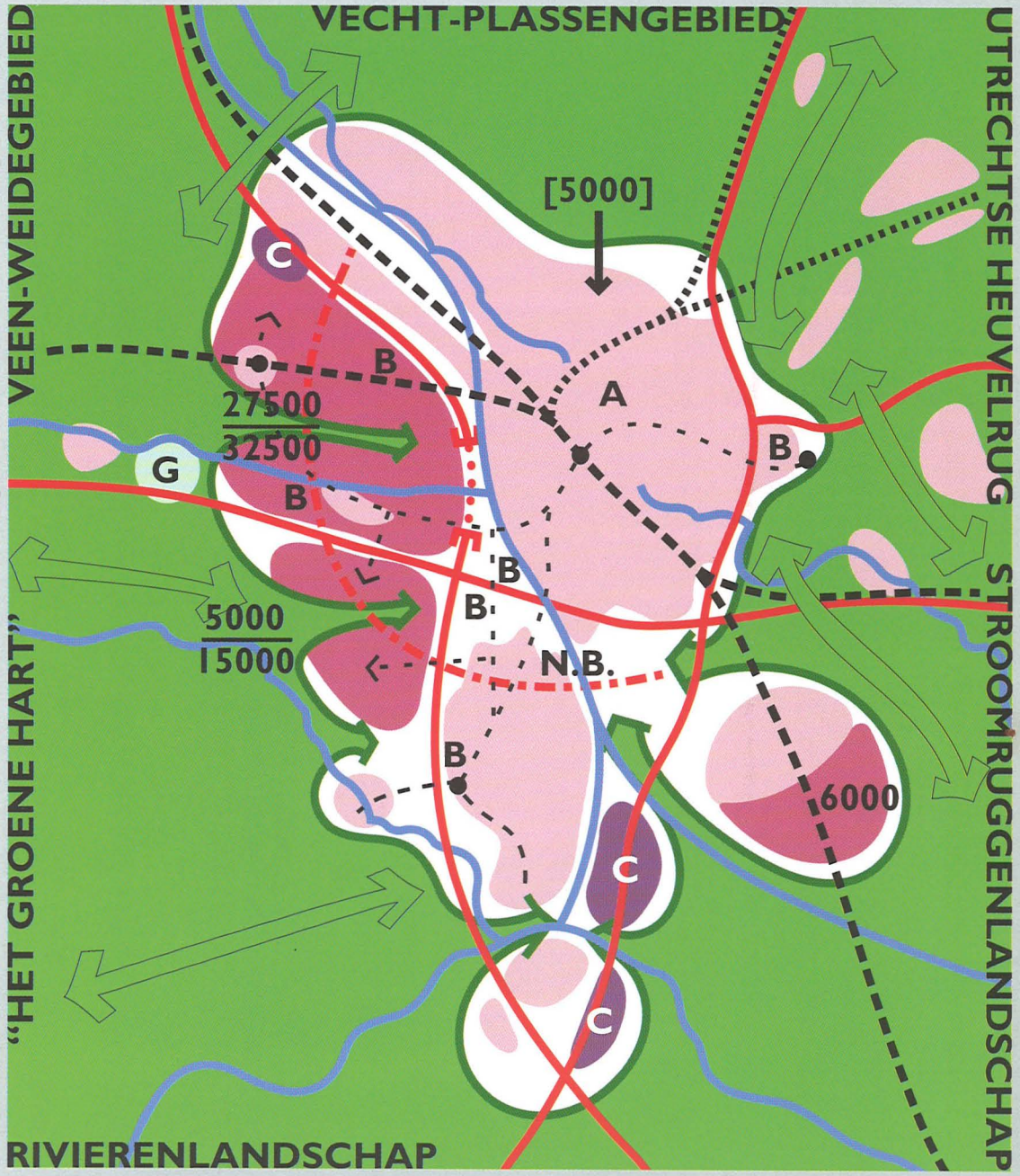
5.3. De westflank

Dit betreft het grondgebied van de gemeente Utrecht, en de gemeente Vleuten-De Meern, waar voor de eerstkomende jaren de bulk van de woningbouw en bedrijvigheid in het stadsgewest is geprojecteerd. In het gebied van de gemeente Harmelen is overeenkomstig het startconvenant VINEX de herlocatie van de glastuinbouw uit Vleuten-De Meern geprojecteerd.

Het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief

Legenda

- ecologische verbindingszone
- kontramal en geledingszone
- bestaand stedelijk gebied
- uitwerking woningbouw en bedrijfslokaties
- C — potentiële A, B en C-lokaties
- G — herlokatie glastuinbouw
- 12500 / 32500 — geschatte bruto capaciteit woningbouw (minimum/maximum)
- [5000] — woningbouw bestaand stedelijk gebied
- nationale autowegen
- regionale rondweg (indicatief)
- overkluizing
- Randstadspoor
- HOV (tram)
- overige spoorverbinding
- spoor- en HOV verknoping (indicatief)
- waterwegen
- N.B. — (her-)inrichtingsopgave noorderbreed



Speciale aandacht bij de ruimtelijke inrichting van deze flank vragen:

- **kwaliteit en differentiatiemogelijkheden van de omvangrijke verstedelijkingsopgave;**
- **glastuinbouwverplaatsing;**
- **de overkluizing van de A2, ARK-barrière;**
- **de aansluiting op en de relatie met het Groene Hart;**
- **locatie en dimensioneren van de groene lob, in aansluiting op het landgoed Haarzuilens;**
- **tracé en verknoping van Randstadspoor met HOV-lijn;**
- **tracé en aansluiting van de regionale rondweg op A2-A12;**
- **situering en ontwikkeling van de B- en de C-lokaties;**
- **situering van een nieuw stadsdeelcentrum en relatie tot bestaande voorzieningen in het aangrenzende stedelijke gebied.**

5.4. De zuidwestflank

Het betreft het grondgebied van de gemeenten Nieuwegein, IJsselstein en Vianen.
De belangrijkste inrichtingsopgave hier heeft betrekking op:

- C-locaties langs de A27;
- verstedelijking in Rijnenburg;
- eventuele verdichting rond het bestaande en uit te bouwen HOV-lijnennet, vooral voor kantoren en moderne bedrijventerreinen;
- de relatie met het Groene Hart ten westen en ten zuiden van deze flank.

Rijnenburg is voor de regio, in aansluiting op verdere uitgroei van Utrecht-West/Vleuten-De Meern, de keus voor doorgroei van de verstedelijking na 2005. Vanwege de onzekerheid over de exacte omvang en het tempo van de ontwikkeling van de feitelijke woningbehoefte wordt onderzocht of en in welke mate Rijnenburg al voor 2005 tot ontwikkeling kan worden gebracht. Er is in principe capaciteit voor een woningbouwopgave van 5000 tot 15000 woningen. Uit de flankenstudie zal moeten blijken welke omvang voor de verstedelijking van deze locatie het beste is, en op welke manier deze locatie te ontsluiten en te faseren is, opdat zo flexibel mogelijk op de ontwikkeling van de woningbehoefte en de daarmee gepaard gaande ontwikkelingsrisico's kan worden ingespeeld.

IJsselstein heeft vooral te maken met de realisatie van de lokatie Zenderpark, die aanzienlijke vertraging heeft opgelopen. Tevens moet de vormgeving van het restrictieve beleid worden uitgewerkt.

Vianen biedt een uitstekende mogelijkheid voor ontwikkeling van een C-lokatie in samenhang met de mogelijkheden aan de andere kant van de Lek. Hierdoor wordt tevens ruimte gecreëerd voor de noodzakelijke herstructurering in de bestaande kern, waarbij het accent vooral op woningbouw zou moeten worden gelegd.

In de flankenstudie zal concreet worden aangegeven waar en in welke omvang er in Vianen ruimte is voor woningbouw en bedrijfsterreinontwikkeling, mede op basis van de Structuurvisie Vianen en de daarin berekende autonome behoeften. Met inachtneming van deze ontwikkeling zal het restrictieve beleid voor Vianen worden uitgewerkt.

5.5. De zuidoostflank

In deze flank gaat het om het grondgebied van de gemeente Houten en de in het startconvenant VINEX geformuleerde bouwopgave van 6000 woningen.

Deze zijn gesitueerd aan de zuid-zijde van de bestaande kern. Bij de inrichting van de woningbouw is een speciaal aandachtspunt de aansluiting aan het Randstadspoor. Tevens moet een oplossing worden gezocht voor verbetering van de groene geledingszone tussen Houten, Utrecht en het Noorderbreed.

5.6. Bestaand stedelijk gebied

De uitwerking van het bestaand stedelijk gebied wordt primair gericht op de aandachtspunten van het flexibele basisconcept zoals beschreven in paragraaf 3.2.
Binnen de gemaakte afweging voor verstedelijking van de regio vormt de problematiek van de inrichting van het Noorderbreed een apart vraagstuk.

Het Noorderbreed is een overgangsgebied: zowel voor de verschillende stedelijke gebiedsdelen in de regio ten opzichte van elkaar als voor de overgang van stedelijk naar landelijk gebied.
Onderzocht moet worden hoe dit rommelige overgangsgebied opgewaardeerd kan worden, de economische potenties beter kunnen worden benut en in welke mate de stedelijke structuur middels een verdichting (met een maximale capaciteit van 5000 woningen) kan worden versterkt.
Tevens moet worden onderzocht hoe en in welke mate de groenstructuur verder moet worden ontwikkeld, teneinde een bijdrage te leveren aan de geleding van de beoogde verstedelijkingsstructuur.

De bestaande plannen voor de landschappelijke en recreatieve herinrichting van Groenraven worden hierin meegenomen.

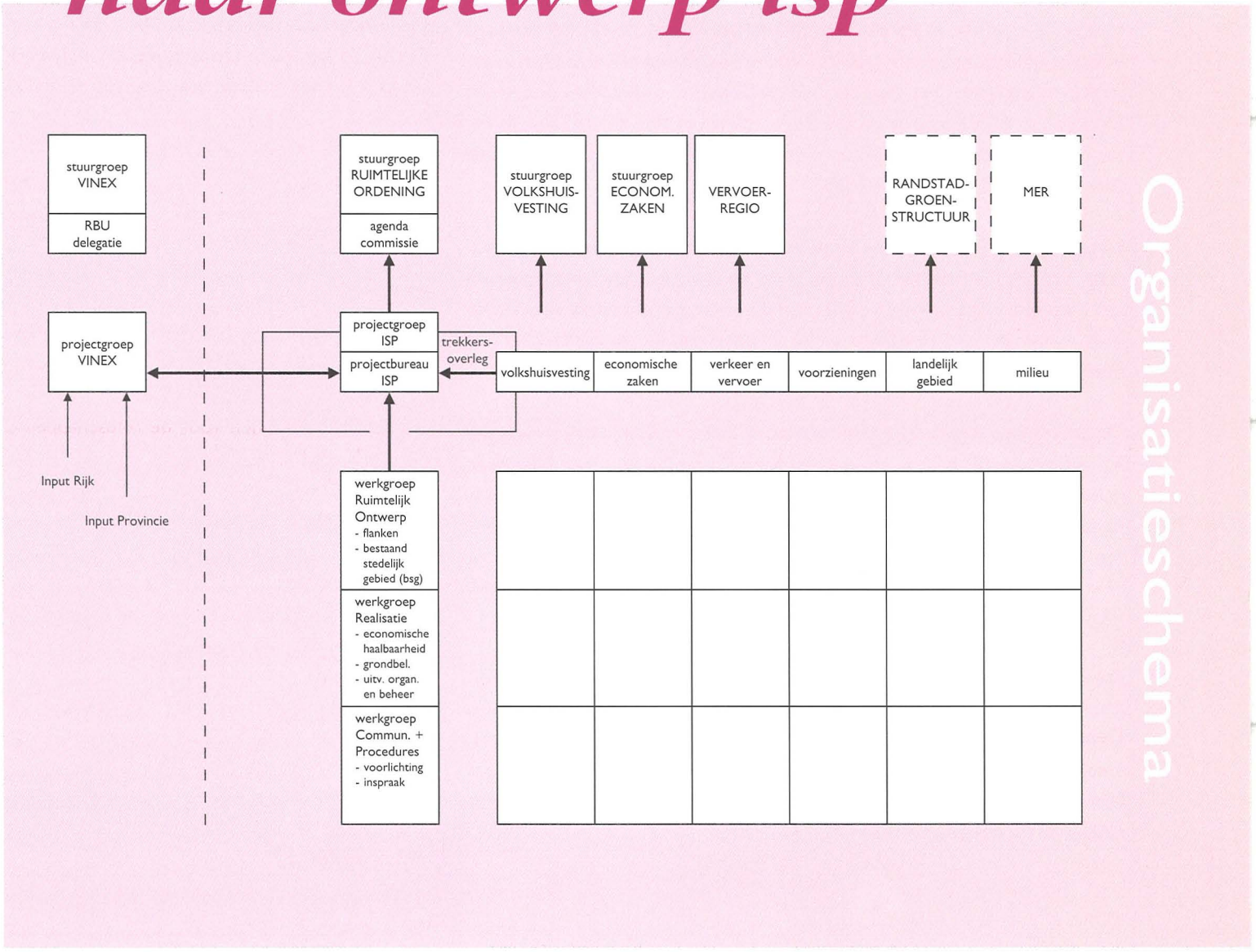
pagina twee

hoofdstuk zes

van nota hoofdlijnen naar ontwerp isp

6.1. Inleiding

In deze nota zijn in aanvulling op de Contourennota de belangrijkste ruimtelijke keuzen van het ISP in beeld gebracht. Deze worden in het vervolg van het planproces uitgewerkt en nader onderbouwd. In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe deze nadere uitwerking tot stand zal worden gebracht en welke aanvullende organisatorische maatregelen daarvoor moeten worden getroffen. Daarbij komen achtereenvolgens aan de orde: de relatie met de voorbereiding van het uitvoeringscontract VINEX, de nadere uitwerking van de sectorstudies, de nadere uitwerking van het ruimtelijk ontwerp en de rol van de flankenstudies daarin, de thematische studies, de realisatie van het ISP en tot slot de werkplanning.



6.2. VINEX

De onderhandelingen over en de vaststelling van het uitvoeringscontract VINEX vormen het sluitstuk van de besluitvorming over het ISP vanwege het financiële commitment, dat daarover door de regionale partijen moet worden aangegaan. Dit betekent dat belangrijke onderdelen pas in de Stuurgroep VINEX aan de orde komen, nadat er over de inpassing in het regionale structuurplan besluitvorming is geweest in de Stuurgroep Ruimtelijke Ordening van het RBU.

Het RBU heeft het voortouw bij de voorbereiding van het uitvoeringscontract VINEX. Daarom zal direct na ondertekening van het startconvenant het Dagelijks Bestuur van het RBU aan de convenantspartners voorstellen doen voor de samenstelling, de organisatie en de werkwijze van de Stuurgroep VINEX en de ambtelijke Projectgroep VINEX.

De Stuurgroep Ruimtelijke Ordening heeft hiervoor reeds enige voorstellen geformuleerd. Aan de Stuurgroep VINEX wordt vanuit het RBU deelgenomen door vertegenwoordigers van de bouwgemeenten en door Nieuwegein, mede namens de niet-bouwgemeenten. De RBU-deelnemers stemmen hun inbreng in de eigen onderhandelingsdelegatie vooraf op elkaar af. Voor de bemensing van de ambtelijke projectgroepen ISP en VINEX wordt een personele unie nagestreefd.

De eerste taak van de Stuurgroep VINEX is het vaststellen van een werkplanning voor de voorbereiding van het uitvoeringscontract (het "spoorboekje"). Deze bevat alle noodzakelijke inhoudelijke, financiële en organisatorische voorstellen op grond waarvan de convenantspartners concreet kunnen besluiten aan de voorbereiding van het uitvoeringscontract deel te nemen en de werkzaamheden in gang te zetten.

6.3. Sectorstudies

In de Contourennota stond de analyse van een aantal beleidssectoren centraal. Dit betrof de regionale volkshuisvestingsproblematiek, de regionale economische ontwikkeling, de regionale voorzieningenstructuur, het verkeer en vervoer, de inrichting van het landelijk gebied, en tot slot de regionale grootschalige milieuproblematiek, mede in relatie met energie en waterwinning. Met betrekking tot deze beleidssectoren zijn de doelstellingen en de belangrijkste kwantitatieve en kwalitatieve programmatische uitgangspunten voor het ISP aangegeven. Deze zijn in de thans voorliggende nota vertaald in hoofdlijnen van beleid voor het ISP.

Deze hoofdlijnen worden in het vervolg van het planproces door het Projectbureau ISP in samenspel met de werkgroepen ruimtelijk ontwerp, realisatie en de sectorwerkgroepen nader uitgewerkt en onderbouwd. Dit samenspel met de sectorwerkgroepen en de desbetreffende beleidssectoren is van groot belang voor het verhogen van het realiteitsgehalte van het ISP; enerzijds door het ISP en het sectorbeleid onderling concreet op elkaar af te stemmen, anderzijds door de uitvoerbaarheid van het beleid zowel in inhoudelijke, als in markttechnische en financiële zin te bevorderen. De voor deze werkzaamheden noodzakelijke en reeds bestaande sectorwerkgroepen en overlegstructuren worden gecontinueerd.

Hieronder wordt per beleidssector/ sectorwerkgroep aangegeven wat in aanvulling op de Contourennota de belangrijkste elementen zijn, die nader worden uitgewerkt.

Volkshuisvesting:

actualiseren raming woningbehoefte op lange termijn in verband met van rijkszijde uitgebrachte trendrapportage;

aangeven samenhang woningbehoefteraming met herstructurering woningvoorraad bestaand stedelijk gebied en restrictief beleid;

concretiseren programmering woningbouwlocaties naar differentiatie en fasering per flank;

toetsen ruimtelijk ontwerp op marktrisico's;

toetsen ruimtelijk ontwerp op sectorale ontwerpuitgangspunten.

Regionale economie:

aangeven samenhang behoefteraming voor bedrijventerreinen en kantorenlocaties met ontwikkelingen in c.q. herstructurering van bestaande voorraad;

concretiseren programmering bedrijventerreinen en kantorenlocaties naar differentiatie en fasering per flank;

toetsen ruimtelijk ontwerp op marktrisico's;

toetsen ruimtelijk ontwerp op sectorale ontwerpuitgangspunten.

Verkeer en vervoer:

concretiseren netwerkopbouw voor auto, openbaar vervoer en fiets;

aangeven faseringsmogelijkheden tot 2015;

aangeven consequenties voor bestaande infrastructuur;

aangeven investeringsbehoefte voor de infrastructurele maatregelen;

toetsen ruimtelijk ontwerp op mobiliteitseffecten;

toetsen ruimtelijk ontwerp op sectorale ontwerpuitgangspunten.

Regionale voorzieningen:

aangeven hiërarchie en faseringsmogelijkheden stadsdeelcentra;

aangeven marktrisico's voor grootschalige voorzieningen;

toetsen ruimtelijk ontwerp op uitkomsten regionaal distributieplanologisch onderzoek;

afstemming voorzieningenpeil tussen uitleggebieden en bestaande kernen.

toetsen ruimtelijk ontwerp op sectorale ontwerpuitgangspunten.

Landelijk gebied:

uitwerken regionale landschappelijke en ecologische hoofdstructuur;

selecteren majeure projecten op het gebied van Randstadgroenstructuur, landschappelijke en ecologische ontwikkeling en recreatie;

uitwerken uitvoerbaarheid van majeure projecten;

toetsen ruimtelijk ontwerp flankenstudies op ontwerpcriteria met betrekking tot natuur, landschap, overgang stad - land en de geleding van de stedelijke uitleg.

Milieu:

toetsen ruimtelijk ontwerp ISP en flankenstudies op milieucriteria (relatie met MER);

aangeven mogelijkheden in het ruimtelijk ontwerp voor compensatie van verloren gegane milieuwaarden;

aangeven van mogelijkheden voor te ontwikkelen milieufuncties;

aangeven mogelijkheden voor duurzaam bouwen.

6.4. Flankenstudies

De flankenstudies hebben tot doel de hoofdlijnen van beleid voor verschillende majeure projecten in enkele deelgebieden integraal uit te werken. Integraal duidt hier zowel op de ruimtelijke uitwerking als op de analyse van de economische haalbaarheid en de voorbereiding van de uitvoering. Het ISP vormt het integratiekader, waarin de resultaten van de flankenstudies moeten worden ingepast en onderling op elkaar worden afgestemd.

De volgende flankenstudies zullen worden opgestart:

- **de noordoostflank;**
- **de westflank;**
- **de zuidoostflank;**
- **de zuidwestflank;**
- **5000 woningen bestaand stedelijk gebied**

De bouwopgave van 5000 woningen in en aansluitend aan het bestaand stedelijk gebied wordt tezamen met de (her)inrichtingsmogelijkheden van het "Noorderbreed" als een aparte "flankenstudie" behandeld.

Uitgangspunt voor de organisatie van de flankenstudies is, dat de stuurgroep Ruimtelijke

Ordening van het RBU de opgave in de vorm van een startnotitie formuleert en de resultaten ervan goedkeurt; de studies zelf worden door de deelnemende gemeenten of in opdracht van de deelnemende gemeenten door derden uitgevoerd.
Aan de bestuurlijke besluitvorming over de flankenstudies zullen door alle partijen hoge eisen worden gesteld. Immers, de flankenstudies moeten passen in het ISP, ze moeten uit overwegingen van inhoudelijke aard en vanwege diverse uitvoeringsaspecten (tempo, financiële consequenties etc.) volledig gedragen worden door het lokale bestuur en, ze moeten bouwstenen aandragen voor het uitvoeringscontract VINEX. Op grond van deze overwegingen moet de besluitvorming over de flankenstudies in een zo simpel mogelijk organisatiemodel te vatten zijn.

Uitgangspunten daarvoor zijn:

▼ het RBU, in casu de Stuurgroep Ruimtelijke Ordening verleent de opdracht en keurt de resultaten goed;
▼ de gemeenten, op wiens grondgebied de flankenstudie betrekking heeft formeren op basis van samenwerking een projectgroep, die al dan niet via uitbesteding, de studie feitelijk uitvoert;
▼ de gemeentelijke projectgroep wordt begeleid door een bestuurlijke begeleidingscommissie van de gemeenten, die direct bij de flank betrokken zijn;
▼ aldus verkregen (tussen)produkten voor de verschillende flanken worden door en in overleg met het Projectbureau onderling en op het ISP afgestemd en via het Projectbureau voorgelegd aan resp. Projectgroep ISP en Stuurgroep Ruimtelijke Ordening;
▼ omdat dit proces van afstemming eventuele concessies over en weer kan vragen is het van belang, dat de bestuurlijke begeleidingscommissies van de flankenstudies de stuurgroep bij haar besluitvorming adviseert en haar van alle relevante overwegingen op de hoogte stelt.

Het opstellen van de startnotitie wordt op basis van de Nota Hoofdlijnen voorbereid door de gemeentelijke projectgroepen. Door het Projectbureau ISP worden daarbij de randvoorwaarden en programmatische uitgangspunten vanuit het ISP aangegeven. Belangrijk element daarbij zal in ieder geval de gebiedsafbakening zijn.

De kosten van de flankenstudies worden primair door de deelnemende gemeenten gedragen. In het kader van de economische haalbaarheid zal nog worden uitgezocht of de plankosten in de exploitatieopzet van het ISP moeten worden ondergebracht.

6.5. Thematische studies

In de verdere uitwerking van de hoofdlijnen van het ISP is er behoefte aan meer inzicht in een drietal aandachtsvelden die niet eenduidig bij een van de sectoren kunnen worden ondergebracht.

Het gaat om het volgende:

a.▼ Voor het optimaal functioneren van het voorgestelde netwerk van openbaar vervoerssystemen (met name Randstadspoor en HOV-lijn) is voldoende dichtheid gewenst direct rondom de halteplaatsen. Gedacht wordt aan bruto dichtheden van 30 à 45 woningen per ha die netto kunnen oplopen tot 70 à 80 woningen per ha.
Het is de vraag of dit zonder meer te realiseren is binnen het gewenste regionale woningbouwprogramma. In overleg met de RPD is een extern bureau bezig dit vraagstuk uit te werken in de voorbeeldlocatie Vleuten-De Meern.
b.▼ Eveneens voor een goed functioneren van het voorgestelde openbaar vervoersstelsel in complementariteit met hoofdontsluiting voor auto en fiets, is nader inzicht nodig in de eisen die zo'n samenhangend systeem stelt aan knooppuntsafstanden, ontsluitingstracés etc. In het streven naar beheersing van de mobiliteitsgroei en vooral betere verdeling over de vervoersmodaliteiten (meer fiets en OV, minder auto) wordt over dit onderwerp, samen met RWS, een externe studie verricht.
c.▼ Tenslotte is er behoefte aan meer inzicht in de gewenste diversiteit van bedrijfsmilieus in de regio, waarbij het enerzijds gaat om de eisen die de markt hieraan stelt en anderzijds om de planologische randvoorwaarden van het locatiebeleid voor bedrijfsvestigingen. Over dit onderwerp is een studie in voorbereiding dat via de sectorgroep economie wordt gesponsord vanuit het fonds bedrijfsomgevingsbeleid.

Werkplanning

Taaknaam	Start datum
Sectorale studies	maart 1993
Flankenstudies	maart 1993
Ruimtelijk Ontwerp Regio	februari 1993
Thematische studies	februari 1993
Realisatiestrategie	februari 1993
MER	februari 1993
Concept-rapport Ontwerp ISP	augustus 1993
Finaal rapport Ontwerp ISP	oktober 1993

6.6. Milieu Effect Rapportage

Het ISP wordt een formeel ruimtelijk plan in de zin van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Er moet derhalve een Milieu Effect Rapportage (MER) worden gemaakt voor die activiteiten waarvoor daartoe wettelijk een verplichting bestaat, zoals woningbouw, bedrijvigheid, recreatie, wegen, afvalberging en glastuinbouw.
De MER-procedure zal parallel aan de ontwikkeling van het ISP worden opgestart en daardoor zal een integrale samenhangende afweging van de diverse plancomponenten plaatsvinden.
Gegevens die het kader van de MER-procedures voor het Streekplan (planhorizon 2005) en de corridorstudie ter beschikking komen, zullen worden meegenomen.

6.7. De realisatie

Vanwege de beoogde uitvoeringsgerichtheid van het ISP zal bij de verdere uitwerking van het plan veel aandacht gegeven worden aan de analyse van de economische haalbaarheid. Tevens zullen er in het ISP verschillende maatregelen ten behoeve van de organisatie van de uitvoering van het beleid moeten worden opgenomen. De noodzaak hiervoor komt met name voort uit de VINEX. Het RBU is aangewezen als subsidieadres voor onder andere de locatiegebonden subsidies en voor de subsidies voor het hoogwaardig openbaar vervoer. Nagegaan wordt op welke wijze regionaal grondbeleid kan bijdragen aan de realisatie van het ISP.

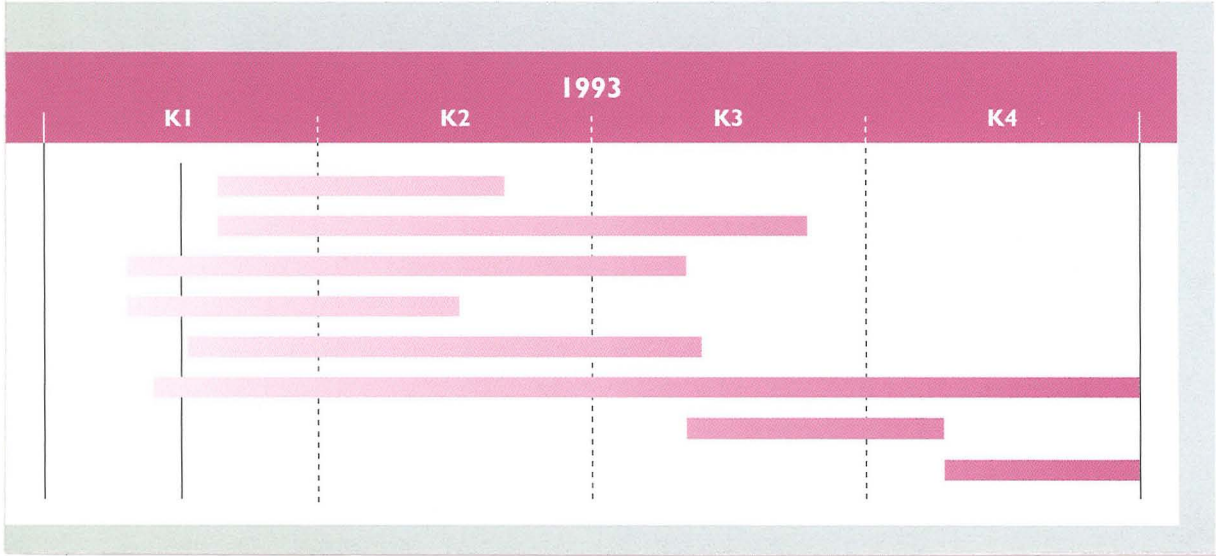
In dit kader wordt ook aandacht besteed aan de noodzaak van het toekomstige beheer van het plan. Zowel met het oog op de feitelijke beheerskosten als met het oog op de voortgangsbewaking van de uitvoering zullen er organisatorische voorzieningen moeten worden getroffen.

Vastgesteld moet worden welke taken het RBU in dit verband bij de uitvoering van het beleid zal gaan uitoefenen en welke bevoegdheden en procedures daarbij horen. Deze opgaven worden thans uitgewerkt door de werkgroep Realisatie, - die indien daar aanleiding voor is - tevens zal inspelen op de inhoud van de Kaderwet Bestuur in Verandering. De voorstellen van de werkgroep Realisatie zullen worden opgenomen in het ISP en er zal over worden overlegd bij de voorbereiding van het uitvoeringscontract VINEX.

6.8. Werkplanning

In bijgevoegde schema's worden de werkplanning en organisatie voor het ISP vanaf de Nota Hoofdlijnen geïllustreerd.

Dit schema geeft inzicht in de samenhang van planning en besluitvorming over de belangrijkste onderdelen van het planproces:

- **ruimtelijk ontwerp;**
- **realisatie;**
- **sectorstudies;**
- **flankenstudies;**
- **thematische studies.**

Daarnaast is in het schema aangegeven hoe de voorbereiding van een Milieu Effect Rapportage in het planproces worden ingevoerd.