

Nieuwegein

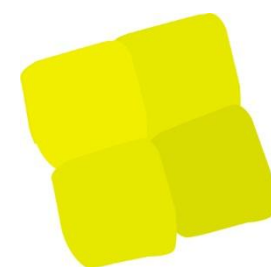


BügelHajema

Plek voor ideeën

Beheersverordening Tijdelijke invulling Galecopperzoom





Beheersverordening Tijdelijke invulling Galecopperzoom

Projectnummer 983.10.01.01.00

30 juni 2014



Inhoud

Toelichting

1	Inleiding	5
2	Tijdelijke mogelijkheden	7
3	Randvoorwaarden	9
4	Juridische vormgeving	12

Bijlagen bij de Toelichting

1. Achtergrond juridisch instrumentarium
2. Bestaande situatie
3. Memo omgevingskader voor de tijdelijke situatie in Galecopperzoom
4. Verstedelijkingsperspectief A12 Centraal

1 Inleiding

Met het Verstedelijkingsperspectief A12 Centraal is het toekomstbeeld van de Galecopperzoom geschetst, maar de uitvoering daarvan is pas voorzien vanaf 2030. De gemeente Nieuwegein maakt gebruik van deze bijzondere situatie, met een bijzonder idee, namelijk om het gebied tot 2030 tot 'Pauzelandschap' te verklaren. Op basis van de nota Ontwikkelstrategie Tijdelijke Invulling Galecopperzoom (2013) wordt ruimte geboden voor tijdelijke gebruiksmogelijkheden. In de periode tot 2030 wordt een aantrekkelijk gebied beoogd, waar recreatie, educatie en duurzame energieopwekking samen gaan.



Impressie plangebied

Het gaat om ruimte voor initiatieven met een maatschappelijke meerwaarde voor de inwoners van Nieuwegein. Tevens wordt een financiële meerwaarde beoogd, om de rentelasten te verlichten. In 2013 zijn in een open planproces, onder andere in het kader van het EnergieLab Galecopperzoom en ge-

bruik makend van de VIPbus, (droom-)ideeën verzameld van bewoners en ondernemers.



Bestaande situatie plangebied en omgeving

Een voorwaarde die daaraan gesteld wordt is dat initiatieven geen afbreuk doen aan het beoogde beeld van het Verstedelijkingsperspectief A12 Centraal na 2030 (die nota is als bijlage aan de toelichting van deze beheersverordening toegevoegd). Om die reden is er voor gekozen om via het instrument van de Beheersverordening bouw- en gebruiksmogelijkheden te bieden voor de 'tussentijd' tot 2030. De tijdelijke ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt via afwijkingsregels. Daarin wordt geregeld dat een initiatief toelaatbaar is als het zich voegt naar de tijdelijke situatie tot 2030 en

niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Zo worden met de daaraan te verbinden voorwaarden onder meer de belangen van omwonenden beschermd (rechtsbescherming). In bijlage 1 van de toelichting wordt nader ingegaan op de keuze van het juridisch instrumentarium.

Het plangebied, met een oppervlakte van ongeveer 58 hectare, wordt aan de westzijde begrensd door de Reinesteijnseweg, in het noorden door Rijksweg A12 en in het oosten door de afslag van de A12 / A.C. Verhoefweg. Aan de zuidzijde vormt de Galecopperwetering de grens. De bebouwde percelen aan de Galecopperdijk en die weg zelf, de bebouwde percelen aan de Reinesteijnseweg en de tot ontwikkeling gebrachte percelen aan de weg Galecopperzoom zijn niet in het plangebied opgenomen. Deze percelen zijn meegenomen in de reguliere actualiseringsslag van de bestemmingsplannen van de gemeente Nieuwegein.

De gemeente is eigenaar van de gronden. Het gebied is momenteel hoofdzakelijk in gebruik als agrarische grond, terwijl het westelijke deel een boscomplex omvat waarin ook een wielervedijk voorkomt. Een nadere toelichting op de bestaande situatie is als bijlage 2 bij de toelichting opgenomen.



Galecopperwetering, met zicht op het boscomplex

Beginselverklaring uit de Ontwikkelstrategie Tijdelijke Invulling Galecopperzoom

‘De Galecopperzoom is een gebied dat in de periode 2015-2030 wordt ingevuld voor de commerciële exploitatie van duurzame energie in combinatie met leisure, recreatieve en educatieve functies. Daarnaast zijn ook invullingen welkom die op een klein oppervlak een goede opbrengst kunnen opleveren. Met de opbrengst vanuit duurzame energie, zonnepanelen en kleinere windmolens, wordt een bijdrage geleverd aan de ambities voor klimaatneutraliteit. Het gebied wordt hiermee interessant voor de steeds beter renderende exploitatie van duurzame energie. Gunstig is de stimulans uit het regeerakkoord. De invulling met bijvoorbeeld zonnepanelen en windmolens kan goed gecombineerd worden met marktinitiatieven als horeca, evenementen, scharreldkippen, stadslandbouw etc. Ook de combinatie met de ideeën van de bewoners zijn goed mogelijk, ideeën als trimbanen, wandelroutes, speelnatuur etc. Om dit actief in de markt te zetten wordt voorgesteld een plan te maken dat deze invullingen mogelijk maakt en in dit proces intensief te communiceren met initiatiefnemers die al dan niet gecombineerd gebruik willen maken van dit gebied. Verwachting is dat serieuze partijen actief aanwezig zullen zijn in het proces en gebruik zullen maken van perioden van inspraak en zienswijzen en aan zullen geven onder welke voorwaarden ze een overeenkomst willen sluiten met de gemeente als eigenaar van het gebied.’

2 Tijdelijke mogelijkheden

De gemeente Nieuwegein wil ruimte bieden aan tijdelijk ruimtegebruik voor de periode tot 2030. Beoogd wordt om hiermee een bijdrage te genereren aan de financiële lasten van dit gebied, op weg naar de uiteindelijke invulling volgens het Verstedelijkingsperspectief A12 Centraal. In het kader van het 'EnergieLab Galecopperzoom' is de ambitie uitgesproken om er een plek van te maken die bruist en waar bewoners en ondernemers samenwerken, ontdekkingen doen en (leren) ondernemen. Zo zijn in dat verband ideeën verzameld op het gebied van recreatie, educatie en duurzame energie: een zonnepark, schooltuinen, dierenweides, theehuis of outdoor activiteiten, zoals een golfcentrum.



Bewonersbijeenkomst, 13 januari 2013





Referentiebeelden tijdelijke invulling

De voorliggende beheersverordening maakt de realisering van dergelijke maatschappelijk relevante (particuliere) initiatieven mogelijk. Daaraan worden duidelijke randvoorwaarden gesteld; het moet voorzien in een tijdelijke invulling tot 2030 en het moet voldoen aan de algemene vereisten van een goede ruimtelijke ordening. Daarbij moeten de nieuwe invullingen een duidelijke maatschappelijke en/of financiële meerwaarde laten zien ten opzichte van het huidige gebruik. Het is uitdrukkelijk niet de bedoeling om koste wat kost tot een invulling te komen. De besluitvorming is aan het college, via Wabo-procedures.



Ondernemende dromen werden gedeeld in de VIPbus (6 en 7 november 2013)

3 Randvoorwaarden

De algemene vereisten van een goede ruimtelijke ordening voor de tijdelijke situatie omvat ruimtelijke aspecten (diskwaliteiten) en milieuaspecten.

De diskwaliteiten hebben betrekking op onwenselijke bouw- en gebruikaspecten: wat mag in ieder geval niet worden gebouwd, aangelegd, ontstaan of plaatsvinden in de tijdelijke situatie, ook voor wat betreft tijdelijke functies onderling. Het gaat ook om ruimtelijke aspecten die van belang zijn vanuit een goede ruimtelijke ordening. Diskwaliteiten zijn ook die situaties die een negatieve schaduwwerking hebben op het eindbeeld.

In de als bijlage 3 bij deze toelichting bijgevoegde memo 'Omgevingskader voor de tijdelijke situatie in Galecopperzoom' (2013) wordt nader ingegaan op de volgende aspecten: ruimtelijk, landschap en auto-ontsluiting. Per aspect is de doorwerking in de beheersverordening verwoord. Dat leidt tot de volgende randvoorwaarden:

- In het plangebied is sprake van een herkenbare structuur van opstrekende verkaveling met een regelmatig slotenpatroon (cope-landschap). Deze bestaande landschappelijke onderlegger moet worden gehandhaafd.
- Een initiatief voor een gebouw moet passen binnen een denkbeeldige oplopende hoogtemaat van 10 m aan de zuidkant tot 36 m aan de A12. Dit geldt niet voor masten en windmolens.



Zicht vanaf de Galecopperdijk

Voor wat betreft de milieuaspecten is sprake van een aanzienlijke mate van beleidsvrijheid, aangezien in het kader van een beheersverordening (bhv) geen toetsing aan de milieuwetgeving vereist is. Dat houdt niet in dat de milieuaspecten geen rol spelen; elk initiatief moet immers voldoen aan het uitgangspunt van een goede ruimtelijke ordening. In de memo 'Omgevingskader voor de tijdelijke situatie in Galecopperzoom' (zie bijlage) wordt nader ingegaan op de aspecten bedrijvensonering, natuurwaarden, bodemkwaliteit, geluid wegverkeer, luchtkwaliteit, ruimtereservering hoofdwegennet, externe veiligheid, archeologie, water en hoogspanningstracé. Per aspect wordt de doorwerking voor de afwijkingsbevoegdheden in de beheersverordening opgenomen.

In dit verband spelen de volgende milieuaspecten een rol:

- Er dient rekening gehouden te worden met de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering', uitgaande van een 'rustige woonwijk'. Dat geldt ook in relatie tot de bestaande woningen nabij het plangebied.
- De ontwikkeling mag niet tot onevenredige aantasting van natuurwaarden leiden. Hierbij is met name de ecologische zone 'BI Galecopperzoom' relevant.
- De bodemkwaliteit vormt op basis van onderzoek uit 2000 geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkelingen. Gelet op de relatieve ouderdom van het onderzoek, verdient de aanbeveling om bij gevoelige functies te verifiëren of de situatie nog ongeveer gelijk is aan wat er in het jaar 2000 is vastgesteld.
- Bij geluidgevoelige functies moet voldaan worden aan een maximale binnenwaarde van 43 dB.
- Het initiatief mag geen aantasting van de verkeersveiligheid of verkeersafwikkeling tot gevolg hebben. Zo mag het niet leiden tot een onevenredige toename van verkeer tijdens de ochtend- en avondspits.
- Voorzien moet worden in voldoende ruimte ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's, overeenkomstig de in de gemeente gangbare parkeernormen.
- Rekening moet worden gehouden met een ruimtereservering voor het hoofdwegennet. Hiertoe is dan overleg met de wegbeheerder nodig.
- Een ruimtelijke ontwikkeling moet minimaal voldoen aan de belangrijkste minimale voorwaarde: "het standstill beginsel". Dit beginsel houdt in dat door het plan geen verslechtering van de waterhuishouding mag ontstaan. In het kader van een watertoetsproces moeten de gemeente en het waterschap zoeken naar kansen om het watersysteem te verbeteren en duurzaam in te richten.
- Elke ruimtelijke ontwikkeling kan invloed hebben op water. Niet alleen bouwen nabij of op een bestaande waterkering, maar ook een toename van verhard oppervlak (die leidt tot een versnelde waterafvoer). Een versnelde waterafvoer dient te worden gecompenseerd in open water. Dit kan ruimtelijke gevolgen hebben voor het plan. Voor elke toename van verharding van meer dan 500 m² in stedelijk gebied en 1000 m² in landelijk gebied is een Watervergunning nodig.
- Het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden dient om advies gevraagd te worden ten aanzien van negatieve effecten op de waterhuishouding in en om het plangebied.
- Er dient voldaan te worden aan de wettelijke normen met betrekking tot externe veiligheid. Zo dient in het geval van verblijfsfuncties in een zone van 200 m uit het midden van de A2, de A12 en het Amsterdam-Rijnkanaal het groepsrisico te worden verantwoord.
- Er dient voldaan te worden aan de wettelijke normen met betrekking tot Luchtkwaliteit.
- Er dient rekening te worden gehouden met een mogelijke onderzoeksplicht uit de gemeentelijke archeologische beleidsadvieskaart en de vastgestelde gemeentelijke beleidsnota archeologie, met name in het gebied aan weerszijde van de Galecopperdijk en in de westhoek van het gebied.
- Er dient rekening te worden gehouden met het aspect duurzaamheid, zoals bedoeld in de gemeentelijke nota 'Bouwen voor de toekomst; duurzaam bouwen beleid gemeente Nieuwegein'.

Op onderstaande 'Samenvattende afbeelding Omgevingskader' zijn de relevante aspecten verbeeld.



Samenvattende afbeelding Omgevingskader (uit: memo Omgevingskader voor de tijdelijke situatie in Galecopperzoom, 2013)



Juridische vormgeving

Het startpunt van de beheersverordening is dat, zoals weergegeven in art 3.38 Wro *‘het beheer van dat gebied overeenkomstig het bestaande gebruik wordt geregeld’*. In dit verband wordt uitgegaan van ‘gebruik in enge zin’, waarbij het bestaande gebruik wordt ontleend aan de feitelijke bestaande situatie. Die wordt gekenmerkt door een gebruik voor extensieve landbouw en voor bos met een wielerbaan. Verder is de opstreckende, cope-verkaveling relevant. In bijlage 2 van de toelichting wordt nader ingegaan op die bestaande situatie. Een luchtfoto van het bestaande gebruik is tevens als bijlage aan de regels gekoppeld.

Via afwijkingsregels worden tijdelijke bouw- en gebruiksmogelijkheden toegelaten, zolang die zich voegen naar de tijdelijke situatie tot 2030 en niet in strijd zijn met een goede ruimtelijke ordening. In de als bijlage 3 bij de toelichting bijgevoegde memo ‘Omgevingskader voor de tijdelijke situatie in Galecopperzoom’ (2013) wordt uiteengezet wat onder een goede ruimtelijke ordening moet worden verstaan. Dat is vertaald naar de voorwaarden die aan de toepassing van de afwijkingsbevoegdheid zijn verbonden. Daarbij wordt in tamelijk abstracte bewoordingen gevraagd om een zorgvuldige afweging, zonder deze specifiek aan een bepaalde waarde of een bepaald product te koppelen. Dat biedt de ruimte om per geval een bijpassende afweging te maken, die ook nog eens bestand is tegen veranderingen in de tijd. De gebruikstoestemmingen komen via de Wabo tot stand. Aan de omgevingsvergunningen verbinden burgemeester en wethouders de noodzakelijke voorschriften krachtens artikel 2.22, tweede lid Wabo.

Dit instrument biedt het college de ruimte om initiatieven een plek te geven, als een creatieve, zinvolle vorm van beheer van het plangebied. Daarmee is het mogelijk om het terrein een expliciete maatschappelijke en/of financiële meerwaarde te geven in de ‘tussentijd’ tot de uitvoering van de ambities uit het Verstedelijkingsperspectief A12 Centraal.

Bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1. Achtergrond juridisch instrumentarium

Een beheersverordening is een instrument uit de Wet ruimtelijke ordening (Wro) bedoeld voor gebieden waar geen ontwikkelingen zijn voorzien. Zo stelt artikel 3.38 onder 1. Wro expliciet dat de gemeenteraad *‘voor die delen van het grondgebied van de gemeente waar geen ruimtelijke ontwikkeling wordt voorzien, in plaats van een bestemmingsplan een beheersverordening (kan) vaststellen waarin het beheer van dat gebied overeenkomstig het bestaande gebruik wordt geregeld.’* De voorliggende beheersverordening (bhv) voorziet daar in, met het tijdelijke gebruik als ultieme vorm van beheer van het gebied. Dat tijdelijke gebruik stelt de gemeente immers in staat om het gebied tot 2030 op een verantwoorde wijze te beheren, zonder dat het leidt tot permanente planologisch-juridische rechten. De bhv kent namelijk geen bestemmingen toe aan gronden, maar sluit aan bij de bestaande situatie. Die bestaande situatie vormt ook het toetsingskader voor het toelaatbare gebruik en bebouwing dat via afwijkingen mogelijk gemaakt wordt. In die zin is geen sprake van een ruimtelijke ontwikkeling en is het instrument van de bhv hier geëigend. De toepassing van die afwijkingen is een bevoegdheid van het college, wat een doortastende realisatie van een geschikte tijdelijke gebruiksfunctie garandeert.

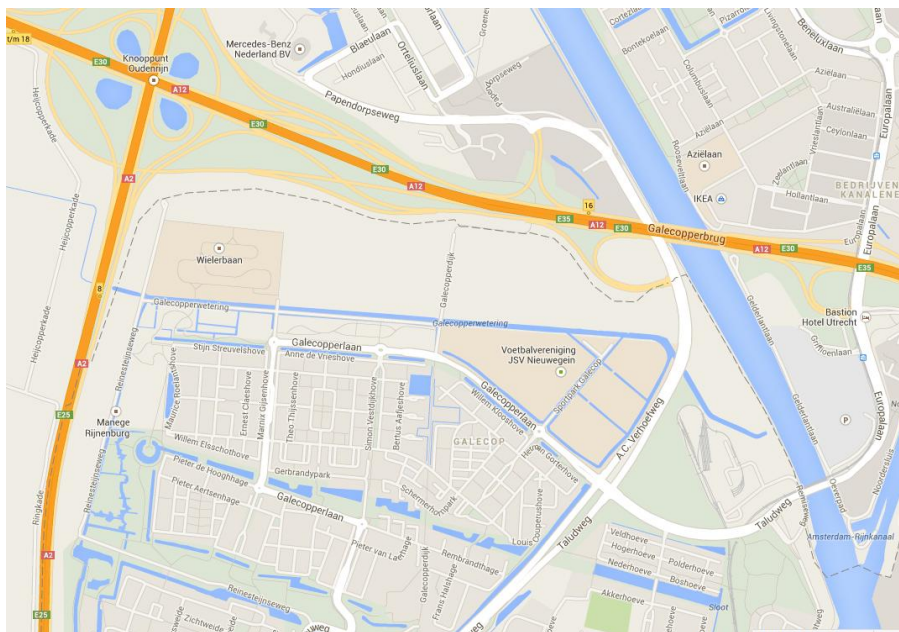
Er is bewust niet gekozen voor een bestemmingsplan. Het is niet wenselijk om nieuwe planologisch-juridische rechten te introduceren die afbreuk kunnen doen aan het beoogde eindbeeld van het Verstedelijkingsperspectief A12 Centraal, of die de realisering van dat eindbeeld kunnen frustreren. Dat risico is reëel aanwezig als er nu een nieuw bestemmingsplan voor dat gebied wordt vastgesteld. Daarbij kent de Wet ruimtelijke ordening (Wro) een

maximale planhorizon van 10 jaar, terwijl nu mogelijkheden aan de orde zijn voor een periode van ruim 15 jaar (tot 2030).

Ook het instrument van de voorlopige bestemming, zoals bedoeld in artikel 3.2. Wro, is hier niet passend. Naast de voorlopige bestemming moet immers dan ook de definitieve bestemming in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Juist daarover wil en kan de gemeente Nieuwegein nog geen uitspraken doen, althans niet in de vorm van een bestemmingsplan. Daarnaast is de daarin gestelde termijn van 5 jaar in dit verband te kort, ook in het geval de wettelijke termijn van de voorlopige bestemming wordt opgerekt naar 10 jaar. Om die redenen is hier het instrument van de beheersverordening toegepast.

Bijlage 2. Bestaande situatie

Het plangebied wordt aan de westzijde begrensd door de Reinesteijnseweg, in het noorden door Rijksweg A12 en in het oosten door de afslag van de A12 / A.C. Verhoefweg. Aan de zuidzijde vormt de Galecopperwetering de grens. De bebouwde percelen aan de Galecopperdijk en die weg zelf zijn niet in het plangebied opgenomen. Dat geldt ook voor enkele bebouwde percelen aan de Reinesteijnseweg en tot ontwikkeling gebrachte percelen aan de weg Galecopperzoom (zoals een petanquevereniging en een kynologenvereniging).



Straatnamen Galecopperzoom (kaartgegevens @2014 Google)



Bestaande situatie plangebied en omgeving

Het plangebied heeft een oppervlakte van ongeveer 58 ha. De gemeente is eigenaar van de gronden. Het gebied is momenteel hoofdzakelijk in gebruik als agrarische grond, terwijl het westelijke deel een boscomplex omvat waarin ook een wielerbaan voorkomt.

In het plangebied is sprake van een herkenbare structuur van opstreckende verkaveling met een regelmatig slotenpatroon (cope-landschap), doorsneden door de ontginningsassen/ontginningskaden Galecopperdijk en de Reinesteijnseweg.

Ten zuiden van het plangebied, in de zone tussen de Galecopperwetering en de Galecopperlaan is een parkachtige zone aanwezig met uiteenlopende sport- en spelvoorzieningen, maar ook een basisschool met buitenschoolse opvang.

Ten zuiden daarvan is het woongebied Galecop tot ontwikkeling gebracht. Die wijk bestaat voornamelijk uit grondgebonden eengezinswoningen in twee bouwlagen met een kap.

Ten noorden van het plangebied bevindt zich de hooggelegen rijksweg A12, met het kantorenpark Papendorp aan de overzijde hiervan. Het plangebied grenst aan afrit 16 ('Nieuwegein'), maar de onderliggende wegenstructuur (A.C. Verhoefweg) heeft zijn maximale verkeerscapaciteit reeds bereikt, met name gedurende de spitsperiodes.

Het beeld aan de A12 wordt bepaald door (kantoor-)bebouwing ten noorden van deze rijksweg (tot een hoogte van 36 meter) en het solitaire Rijkswaterstaatgebouw, aan de overzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal.

binnen de bestemming URB de aanduiding 'CB' opgenomen, voor het Centrum voor beeldhouwkunst.



Kaartuitsnede bestemmingsplan 'Galecop en Nieuwraven'

De bestaande juridische situatie wordt bepaald door twee bestemmingsplannen 'Uitbreidingsplan in hoofdzaken voor de gemeente Jutphaas, herziening I' (1957). In het gebied ten oosten van de Galecopperdijk geldt het bestemmingsplan 'Uitbreidingsplan in hoofdzaken voor de gemeente Jutphaas, herziening I' uit 1957. Het gebied heeft in dat plan de bestemming 'Veeteelt'. Ten westen van de Galecopperdijk geldt 'Galecop en Nieuwraven' (1991), waarin de gronden de bestemming 'Uit te werken Recreatieve doeleinden en Bos (URB)' hebben. Deze bestemming is nooit verder uitgewerkt. Verder is

Bijlage 3. Memo omgevingskader voor de tijdelijke situatie in Galecopperzoom, d.d. 29 november 2013

Inleiding

Het omgevingskader voor de tijdelijke situatie bevat twee categorieën: milieuzonering en diskwaliteiten. Bij milieuzonering gaat het om de in acht te nemen minimale afstanden ten opzichte van gevoelige of kwetsbare functies. Daarbij is sprake van een aanzienlijke mate van beleidsvrijheid, in het kader van een beheersverordening (bhv) geen toetsing aan de milieuwetgeving vereist is. Dat houdt niet in dat de milieuaspecten geen rol spelen; elk initiatief moet immers voldoen aan het uitgangspunt van een goede ruimtelijke ordening. In het navolgende wordt uiteengezet wat daaronder kan worden verstaan.

De diskwaliteiten hebben betrekking op onwenselijke bouw- en gebruiksaspecten: wat mag in ieder geval niet worden gebouwd, aangelegd, ontstaan of plaatsvinden in de tijdelijke situatie, ook voor wat betreft tijdelijke functies onderling. Het gaat ook om ruimtelijke aspecten die van belang zijn vanuit een goede ruimtelijke ordening. Diskwaliteiten zijn ook die situaties die een negatieve schaduwwerking hebben op het eindbeeld. In de voorliggende memo wordt daar kort op ingegaan.

De bedoeling is via het instrument van een bhv bouw- en gebruiksmogelijkheden te bieden voor de 'tussentijd' tot 2030, zonder dat dat tot bestendige rechten leidt. Immers na 2030 moet de ruimte bestaan om onverkort uitvoering te geven aan het Verstedelijkingsperspectief A12 Centraal. Daarbij is de tijdelijke situatie een verdienmodel, zij het met relatief lage financiële verwachtingen. Daarnaast wordt een maatschappelijke meerwaarde beoogd voor de inwoners van Nieuwegein; het gebied dient een toevoeging op te

leveren aan hun woon- en leefomgeving. Dat zegt iets over de bandbreedte van het programma die de bhv moet accommoderen. Om die reden wordt in dit stadium, op voorhand, nog niets uitgesloten. In beginsel is alles toelaatbaar, zolang het zich voegt naar de tijdelijke situatie tot 2030 en het niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Randvoorwaarden milieu

Hierna worden de verschillende onderzoeksaspecten beschreven, zoals dat gebruikelijk is in een ruimtelijk plan. Per aspect wordt de doorwerking voor de afwijkingsbevoegdheden in de beheersverordening opgenomen. Zoals hiervoor beschreven hoeft de uitvoerbaarheid strikt genomen niet aangetoond te worden. Wel wordt op basis van artikel 3.1 onder 1 Wet ruimtelijke ordening (Wro) een goede ruimtelijke ordening nagestreefd en dient de rechtszekerheid voor belanghebbenden in en om het plangebied in voldoende mate beschermd te worden. In dat opzicht kan een parallel worden getrokken met artikel 3.1.6 onder 1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) waarin de eisen over de uitvoerbaarheid zijn opgenomen waaraan een toelichting op een bestemmingsplan moet voldoen.

Per aspect wordt de van belang zijnde wet- en regelgeving benoemd, met de mogelijke gevolgen voor de bhv.

1. Milieuzonering

De (bedrijfs)activiteiten, waaronder cultuur, sport en recreatie, die hinder kunnen vormen voor omliggende woningen zijn opgenomen in de bedrijvenlijst van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'. De publicatie richt zich op industriële en dienstverlenende bedrijvigheid, landbouw, vormen van publieke dienstverlening en recreatie. Per (bedrijfs)activiteit wordt de mili-

eucategorie aangegeven. Deze milieucategorie verwijst naar de afstand die aangehouden moet worden tot woningen in een rustige woonwijk.

Omgevingstypen

De brochure maakt een onderscheid in de omgevingstypen 'rustige woonwijk' en 'gemengd gebied'. In onderstaand kader zijn de definities opgenomen. Het uitgangspunt is de 'rustige woonwijk', indien de afstanden voor 'gemengd gebied' worden toegepast, moet onderbouwd worden dat daadwerkelijk sprake is van een afwijkend gebiedskarakter. De richtafstandenlijsten vermelden de richtafstanden die bij voorkeur worden aangehouden tussen bedrijven en de omgevingstypen 'rustige woonwijk' en 'rustig buitengebied'. Bij het omgevingstype 'gemengd gebied' kunnen de afstanden uit de richtafstandenlijst met één afstandstap worden verminderd (dus bijvoorbeeld 30 m in plaats van 50 m voor een bedrijf van milieucategorie 3.1).

Er is geen sprake van een gemengd gebied, daarom dient voor de beoordeling van het toelaten van activiteiten uitgegaan worden van een 'rustige woonwijk'. Met behulp van deze richtafstanden wordt bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht genomen tussen activiteiten en gevoelige functies (zoals woningen).

Conclusie bhv:

- Rekening dient gehouden te worden met de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering', uitgaande van een 'rustige woonwijk'.

2. Natuurwaarden

- Flora en fauna

De Galecopperwetering heeft een ecologische oever. Van de wielersbaan, langs de hele Galecopperwetering en in de slootjes in de weilanden is bekend

dat hier heikikkers zijn gesignaleerd. Daarnaast komen diverse andere beschermde flora- en faunasoorten voor in het plangebied. Het gehele plangebied moet vanwege de harde eis bij toekomstige ontwikkeling worden onderzocht en afhankelijk van het resultaat volgen maatregelen.

- Ecologische zone

In de Provinciaal Ruimtelijke Structuurvisie (PRS), vastgesteld op 4 februari 2013 door Provinciale Staten, is de ecologische zone niet meer opgenomen, daarmee is deze een lokale aangelegenheid geworden. In lokaal beleid is de ecologische zone opgenomen in de structuurvisie en in het BI Galecopperzoom: bundelen van groen richting de woonbuurt. In een later stadium is verder onderzoek noodzakelijk naar de uitgangspunten en randvoorwaarden voor de exacte wijze van invulling van de ecologische zone. Ontwikkelingen mogen de ontwikkeling en invulling van de ecologische zone niet frustreren.

Conclusie bhv:

- Voldaan dient te worden aan de wettelijke normen met betrekking tot flora en fauna.
- Opname op verbeelding en regeling dat de ecologische waarden worden gewaarborgd.

3. Bodem en bodemkwaliteit

Vanaf maaiveld is klei aanwezig tot een diepte van 0,5 tot 1,0 m. Daaronder is veen aanwezig tot minimaal 2,3 m beneden maaiveld (m-mv). In het meest westelijke deel kan het veen ontbreken. De deklaag is volgens informatie uit het onderzoeksrapport aanwezig van 0 tot 10 m-NAP. Daaronder is het eerste

watervoerend pakket aanwezig van 10-66 m-NAP. Het watervoerend pakket bestaat uit grof grindig zand, afgewisseld met kleilagen.

De Galecopperzoom is in het jaar 2000 grootschalig onderzocht. De bevindingen van toen waren dat het gebied voor het overgrote deel geschikt is voor alle gebruikstoepassingen. Alleen aan de westelijke zijde, waar een paar boerderijen (hebben ge-)staan kunnen verhogingen voorkomen die voor het gebruik “wonen met intensief gebruik groen” minder geschikt zijn. In het hele gebied zijn geen gevallen van ernstige bodemverontreiniging aangetoond. Er zijn dus geen “wettelijke saneringslocaties” aanwezig.

Het gaat overigens om onderzoeksresultaten die feitelijk te oud zijn om het als toetsingsgrondslag voor de vergunning Bouwen te kunnen gebruiken: doorgaans wordt een termijn van 5 jaar gehanteerd. De reële verwachting is dat hier niets heeft plaats gevonden dat in de tussenliggende tijd tot verontreiniging heeft geleid, maar het verdient wel aanbeveling om te verifiëren of de situatie nog ongeveer gelijk is aan wat er in het jaar 2000 is vastgesteld, zeker als het gebruiksvormen betreft die hiervoor gevoelig zijn.

Daarnaast wordt aanbevolen om bij bepaalde gebruiksvormen, zoals moes- of volkstuinten, te toetsen of de grond hiervoor daadwerkelijk geschikt is, in verband met puinresten e.d. in de grond.

Conclusie bhv:

- Geen

4. Geluid wegverkeer

Het beschermingsniveau ten aanzien van geluid is geregeld in de Wet geluidshinder en Besluit geluidshinder: voorkeursgrenswaarde 48 dB op een gevel van een woning (art. 82 Wgh). De hoogst toelaatbare waarden voor woningen zijn hier 53 dB. Voor woningen in een zone van een autosnelweg geldt altijd het

beschermingsniveau voor buitenstedelijk gebied, ook als de woningen binnen de bebouwde kom liggen. Dit volgt uit de definitie van stedelijk- en buitenstedelijk gebied (art. 83 lid 1 Wgh). Voor een tijdelijke situatie van maximaal 5 jaar is de Wgh niet van toepassing.

De afbeelding van de geluidsbelastingen in het gebied geven aan dat er grote delen zijn waarin de hoogst toelaatbare waarde (53 dB) wordt overschreden. Traditioneel is bouwen alleen onder bepaalde voorwaarden mogelijk, zoals afscherming en dove gevels/gevelisolatie.



Maximale geluidsbelasting in dB

Uit het uitgangspunt volgt om eventuele gevoelige functies zo ver mogelijk van de hinderbronnen (A12 en A2) te situeren en maatregelen te nemen. Aangezien de Wet geluidshinder niet van toepassing is, zijn ook de binnenwaarden uit artikel 3.3 van het bouwbesluit niet van toepassing. Getoetst

wordt in dit geval uitsluitend aan de minimale gevelwering van 20 dB (artikel 3.2 van het Bouwbesluit). Dit kan op sommige plaatsen leiden tot een onaanvaardbaar hoge binnenwaarde. Er zal daarom een maximale binnenwaarde van 43 dB worden toegestaan.

Conclusie bhv:

- randvoorwaarden opnemen om te voldoen aan een maximale binnenwaarde van 43 dB.

5. Luchtkwaliteit

Kleinschalige ontwikkelingen, die niet in betekende mate bijdragen aan de staat van de luchtkwaliteit, zijn uitvoerbaar. De Galecopperzoom is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) met een ontwikkeling van 7 ha bedrijventerrein of 600 woningen. Ontwikkelingen die een vergelijkbaar aantal vervoersbewegingen genereren zijn uitvoerbaar. In het 'Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteit)' is aangegeven, dat aan de bouw van bijvoorbeeld scholen, kinderdagverblijven en bejaardenhuisen, in een zone van 300 m vanaf de rijksweg, randvoorwaarden zijn verbonden. De luchtkwaliteit is ook bij wet geregeld. Dit resulteert in twee uitgangspunten voor tijdelijke invulling. Ten eerste wordt de omvang van de functionele invulling beperkt en ten tweede zijn gevoelige functies pas op 300 m van de snelweg inpasbaar.

Voor het overige geldt dat de ontwikkelingen inpasbaar moeten zijn in relatie tot de heersende luchtkwaliteit, wettelijk normen en regelingen.

Conclusie bhv:

- voldaan dient te worden aan de normen met betrekking tot Luchtkwaliteit.

6. Ruimtereservering hoofdwegennet

De ruimtereservering betreft een voorstel van Rijkswaterstaat, in het kader van 2^e tranche AMvB Ruimte, om 50 m te reserveren voor toekomstige uitbreidingen van het hoofdwegennet. Tot nu toe is VROM altijd tegen een dergelijke bepaling geweest. Vanuit de A12 wordt hiervoor een zone van 50 m vrijgehouden. Dit kan worden gecombineerd met een ruimtereservering voor externe veiligheid.

Conclusie bhv:

- geen kapitaalintensieve ontwikkelingen ter plaatse van de ruimtereservering voor het hoofdwegennet.

7. Externe Veiligheid

Langs de A2, A12 en het Amsterdam-Rijnkanaal dient voor een gebied van 200 m gemeten vanaf het midden van de weg/kanaal het groepsrisico verantwoord te worden. Het groepsrisico kan dus zorgen voor beperkingen aan ontwikkelingen. Een indicatieve risicoberekening (vervoer gevaarlijke stoffen over A12) voor een invulling met woningen geeft aan dat er geen significante toename is van het groepsrisico. Voor de invulling met een grote publiekstrekker van maximaal 1000 personen per object vindt wel een significante toename van het groepsrisico plaats, maar deze lijkt niet van dien aard te zijn dat dit een onoverkomelijk probleem is. In het geval dat er maatregelen genomen moeten worden in verband met rampenbestrijding en zelfredzaamheid kan dit kostenverhogend werken.

Ten slotte heeft de A12 een plasbrand-aandachtszone van 30 m gerekend vanaf de rechterrاند van de rechter rijstrook en een veiligheidszone van 25 m (contour plaatsgebonden risico) gerekend vanaf het midden van de

weg. Het Amsterdam Rijn Kanaal heeft een plasbrandaandachtsgebied van 25 m. Binnen deze strook kan niet gebouwd worden.

Conclusie bhv:

- voldaan dient te worden aan de normen met betrekking tot externe veiligheid. Voordat in de zone van 200 m verblijfsfuncties worden toegestaan dient B&W een positief besluit te nemen over het groepsrisico.” De verantwoording van het groepsrisico is immers een bestuurlijke afweging waaraan alleen invulling kan worden gegeven nadat de precieze ruimtelijke ontwikkeling bekend is.

8. Archeologie

In december 2012 is door de gemeenteraad het archeologiebeleid vastgesteld. Voor het plangebied geldt een op basis van de archeologische beleidsadvieskaart een onderzoeksplicht bij bepaalde bodemingrepen.

Conclusie bhv:

- rekening dient te worden gehouden met de onderzoeksplicht uit de gemeentelijke archeologische beleidsadvieskaart en het vastgestelde gemeentelijke beleidsnota archeologie, met name in het gebied aan weerszijde van de Galecopperdijk en in de westhoek van het gebied.

9. Water

Het vragen om advies van waterbeheerders is wettelijke verankerd (de wertoets) in het Besluit ruimtelijke ordening, artikel 3.1.1. voor bestemmingsplannen. Dit geldt niet voor een beheersverordening. In zijn algemeenheid geldt voor elke ontwikkeling in het plangebied dat bij aanleg van nieuw verhard oppervlak dit leidt tot versnelde afvoer van hemelwater

naar de watergangen. Om te voorkomen dat hierdoor wateroverlast ontstaat, is de aanleg van extra waterberging van belang. Zo wordt het verlies aan waterberging in de bodem gecompenseerd. In de voorliggende situatie zou dat wat genuanceerd kunnen worden, door te stellen dat een initiatief in de Galecopperzoom in ieder geval geen negatief effect mag hebben op de waterhuishouding in de omgeving.

Conclusie bhv:

- er mag geen negatief effect ontstaat om de waterhuishouding van de directe omgeving, waarbij het Hoogheemraadschap om advies gevraagd dient te worden.

10. Hoogspanningstracé

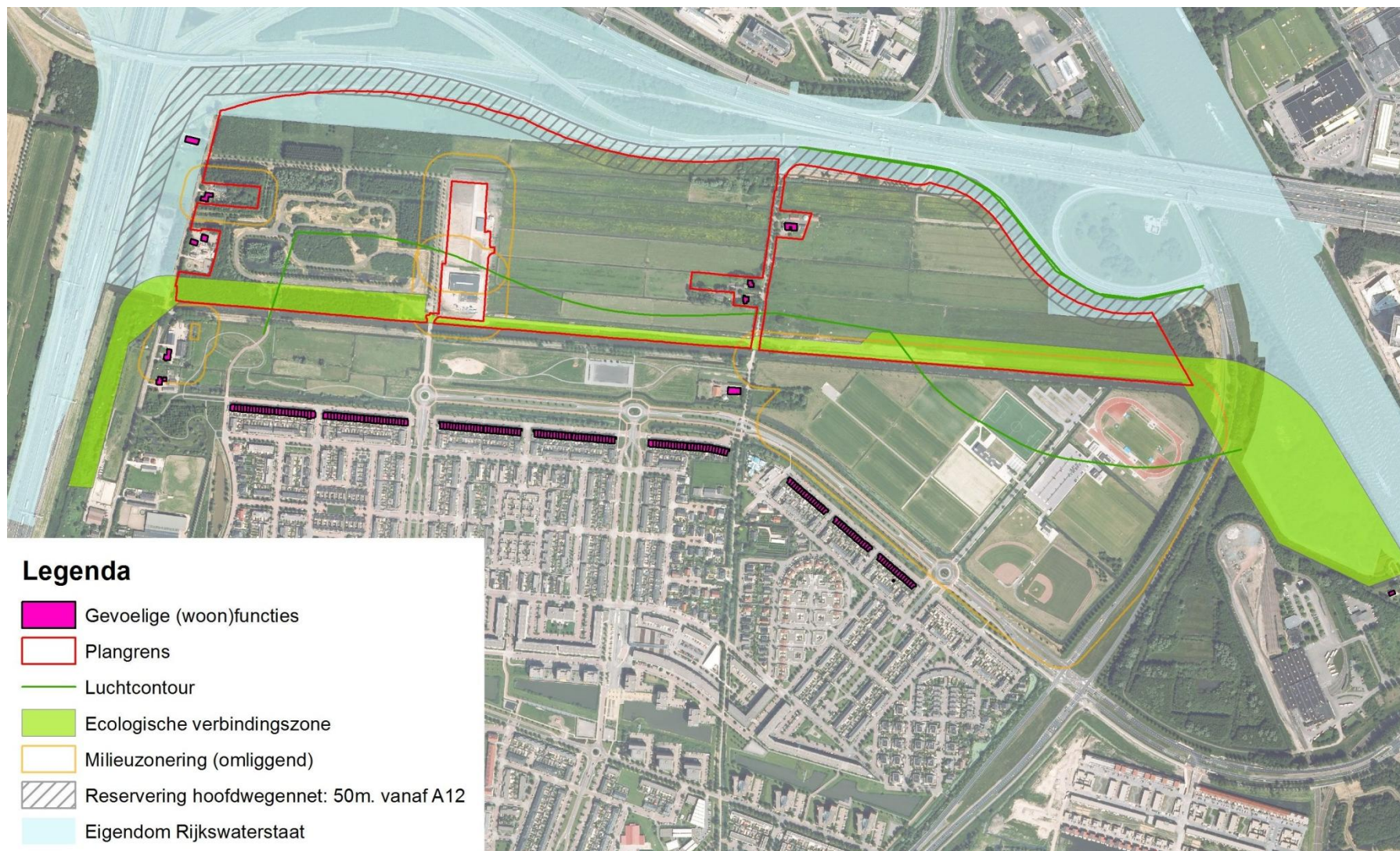
In het plangebied is geen reservering benodigd voor een buis- en hoogspanningstracé. Het uitgangspunt is dat deze op de huidige locatie (in Galecop) wordt ingepast door aanpassing van de masten of door deze ondergronds te brengen.

Conclusie bhv:

- geen

Samenvatting omgevingskader milieuzonering

Op onderstaande kaart 'Omgevingskader' zijn de diverse aspecten verbeeld.



Belemmeringen: diskwaliteiten

De diskwaliteiten hebben betrekking op onwenselijke bouw- en gebruiksaspecten, wederom gezien vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening.

11. Ruimtelijk

De zone van de Galecopperzoom heeft twee gezichten; naar de rijksweg A12/A27 en naar het woongebied Galecop. Dat zijn twee gezichten die uiteenlopende ruimtelijke mogelijkheden met zich mee brengen. Het woongebied wordt gekenmerkt door een relatief kleine schaal van overwegend twee bouwlagen met een kap; de beleving is er vanuit een stationaire situatie.

De snelweg verdraagt veeleer een grote schaal, mede doordat het een beleving met hoge snelheid betreft. Bovendien ligt de A12 (grotendeels) verhoogd, wat ook gevolgen heeft voor de wijze waarop objecten in het gebied ervaren worden. Voorgesteld wordt om in het kader van de bhv -en dus voor de 'tussentijd' tot 2030 - een bouwhoogte mogelijk te maken die aansluit bij de maximale hoogte zoals die ook op Papendorp aan de overzijde van de A12 wordt gehanteerd; 36 m. Die maat geldt voor gebouwen en niet voor objecten, zoals masten of windmolens.

Er wordt een oplopende hoogte gedefinieerd van 10 m aan de zuidkant oplopend tot maximaal 36 m aan de A12. Elk initiatief, zoals ook stellages, dient te worden getoetst aan deze theoretische hoogte-opbouw, waarbij de hoogtes berekend worden vanaf het maaiveldniveau in de Galecopperzoom.

Conclusie bhv:

- een initiatief wordt geacht te passen binnen een denkbeeldige oplopende hoogtemaat van 10 m aan de zuidkant tot 36 m aan de A12. Dit geldt niet voor masten en windmolens.



12. Landschap

Het plangebied is onderdeel van een cultuurhistorisch interessant cope-landschap. Er is sprake van een herkenbare structuur van opstreckende verkaveling met een regelmatig slotenpatroon, de herkenbaarheid van de Galecopperdijk en de Reinesteijnseweg als ontginningsas/ontginningskade met pre-stedelijke erven aan weerszijden. Dat vormt de landschappelijke onderlegger die ook herkenbaar is in het woongebied Galecop, ten zuiden van het plangebied. Vooralsnog wordt er vanuit gegaan om het landschappelijke patroon in tact te laten, zodat het ook voor de definitieve invulling beschikbaar blijft. Dan kan in 2030, aan de hand van de dan geldende inzichten, beoordeeld worden of en in welke mate de landschappelijke onderlegger gehanteerd gaat worden.

Conclusie bhv:

- handhaven van de bestaande landschappelijke onderlegger.

13. Auto-ontsluiting

Betreffende het thema auto-ontsluiting spelen drie vraagstukken met eigen randvoorwaarden en uitgangspunten. Ten eerste zal de capaciteitsverbetering van de A12 en de aansluitingen naar het OWN pas na 2020 worden aan-

gepakt. Totdat de resultaten van de planstudie Ring Utrecht bekend zijn, wordt uitgegaan van de huidige situatie en capaciteit.

Ten tweede is de kruising Galecopperlaan - A.C. Verhoefweg - Taludweg bepalend voor de capaciteit die nog mogelijk is voor de ontwikkeling van Galecopperzoom. Uit berekening blijkt dat deze kruising in zowel de ochtend- als de avondspits geen enkele restcapaciteit meer biedt (belasting is ca. 100%). Er mag vanuit het perspectief van de afwikkelcapaciteit van het kruispunt Galecopperzoom - A.C. Verhoefweg - Taludweg geen enkele functie bijkomen die tot extra verkeer in de spits leidt.

Buiten die perioden, namelijk in de avondsituatie en in iets minder mate in de dagsituatie, is er nog wel afwikkelcapaciteit te vinden binnen de huidige vormgeving. In de dagperiode kan de kruispuntbelasting grofweg nog met 17% toenemen en in de avondperiode nog met 22,5%. Dat houdt in dat er buiten de spits een extra intensiteit mogelijk is van ca. 300 auto's/uur (van of naar de Galecopperlaan, in een richting). Een verdere verzwaring van de belasting van het kruispunt mag niet ten koste gaan van de verkeersveiligheid.

Ten derde is voor de lange termijn bundeling van infrastructuur wenselijk (ten behoeve van Rijnenburg en de ontsluiting van het plangebied Galecopperzoom) met andere hinderveroorzakende elementen zoals hoogspanning, kabels en leidingen stroken, bedrijven etc. in de nabijheid van de A12. Dit idee komt voort uit eerder genoemde raadsvoorstel BI Galecopperzoom. In het GMP+ is opgenomen dat er geen auto-ontsluiting met Rijnenburg komt.

Conclusie bhv:

- de ontwikkeling er niet toe leidt dat in onvoldoende mate is voorzien in ruimte ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's.
- het uitgangspunt is om geen functies te plannen die extra verkeer genereren tijdens de spitsperioden.

- geen aantasting van de verkeersveiligheid of verkeersafwikkeling tot gevolg heeft.

14. Duurzaam bouwen

In de beleidsnota 'Bouwen voor de toekomst; duurzaam bouwen beleid gemeente Nieuwegein' uit 2007 wordt voorgesteld om een beperkt aantal basismaatregelen vast te leggen in combinatie met een prestatie-eis gekoppeld aan de gebouwfunctie. In dit verband is een projectgebonden aanpak zinvol, waarbij een voortzetting plaats heeft van wat goed loopt. Dat betreft vanaf het begin een brede vertegenwoordiging en inbreng van alle betrokken afdelingen en van projectontwikkelaars/corporaties.

Daarbij is in het Collegeprogramma 2010-2014 aangegeven, dat de gemeente Nieuwegein streeft naar een klimaat neutrale duurzame stad in 2040. De keuze voor projecten met een duurzaam karakter kan daar een bijdrage aan leveren. Gelet op het tijdelijke karakter van initiatieven ligt het niet in de rede daar aanvullende duurzaamheidseisen te stellen.

Bijlage 4. Verstedelijkingsperspectief A12 Centraal



Verstedelijkingsperspectief **A12 ● centraal**

RODE DRAAD VOOR DE LANGERE TERMIJN ONTWIKKELING VAN DE A12-ZONE IN DE UTRECHTSE REGIO

NIEUWEGEIN

HOUTEN

mei 2011



VOORWOORD

Op en rondom de gemeentegrenzen tussen Houten, Nieuwegein en Utrecht ligt een uniek gebied. Het heeft de potentie om uit te groeien tot één van de modernste stedelijke gebieden van Nederland. Een motor voor de (nationale) economie, met een multifunctioneel, hoogstedelijk woonwerkmilieu en uitzonderlijke groenkwaliteiten op een hoogwaardig, multimodaal vervoersknooppunt. De zone rondom de A12 tussen knooppunt Oudenrijn en knooppunt Lunetten is bovendien de laatste grootschalige verstedelijkingslocatie in onze regio. De betrokken gemeenten, BRU en de provincie willen deze parel dan ook koesteren en het gebied na 2030 tot volledige wasdom brengen.

De afgelopen jaren zijn de verstedelijkingsmogelijkheden voor de A12-zone grondig verkend. In twee uitgebreide stappen (Ontwikkelingsperspectief 2009 en voorliggend Verstedelijkingsperspectief 2011) zijn kwalitatieve richtlijnen voor de ontwikkeling van het gebied opgesteld. De haalbaarheid van die richtlijnen is getoetst en daarnaast is uitgebreid stilgestaan bij de manier waarop de partijen het proces willen oppakken. De gemeenten Nieuwegein, Houten en Utrecht, BRU, de provincie Utrecht en het Rijk voerden deze werkzaamheden gezamenlijk uit. Voor u ligt daarom niet de visie van een enkele partij, maar van de Stuurgroep A12-zone, waarin de afzonderlijke partijen vertegenwoordigd waren.

Tijdens het proces zijn diverse bijeenkomsten georganiseerd voor raads- en statenleden, maatschappelijke organisaties, het bedrijfsleven en specialisten. Daaruit bleek dat er over het algemeen veel draagvlak is voor ontwikkeling van de zone. Er is brede steun voor de verstedelijkingsgedachte, het versterken van het openbaar vervoer en het verminderen van de barrièrewerking van de A12. Voor een toekomstvaste ontwikkeling werden tegelijkertijd flexibel ruimtegebruik en multifunctionele gebouwen bepleit. Ook uitte men de wens om goede oplossingen te vinden voor uit te plaatsen functies. Hier en daar was er vrees voor aantasting van gevestigde identiteiten in het gebied. Veel waarde werd gehecht aan handhaving van landschappelijke kwaliteiten. Deze opmerkingen zijn voor ons van grote waarde.

Het project Verstedelijkingsperspectief A12 Centraal bevestigt de gezamenlijke ambitie om de A12-zone in de toekomst (na 2030) integraal te ontwikkelen. De partijen zijn zich ervan bewust dat dit al op korte termijn een gezamenlijke inspanning vergt, in de zin van goed rentmeesterschap en het oppakken van kansen die zich voordoen. Een regionaal samenwerkingsverband zal deze activiteiten coördineren. Op de lange termijn kan de gezamenlijke ambitie leiden tot een MIRT-verkenning in samenwerking met alle betrokkenen binnen en buiten het gebied ten behoeve van een integrale gebiedsontwikkeling.

Wij vinden het ten slotte van groot belang de contacten met het veld voort te zetten en in de vervolgfases vooral ook bewoners(groepen) en het bedrijfsleven bij de procesvoortgang te betrekken.

Bert Lubbinge, april 2011
Voorzitter Stuurgroep A12-zone



Stuurgroep A12 Centraal



INHOUD

Voorwoord

Samenvatting

Aanleiding: Blijvende druk op Utrechtse regio
Uitgangspunten voor ruimtelijke ontwikkeling in de regio
Haalbaarheidsonderzoek A12-zone
De blik ver vooruit (2030-2040)
Stip op de horizon: de gezamenlijke koers naar 2040
Noodzaak – ruimte blijven bieden waar vraag is
Nut – versterken economisch kerngebied in centrum van het land
Ambitieuze maar haalbaar
Financiële haalbaarheid
Verkeerskundige haalbaarheid
Ontwikkelstrategie: nu actief rentmeesterschap, krachtig samenwerken vanaf 2020

Inleiding: de achtergrond van de opgave

Aanleiding – blijvende druk op de Utrechtse regio
Hoofdopgaven A12-zone
Onderzoeksopdracht fase 2: verbreden en verdiepen
Onderzoeksgebied: zone aan weerszijden van de A12
tussen knooppunten Oudenrijn en Lunetten

Leeswijzer

De stip op de horizon

Kansrijk en waardevol perspectief voor 2040
Toekomstbeeld
Vier centrale thema's

- Utrechtse stedelijkheid
- Ontmoeten
- Duurzaam
- Groenblauw

Programmatische opgave op hoofdlijnen: wonen, werken en groen
Integratie van de A12 in stedelijke gebied
Geen blauwdruk, wel een antwoord op hoofdlijnen

3	Inhoudelijke onderbouwing	31
	De opgave in breder perspectief	31
6	De A12-zone en de nationale koers	33
6	De A12-zone in regionaal perspectief	35
6	Huidige situatie	38
6	Ruimtelijke onderbouwing	39
7	Scenariooverkenningen	39
8	Referentiescenario	43
8	Scenario Mozaïek op eigen kracht	43
9	Scenario Utrecht Woonstad	43
9	Scenario Utrecht kennisregio/Human Port	45
9	Scenario Kennisregio Utrecht/Schaalsprong Toplocatie XXL	45
9	Conclusies scenario-onderzoek	46
11	Is het een haalbare koers?	47
11	Inzicht in haalbaarheid en randvoorwaarden	47
13	Financiële haalbaarheid	49
13	Verkeerskundige haalbaarheid	51
	• Druk op het hoofdwegennet	51
15	• A12 Centraal ten opzichte van andere bouwlocaties	52
	• Haalbaarheid OV-sprong	52
16	• Relatie Ring Utrecht	52
	Maatschappelijke haalbaarheid	52
17	Ontwikkelstrategie: van nu naar 2040	53
17	Ontwikkelstrategie	54
19	• Wat integraal moet: verbindingen	54
21	• Wat onafhankelijk kan: deelgebieden	54
21	Fasering	54
23	• De eerste fase van actief Rentmeesterschap	55
23	Afsprakenkader	55
23	Risico's en randvoorwaarden	55
27	Risicobeheersing en faseerbaarheid van investeringen	56
29	Colofon	58

SAMENVATTING

Aanleiding: Blijvende druk op Utrechtse regio

De regio Utrecht is de laatste decennia enorm gegroeid. Die groei zet de komende decennia stevig door. De aantrekkingskracht van de regio is groot: veel mensen willen hier wonen, werken, studeren en recreëren. De centrale ligging, de florerende kenniseconomie en de bijzondere woonkwaliteiten zijn hiervoor de belangrijkste redenen. Rijk en regio koesteren deze grote waarde en vitaliteit. Maar ze beseffen ook dat deze aantrekkingskracht kan leiden tot problemen die het succes van de regio juist bedreigen. Denk aan een verslechterende bereikbaarheid, verstedelijkingsdruk op het groen, oplopende woningtekorten en hoge grondprijzen. Dit alles kan de concurrentiepositie en daarmee de dynamiek in de regio verminderen. Het is daarom van belang de ruimtevraag voor wonen, werken en recreëren te accommoderen, met behoud van de bijzondere kwaliteiten van de regio.

Uitgangspunten voor ruimtelijke ontwikkeling in de regio

De regionale uitgangspunten voor ruimtelijke ontwikkeling staan in de Ontwikkelingsvisie van de NV Utrecht (2009) en de Gebiedsagenda Utrecht (2009). In beide documenten wordt, passend binnen het rijksbeleid, hoge prioriteit gegeven aan binnenstedelijk bouwen (inclusief het afronden van de al geplande uitbreidingslocaties). Het Rijk was betrokken bij de totstandkoming van beide documenten en onderschrijft op hoofdlijnen de visie van de regio.

In de Ontwikkelingsvisie van de NV Utrecht is geconstateerd dat de A12-zone tussen Oudenrijn en Lunetten één van de laatste potentiële grote transformatie- en verdichtingslocaties in de provincie is voor de periode na 2030. In de Gebiedsagenda is de vraag bekrachtigd hoe dit op termijn zou moeten plaatsvinden.

Haalbaarheidsonderzoek A12-zone

In 2009 is een eerste perspectief voor verstedelijking de A12-zone opgesteld (Ontwikkelingsperspectief A12 Centraal). Daarin zijn voor het eerst door betrokken overheden de mogelijkheden verkend voor een grootschalige verstedelijking van de A12-zone op de langere termijn. In 2010 vond een verbreding en verdieping van het

onderzoek uit de eerste fase plaats. De resultaten van deze tweede fase staan in de voorliggende eindrapportage. De opdracht voor de tweede fase was:

- bezie de opgave van de A12-zone in breder perspectief, zodat nut en noodzaak worden aangetoond;
- onderzoek de brede haalbaarheid ervan;
- kom tot een gezamenlijk Verstedelijkingsperspectief waarin ambitie en realisme samengaan.

Het project Verdiepen en Verbreden A12 Centraal richt zich dus op het bepalen van de gezamenlijke ambitie om de A12-zone in de toekomst integraal te ontwikkelen. Dit kan op termijn leiden tot een MIRT-verkenning ten behoeve van een integrale gebiedsontwikkeling, in samenwerking met alle betrokkenen binnen en buiten het gebied.

De blik ver vooruit (2030-2040)

De verstedelijking van de A12-zone komt als project in beeld nadat de Ontwikkelingsvisie van de NV Utrecht voor het grootste deel haar beslag heeft gekregen. Dat betekent dat voor dit haalbaarheidsonderzoek de blik ver vooruit moet worden geworpen.

Hoe denken we dat de regio er anno 2030 voor staat?

In 2030 is de bevolking in de regio Utrecht sneller gegroeid dan in de rest van Nederland. Ook de economische groei ligt hoger dan elders. De centrale ligging en de aantrekkelijke arbeidsmarkt met veel kenniswerkers zijn belangrijke drijvende krachten. Er is sprake van een regio met vier belangrijke centra: Utrecht Centrum, Leidsche Rijn Centrum, Utrecht Science Park en Nieuwegein Centrum. De ontwikkeling van Leidsche Rijn is voltooid, net als Rijnburg en Houten Zuid. 't Klooster is een volwaardig bedrijventerrein en de Merwedekanaalzone en Cartesiusdriehoek zijn getransformeerd tot hoogstedelijke woonwerkgebieden. Groen is nog steeds een van de belangrijke selling points van de regio. Hierin is dan ook zowel qua kwaliteit als bereikbaarheid verder geïnvesteerd. De regio is beter bereikbaar: de Ring Utrecht is een feit en de basis voor het regionale tramnetwerk is gelegd.

Gezien de blijvende aantrekkingskracht van de regio zijn de uitdagingen anno 2030 op hoofdlijnen nog gelijk aan die van dit moment. Oftewel: ruimte geven aan de groei, zonder de ruimtelijke kwaliteiten te verliezen. Waar de bevolkingsgroei in het land zal afnemen, geldt dat niet voor de Utrechtse regio. Zelfs in het scenario met de laagste economische groei blijven de bevolking en de woningbehoefte toenemen.

De vraag naar werklocaties verandert wel. In de kenniseconomie gaan we op een andere manier werken. Dat vraagt om andere condities op de werkvloer, op werklocaties en in het stedelijk netwerk. Ook vervaagt de grens tussen wonen en werken en worden samenwerkingsverbanden sterker en vaker van kortstondige aard. De nabijheid van elkaar versterkende creatieve functies wordt steeds belangrijker. Dat stelt nieuwe eisen aan de manier waarop kantoren en werkgebieden worden ingericht. Ook leidt het tot een dalende vraag naar nieuwe vierkante meters om te werken. Dat alles heeft belangrijke consequenties voor de ruimtelijke ontwikkeling van het land, zowel in financiële als in fysieke zin. Multimodale bereikbaarheid en groene kwaliteiten in de omgeving spelen verder een steeds belangrijkere rol bij de keuze van bedrijven voor een vestigingsplaats. Dat laatste leidt tot de voorzichtige conclusie dat in de regio Utrecht ook na 2030 nog een bescheiden vraag zal zijn naar nieuwe werklocaties voor (internationale) kennisbedrijvigheid en daarvan afgeleide economische activiteiten.

Stip op de horizon: de gezamenlijke koers naar 2040

Gebaseerd op genoemde verwachtingen ontwikkelt de A12-zone zich tussen 2025 en 2040 van een monofunctionele, extensief gebruikte, stedelijke rafelrand tot een multifunctioneel dynamisch woonwerkgebied in het hart van een aaneengesloten metropolitane regio. Een gebied dat niet meer alleen met de auto goed bereikbaar is, maar ook met tram en fiets. De zone draagt substantieel bij aan de economische kracht van de regio en de positionering ervan als regio van kennis en cultuur. Het gebied leent zich uitstekend voor dé programmatische vraag van de toekomst. Anno 2040 werken én wonen we vaak graag in een gemengd stedelijk gebied, met ruimte voor ontmoeting en een multimodale bereikbaarheid.

Er kunnen 2.500 tot 7.500 extra arbeidsplaatsen worden gecreëerd. Daarnaast is plaats voor 10.000 tot 20.000 woningen en een aantal regionale voorzieningen, zoals een stedelijk park dat in directe verbinding staat met het groene buitengebied en een hbo/mbo-campus. De afzonderlijke deelgebieden hebben een geheel eigen functie en sfeer. Desondanks is de onderlinge samenhang groot en zijn ze goed met elkaar verbonden.

Drie kenmerkende deelgebieden kunnen in 2040 in de zone worden onderscheiden:

- Rond de economische as A2/A12 ontstaat een randstedelijke ontmoetingsplaats met ruimte voor evenementen, stedelijk wonen, arbeidsintensief werken, onderzoek en ontspanning.
- Het gebied rond de kanalen wordt getransformeerd tot een gemengd milieu van wonen, werken en cultuur in hoge dichtheden. Daarbij wordt flink ingezet op het uitbuiten van kwaliteiten als de beschikbaarheid van openbaar vervoer en fietsroutes en de aanwezigheid van waterwegen.
- Het landschap van de Hollandse Waterlinie krijgt een regionale functie als stedelijk landschapspark; een plek om te recreëren, te ontspannen en te ontmoeten en waar mensen wonen in verschillende groene woonmilieus en in lage dichtheden.

Vier leidende principes zijn bepalend voor de ontwikkeling van de zone:

Utrechtse stedelijkheid, ontmoeten, duurzaam en groenblauw:

- **Utrechtse stedelijkheid** staat voor de aansluiting op het Utrechtse DNA, de kwaliteiten waarop het succes van de Utrechtse regio is gebaseerd. Kernbegrippen zijn hoge dichtheden, gemengd gebruik, groene aders, menselijke maat en ontmoeting.
- **Ontmoeten** staat voor het nieuwe werken in het hart van Nederland. Op de kruising van de A12 en de A2, tussen stedelijke centra in de regio, in een intensief en gemengd stedelijk gebied, met tram, auto en fiets voor de deur, de bakker in de buurt en een terras om de hoek.
- **Duurzaam** betreft allereerst de locatiekeuze en daarnaast zowel het stedenbouwkundige ontwerp van de zone, de economische basis, als het gedrag van bewoners

en bezoekers van het gebied. Het gebied wordt zo ingevuld dat gebruikers continu worden uitgenodigd dat zo duurzaam mogelijk te doen. Kernbegrippen zijn vertraming, fiets, CO₂-neutraal, energieopwekkend en klimaatbestendig. Net als duurzame economische groei, het nieuwe werken en bedrijvigheid in lage milieucategorieën.

- **Groenblauw** doelt op de specifieke kwaliteiten die de regio zo aantrekkelijk maken, zoals het woongebied en het maximaal gebruik van de aanwezige groenblauwe kwaliteiten in de A12-zone. De bijzondere elementen van de Hollandse Waterlinie en de kracht van de waterlinten door het gebied gelden als verbindende thema's. Op een groene manier verbinden van Het Groene Hart met de zeer gewaardeerde landschappen, zoals het oostelijke Amelisweerd, kan de groenblauwe kwaliteit van het gebied nog een extra impuls geven.

Noodzaak – ruimte blijven bieden waar er vraag is

Ook na 2030 moet de regio Utrecht ruimte kunnen blijven bieden aan economische ontwikkeling en groei van het aantal huishoudens. Dat is de belangrijkste reden om nu al over de ruimtelijke opgave na 2030 na te denken. De groei van de regio biedt ook een enorme kans voor de BV Nederland. Nu al is de regio Utrecht een van de belangrijkste dragers van economische groei in de Randstad. Die positie wordt in de toekomst alleen nog maar sterker, door schaalvoordelen en geplande investeringen in bereikbaarheid. Investeren in Utrecht levert daardoor meer op dan investeren in andere delen van het land. De A12-zone is de laatste grote binnenstedelijke locatie die hieraan via verdichting en transformatie ruimte kan bieden. En dat zónder het landschap aan te tasten, op een vanuit mobiliteitsoptiek potentieel gunstige locatie. Maar dat is een complexe opgave.

Nut – versterken economisch kerngebied in centrum van het land

Het Rijk zet momenteel stevig in op het versterken van de huidige economische kerngebieden Amsterdam-Utrecht, Eindhoven en Rotterdam (economisch beleid). Sterker maken wat sterk is, vormt daarbij het uitgangspunt. Maar door nieuwe ontwikkelingen moeten deze kerngebieden niet alleen sterker worden gemaakt, ze mogen de bereikbaarheid ervan niet frustreren.

Liever nog: het Rijk wil de huidige capaciteit van het nationale wegennet beter benutten door knooppuntontwikkeling op locaties met een multimodale bereikbaarheid. Daarbij koerst het Rijk op een actieve en initiërende regio om deze ontwikkelingen in gang te zetten (Beleidsbrief I&M).

Deze inzet sluit aan op de huidige dynamiek. De economische ontwikkelingen in Nederland doen zich vooral voor in het hart van het land (Noordvleugel), langs de belangrijkste vervoersassen A2 en A12 (met als brandpunten de main- en brainports van de regio's Amsterdam, Utrecht, Rotterdam en Eindhoven) en in de grotere steden met grote universiteiten (kenniscentra). Deze ontwikkeling zal de komende decennia door zetten (Tordoir 2010).

In de A12-zone kan ruimte worden geboden voor zowel wonen, economie, als recreëren en groen, zónder dat ten koste te laten gaan van de unieke landschappen in deze regio. Mits op de juiste wijze ontwikkeld, sluit de locatie aan op grote investeringen die in de Ring Utrecht zullen worden gedaan en ontstaat een efficiëntere benutting van het totale wegennet. Zo kunnen we optimaal profiteren – zowel economisch als qua bereikbaarheid – van een unieke ontwikkelingskans binnen de Randstad.

Op **regionaal niveau** is de A12-zone de laatst beschikbare grote binnenstedelijke woningbouw- en groeilocatie. Met de ontwikkeling van de zone wordt het ontstaan beoogd van een aaneengesloten metropolitaan gebied. Daarbij wordt de barrièrewerking van de A12 voor de regio zoveel mogelijk opgeheven. Verder wordt de Hollandse Waterlinie een belangrijke schakel in het stedelijk netwerk als plek waar stedelingen elkaar sportief en recreatief ontmoeten. Ontwikkeling van de zone maakt een OV-sprong mogelijk tussen de belangrijkste woon- en werkgebieden in Nieuwegein en andere locaties binnen de regio. Het gebied biedt bovendien volop kansen voor groei van het aantal arbeidsplaatsen en diversificatie van de arbeidsmarkt op een zeer goed bereikbare plek in het land.

Op **lokaal niveau** maakt de ontwikkeling van de A12-zone een kwaliteitssprong van bestaande werkgebieden mogelijk (qua bereikbaarheid en qua ruimtelijke kwaliteit). Toevoegen van een gedifferentieerd woonaanbod biedt kansen voor zowel lokale als

(inter)regionale woningzoekenden. Belangrijk beoogd effect is ook het verbeteren van de sociale veiligheid langs de (fiets-)routes die Utrecht, Nieuwegein en Houten met elkaar verbinden. Ten slotte maakt de ontwikkeling het financieel mogelijk fors te investeren in de waardevolle groenlandschappen van de Hollandse Waterlinie.

Ambitieuw maar haalbaar

De conclusie uit de verschillende haalbaarheidsonderzoeken is dat de 'stip op de horizon' haalbaar is, zij het onder specifieke voorwaarden.

Financiële haalbaarheid

Net als bij de meeste binnenstedelijke verdichtingslocaties staat de financiële haalbaarheid van verstedelijking van de A12-zone onder druk. Met name de transformatie (of intensivering) van al succesvol verstedelijkte onderdelen van het gebied is een moeilijke en kostbare opgave. Complicerende factor is daarbij het versnipperd grondeigendom. Hoewel nu nog moeilijk te bepalen, zijn bovendien aanzienlijke bovenplanse kosten te verwachten, veroorzaakt door noodzakelijke investeringen in bijvoorbeeld de bereikbaarheid. Voorwaarden om financiële haalbaarheid van de ontwikkeling positief te beïnvloeden zijn:

- een substantieel programma en een flinke kwaliteitsslag; duurzame inpassing van een deel van de huidige extensieve functies in het gebied, waaronder retail;
- een bepaalde mate van verstedelijking in Laaggraven om investeringen in groen te kunnen realiseren;
- een goede financieringsstructuur. Er zijn deelgebieden met een potentieel positief resultaat en gebieden met een verwacht negatief resultaat. Een afdracht uit de positieve gebieden is mogelijk nodig om het geheel haalbaar te maken.

Verkeerskundige haalbaarheid

Het toevoegen van programma in de A12-zone zorgt in alle gevallen voor een toename van het verkeer op de A12. Het beperken van deze toename lijkt mogelijk, maar dat lukt alleen door 'alles uit de kast te trekken'. Een zeer belangrijk onderdeel van het bereikbaarheidsoffensief is daarom een verbetering en verknoping van het onderliggend

wegennet. Daarnaast is het noodzakelijk de 'modal shift' te verschuiven ten gunste van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer. Dat kan door het regionale openbaarvervoernetwerk uit te breiden, de regionale fietsroutes te verbeteren en uit te breiden én in te zetten op een gemengd stedelijk gebied, met een concentratie van hogere dichtheden rondom de haltes. Daarbovenop is flankerend beleid nodig om de modal shift te beïnvloeden. Dit alles vraagt stevige ambitie en flinke bovenplanse investeringen.

De haalbaarheid van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV, tram naar centrum en naar De Uithof) is afhankelijk van de vervoerwaarde die in het gebied wordt gecreëerd. De tram geeft mogelijkheden voor meer programma en hogere dichtheden, vooral rond de haltes. Dat draagt weer bij aan de vervoerswaarde van de tram. Om het HOV mogelijk te maken, is een substantieel programma noodzakelijk. Een aantal onderdelen van het benodigde openbaar vervoer wordt in huidige studies al als waardevol en haalbaar gezien; de mogelijkheid voor een tangent wordt ook kansrijk, dankzij de beoogde transformatie van de zone.

Ontwikkelstrategie: nu actief rentmeesterschap, krachtig samenwerken vanaf 2020

De verstedelijking van de A12-zone vergt een doortastende, integrale en flexibele aanpak voor een lange periode. De zone is gedeeltelijk al in meerdere of mindere mate verstedelijkt, wordt doorkruist door een nationale verkeersader en ligt bovendien midden in een dynamische stedelijke regio waar op korte termijn veel programma aan zal worden toegevoegd. Dat alles schept kansen maar maakt de opgave ook complex. De ruimtelijk-economische en infrastructurele ontwikkelingen zullen hand in hand moeten gaan. Tegelijkertijd moet flexibel kunnen worden ingesprongen op kansen en bedreigingen die zich op de lange termijn (kunnen) voor doen. Het zwaartepunt van de ontwikkeling ligt immers in de periode na 2025/2030.

De procesmatige uitgangspunten voor de ontwikkeling van de A12-zone zijn:

- Het ontwikkelperspectief is geen masterplan of 'blauwdrukplan' dat wordt opgelegd vanuit overheden en waarnaar het gebied zich moet 'vormen'. Het wil juist ruimte bieden aan initiatieven van derden in het licht van toekomstige verstedelijking.
- De ontwikkeling van de A12-zone moet in fasen en zo organisch mogelijk in gang worden gezet. Een belangrijk doel daarbij is te allen tijde de flexibiliteit te waarborgen die past bij een langetermijnontwikkeling. Namelijk: het voorkomen van desinvesteringen en onomkeerbare beslissingen. Echter, het tijdig reserveren van ruimte en geld voor infrastructuur is van belang, met name voor het verbeteren van het onderliggend wegennet en de uitbreiding van het hoogwaardig openbaar vervoersnetwerk.
- Een of twee grote projecten als aanjagers voor investeringen door derden zijn wenselijk om de ontwikkelingen na 2025 definitief op gang te krijgen.
- De deelgebieden moeten in voldoende samenhang worden ontwikkeld, zowel functioneel als qua onderlinge bereikbaarheid – integraal waar nodig en onafhankelijk waar mogelijk.
- Schuifruimte buiten de zone voor de uitplaatsing van belastende functies is een belangrijke voorwaarde om binnen de zone de ruimte te creëren die noodzakelijk is voor de gewenste transformatie. Mogelijkheden die zich aandienen moeten vanaf nu serieus worden onderzocht.

In het verstedelijkingsproces van de A12-zone op lange termijn zijn drie fasen te onderscheiden. Deze fasen overlappen elkaar deels, wat tekenend is voor de flexibiliteit die zo belangrijk is voor het uitvoeringsproces:

- **2011-2025 Actief rentmeesterschap**

Om de huidige dynamiek in het gebied in het licht van de toekomstige ambitie te kunnen sturen, wordt in de eerste fase van het planproces actief rentmeesterschap gevoerd. Dit gebeurt in een regionaal samenwerkingsverband. Belangrijk hierbij is de

voortdurende afstemming met de regionale agenda. Er moet voorkomen worden dat vroegtijdige ontwikkelingen in het gebied door initiatieven van derden concurrerend werken met reeds lopende opgaven. Tegelijkertijd kan ruimte geboden worden aan initiatieven van derden die wel stroken met de ambities van deze koers.

- **2020-2025 Masterplanontwikkeling**

In het licht van de dan geldende groeicijfers voor bevolking en economie en in samenwerking met alle in en bij het gebied betrokken belanghebbenden, wordt via Masterplanontwikkeling de feitelijke uitvoering voorbereid van de verstedelijking van de A12-zone. Dit vereist overeenstemming over de regionale programmering van woningen, bedrijventerreinen, kantoren en voorzieningen voor de periode na 2025/2030 en gedeelde ambities op het gebied van de regionale economische structuur.

- **2025-2040 Uitvoering op volle kracht.**

1 INLEIDING: DE ACHTERGROND VAN DE OPGAVE

AANLEIDING – BLIJVENDE DRUK OP DE UTRECHTSE REGIO

De grote uitdaging van de Utrechtse regio¹ is het verzilveren van de kansen die zich voordoen. Hét centrale ruimtelijke vraagstuk daarbij is: hoe gaan we om met de druk die wordt veroorzaakt door enerzijds de behoefte aan ruimte voor het groeiend aantal huishoudens en arbeidsplaatsen in Utrecht en anderzijds de net zo dringende behoefte aan bescherming van natuur en landschap in de omgeving van het stedelijk gebied en duurzame ruimtelijk-economische ontwikkeling. Dit vraagstuk is het gevolg van de centrale ligging van Utrecht, haar economische spilfunctie op (inter-)nationaal en regionaal niveau en haar aantrekkelijke leefomgeving. Geen enkel gebied in de Randstad kan bogen op zulke hoge groenblauwe kwaliteiten. Het vinden van ruimte voor woningen en bedrijven wordt niet alleen bemoeilijkt door de wens tot behoud en uitbouw van de groenblauwe kwaliteiten. Ook de vele infrastructuurbundels die essentieel zijn voor de bereikbaarheid van het stedelijk gebied zijn van invloed.



¹ In deze notitie wordt de term Utrecht gebruikt voor de regio Utrecht (het gebied van Bestuur Regio Utrecht). Daar waar de gemeente Utrecht of de provincie Utrecht bedoeld wordt, staat dit erbij vermeld.



Impressie A12-zone



Zelfs als in Utrecht alle realistische en kwalitatief aanvaardbare mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling worden benut, zal er nog altijd grote druk blijven op de ruimte. De spanning kan worden verlaagd door te zoeken naar 'intelligente' vormen van interactie tussen thema's, zoals het mengen van functies. Kiezen blijft echter onvermijdelijk. Al is het maar omdat er altijd grenzen zijn aan de ruimtelijke en financiële mogelijkheden.

In de Ontwikkelingsvisie NV Utrecht en de Gebiedsagenda Utrecht 2009 is met betrokkenheid en instemming van het Rijk al een aantal scherpe keuzes gemaakt. De belangrijkste is om, naast het afronden van in gang gezette uitbreidingen, hoge prioriteit te (blijven) geven aan binnenstedelijk bouwen. Die principes worden zowel toegepast op woningbouw- als op bedrijvenlocaties. In de Ontwikkelingsvisie is op basis van die keuze bovendien geconstateerd dat de A12-zone tussen Oudenrijn en Lunetten één van de laatste potentiële grote transformatie- en verdichtingslocaties in de provincie is. Betrokken partijen onderzoeken gezamenlijk of deze locatie op langere termijn ook daadwerkelijk kan worden verzilverd, na uitvoering van de in de Ontwikkelingsvisie verwoorde ambities tot 2030.

Hoofdopgaven A12-zone

Gezien de blijvende aantrekkingskracht van de regio zijn de uitdagingen na 2030 nog gelijk aan die van dit moment: ruimte geven aan de groei, zonder daarbij de ruimtelijke kwaliteiten en de bereikbaarheid te verliezen. De voorspelling is weliswaar dat de bevolkingsgroei in Nederland afneemt, maar voor de Utrechtse regio wordt ook na 2030 géén krimp voorzien (zie hoofdstuk 3). Voor werklocaties gaat het om een veranderende vraag. In de kenniseconomie gaan we op een andere manier werken. Het vraagt om andere condities op de werkvloer, op werklocaties en in het stedelijk netwerk. Ook vervaagt de grens tussen wonen en werken en worden samenwerkingsverbanden sterker en tegelijk vaker van kortstondige aard. De nabijheid van elkaar versterkende creatieve functies wint aan belang. Dat stelt nieuwe eisen aan de manier waarop

kantoren en werkgebieden worden ingericht. Bovendien hebben bovenstaande ontwikkelingenbelangrijke consequenties voor de ruimtelijke opgaven in het land. Bereikbaarheid, cultuur én groene kwaliteiten in de nabije omgeving spelen een steeds grotere rol bij de aantrekkingskracht van de stedelijke economische centra. De A12-zone kan in deze opgaven van belang zijn. Bij het opstellen van een verstedelijkingsperspectief voor de A12-zone zijn de volgende ambities als kader meegegeven:

- Het accommoderen van duurzame economische groei, met als hoofddoel het versterken van de kenniseconomie;
- Het bewerkstelligen van een aaneengesloten metropolitaan gebied (verbinden van Nieuwegein, Utrecht en Houten) zonder barrièrewerking van de A12;
- Het realiseren van een duurzame en groene ruimtelijke ontwikkeling;
- Het opvangen van de regionale ruimtevraag op langere termijn in relatie tot sparen van waardevolle landschappen in de regio (waarbij het gaat om de gemengde functies van wonen, werken, voorzieningen en recreatie);
- Het bewerkstelligen van een ontwikkeling die verrijkend is in plaats van concurrerend in functie en tijd met andere grote ontwikkelingen in de regio;
- Het ontwikkelen van duurzame mobiliteit via een OV-sprong: een flinke uitbreiding van het regionale hoogwaardige OV-netwerk.

Onderzoeksopdracht fase 2: verbreden en verdiepen

Begin 2009 zijn de partijen gestart met de verkenning van de ontwikkelingsmogelijkheden in het gebied. Dit leidde tot een breed gedeelde globale ruimtelijke verkenning, die staat in het ambitiedocument 'A12 Centraal, Ontwikkelingsperspectief 2040'². Gedeputeerde Staten van Utrecht, het dagelijks bestuur van Bestuur Regio Utrecht en de colleges van de gemeenten Houten, Nieuwegein en Utrecht namen eind 2009 met instemming kennis van dit ambitiedocument. In september 2009 besloot de Stuurgroep A12 Centraal bovendien tot het opstellen van een plan van aanpak voor een vervolgfase: een haalbaarheidsonderzoek met als centrale vraag wat de

² Deze eerste verkenning is ook opgesteld t.b.v. inbreng in en wisselwerking met het traject van de Planstudie Ring Utrecht. De Planstudie beoogde om medio 2009 een voorkeursalternatief vast te stellen. In 2009 zijn in het kader van de Planstudie Ring Utrecht verschillende principes onderzocht, waaronder spreiden, sorteren en verbreden. Eind 2009 is voor de Ring een voorkeursrichting vastgesteld die uitgaat van verbreden. In de vervolgfase van verkenning naar de ontwikkelingsmogelijkheden in de A12-zone, de haalbaarheidsfase, is uitgegaan van deze voorkeursrichting.



Luchtfoto A12 zone

verstedelijkmogelijkheden zijn van de A12-zone (voorzien voor ná 2030 volgend resp. aanvullend op de Ontwikkelingsvisie NV Utrecht) en hoe realistisch deze mogelijkheden zijn. Dit in het verlengde van de bestuurlijke afspraken van 6 juli 2009 die in het kader van het Randstad Urgent Project Duurzaam Bouwen in de Noordvleugel Utrecht zijn vastgelegd, én de afspraken uit het BO MIRT vab van november 2009³.

De opdracht voor deze tweede fase was als volgt:

- bezie de opgave van de A12-zone in breder perspectief, zodat nut en noodzaak worden aangetoond (verbreden);
- onderzoek de brede haalbaarheid ervan (verdiepen);
- kom tot een gezamenlijk Verstedelijkingsperspectief waarin ambitie en realisme samengaan.

Het haalbaarheidsonderzoek is uitgevoerd in de periode januari 2010 tot voorjaar 2011.

De uitkomsten van het haalbaarheidsonderzoek zijn onderwerp van deze notitie.

Onderzoeksgebied: zone aan weerszijden van de A12 tussen knooppunten Oudenrijn en Lunetten

Voor de verkenning van de ontwikkelingsmogelijkheden in de A12-zone zijn de knooppunten Oudenrijn en Lunetten als westelijke en oostelijke begrenzing aangehouden.

Bij de verkenning is het gebied ten noorden en ten zuiden van de A12 betrokken.

Delen van de gemeenten Utrecht, Nieuwegein en Houten zijn onderdeel van de zone.

De luchtfoto op pagina 14 geeft een indicatie van het onderzoeksgebied.

De zone rondom de A12 tussen Oudenrijn en Lunetten is ongeveer vijf kilometer lang en enkele kilometers breed. In totaal heeft de zone een oppervlakte van ongeveer 1150 ha. Een belangrijk deel van dit gebied is zeer geschikt om stedelijke functies te herbergen. Daarmee biedt de zone als een van de laatste gebieden in de regio, aanvullend op de NV-ambities, nog substantiële ruimte voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

Het gebied rond de A12 heeft bijzondere kwaliteiten. Vooral dankzij de stedelijke ligging, de aanwezigheid van unieke groengebieden in de directe omgeving (het Rivierengebied en de Hollandse Waterlinie) en uitstekende bereikbaarheid op nationaal niveau.

Bovendien biedt deze zone nog veel ruimte voor ontwikkelingen. Maar het gebied is ook zeer fragmentarisch. De A12-zone anno 2011 kenmerkt zich door slecht met elkaar verbonden, op zichzelf redelijk goed functionerende monofunctionele deelgebieden met vaak laagintensieve functies van uiteenlopende aard. De zone bestaat uit zowel woongebieden, bedrijventerreinen, kantorenparken als een woonboulevard. Er zijn groen- en recreatiegebieden, maar ook ruimtevreter als de regionale tramremise. De A12, een belangrijke verkeersas in Nederland, loopt dwars door stedelijk gebied. De nationale verkeersas wordt vooral ervaren als een ruimtelijke barrière. Er zijn daardoor weinig noord-zuidverbindingen voor bijvoorbeeld langzaam verkeer mogelijk. Bovendien wordt de sociale onveiligheid in het gebied als groot ervaren. Stad en snelweg ontwikkelden zich tot nu toe grotendeels los van elkaar. De aangrenzende gemeenten liggen daardoor met de rug naar de snelweg en naar elkaar. Er is kortom geen eenheid.

³ In het BO MIRT november 2009 is afgesproken om de in het Ontwikkelingsperspectief A12 Centraal beschreven ambities in een breder regionaal en nationaal perspectief te beschouwen. Daarbij zal worden verkend of de in het Ontwikkelingsperspectief A12 Centraal beschreven ambitie het juiste antwoord is om de problemen op de langere termijn in de regio op te lossen.

Leeswijzer

Het Verstedelijkingsperspectief A12 Centraal bevat de resultaten van de haalbaarheidsanalyse die in het kader van het onderzoek is uitgevoerd naar mogelijke verstedelijking van de A12-zone na 2025 door de gemeenten Houten, Nieuwegein en Utrecht, Bestuur Regio Utrecht en de provincie Utrecht, in samenwerking met het Rijk. In hoofdstuk 1 staan de aanleiding, de kaders, de opdracht en het plangebied beschreven.

Hoofdstuk 2 bevat de kern van het Ontwikkelingsperspectief, namelijk de stip op de horizon die inzicht biedt in de ambities die de gezamenlijke overheden in de A12-zone willen verwezenlijken. Hoofdstuk 3 gaat in op de inhoudelijke onderbouwing daarvoor (nut en noodzaak). Hoofdstuk 4 bevat de ruimtelijke onderbouwing in de vorm van vier onderzoeksscenario's die voor de A12-zone zijn uitgewerkt.

Hoofdstuk 5 bevat de bevindingen met betrekking tot de financiële, verkeerskundige en maatschappelijke haalbaarheid van verstedelijking van het gebied. Vooropgesteld dat de A12-zone anno 2010 geen leeg gebied is, is de opgave veel complexer dan in traditionele uitleggebieden. Dat laatste vergt ook een heldere ontwikkelstrategie, die in hoofdstuk 6 is opgenomen.

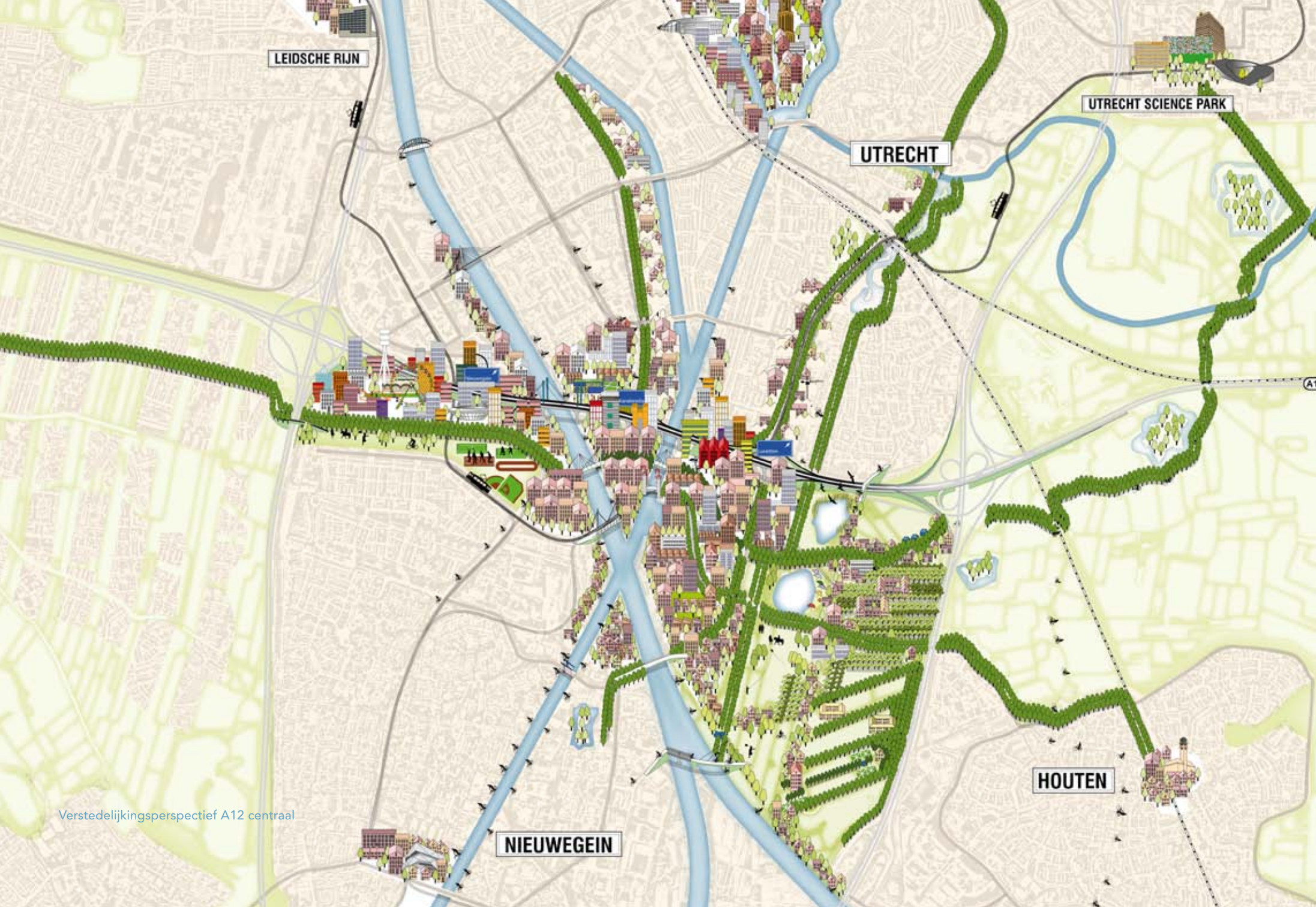
Het Verstedelijkingsperspectief A12 Centraal staat niet op zichzelf. Het moet gezien worden in het verlengde van het Ontwikkelingsperspectief A12 Centraal (2009). Bovendien ondersteunen diverse achtergrondrapportages op het gebied van Verbreding, Scenario's, Ontwikkelstrategieën en Haalbaarheid deze eindrapportage. De achtergrondrapportages zijn als op zichzelf staande producten op te vragen bij de betrokken overheden.



KANSRIJK EN WAARDEVOL PERSPECTIEF VOOR 2040

Dit hoofdstuk schetst de koers en programmatische opgave voor ontwikkeling van de A12-zone richting het jaar 2040. Centraal daarbij staan de creatie van een hoogwaardig woon-werkmilieu, het verbeteren van de mobiliteit op een duurzame manier en ruimte bieden voor en stimuleren van een kenniseconomie. De groei wordt op een geleidelijke wijze gestimuleerd. Flexibiliteit is uitgangspunt voor de langetermijnontwikkeling. Onderstaande schets illustreert een inhoudelijke ambitie en geen vaststaand einddoel.





LEIDSCHER RIJN

UTRECHT

UTRECHT SCIENCE PARK

NIEUWEGEIN

HOUTEN

Verstedelijkingsperspectief A12 centraal

Toekomstbeeld

Anno 2040 is de A12-zone ontwikkeld van een stedelijke rafelrand met restfuncties naar een centraal gelegen stedelijke zone in de Utrechtse regio. Het is een dynamisch woon-werkgebied dat de bestaande stedelijke kernen Nieuwegein, Utrecht en Houten verbindt tot één aaneengesloten metropolitaan gebied. De A12 is volledig in het stedelijk gebied ingepast. Sterke sociaal veilige noord-zuidroutes slechten de barrière van de snelweg, waardoor de metropool ook als een stedelijk gebied functioneert. Een aantal zichtbepalende woon-werkgebouwen heeft een duidelijk adres aan de A12. Ook zijn de kansen voor functies onder de snelweg goed benut. Sportaccommodaties hebben een plek gevonden onder het talud. Bezoekers aan de regionale centra kunnen er hun auto parkeren. Er is een aantal tramlijnen dat je in een paar minuten naar de diverse centra in de regio brengt. En op de fiets geniet je binnen enkele minuten van het fraaie landschap in dit gebied.

Drie kenmerkende deelgebieden kunnen in 2040 in de zone worden onderscheiden:

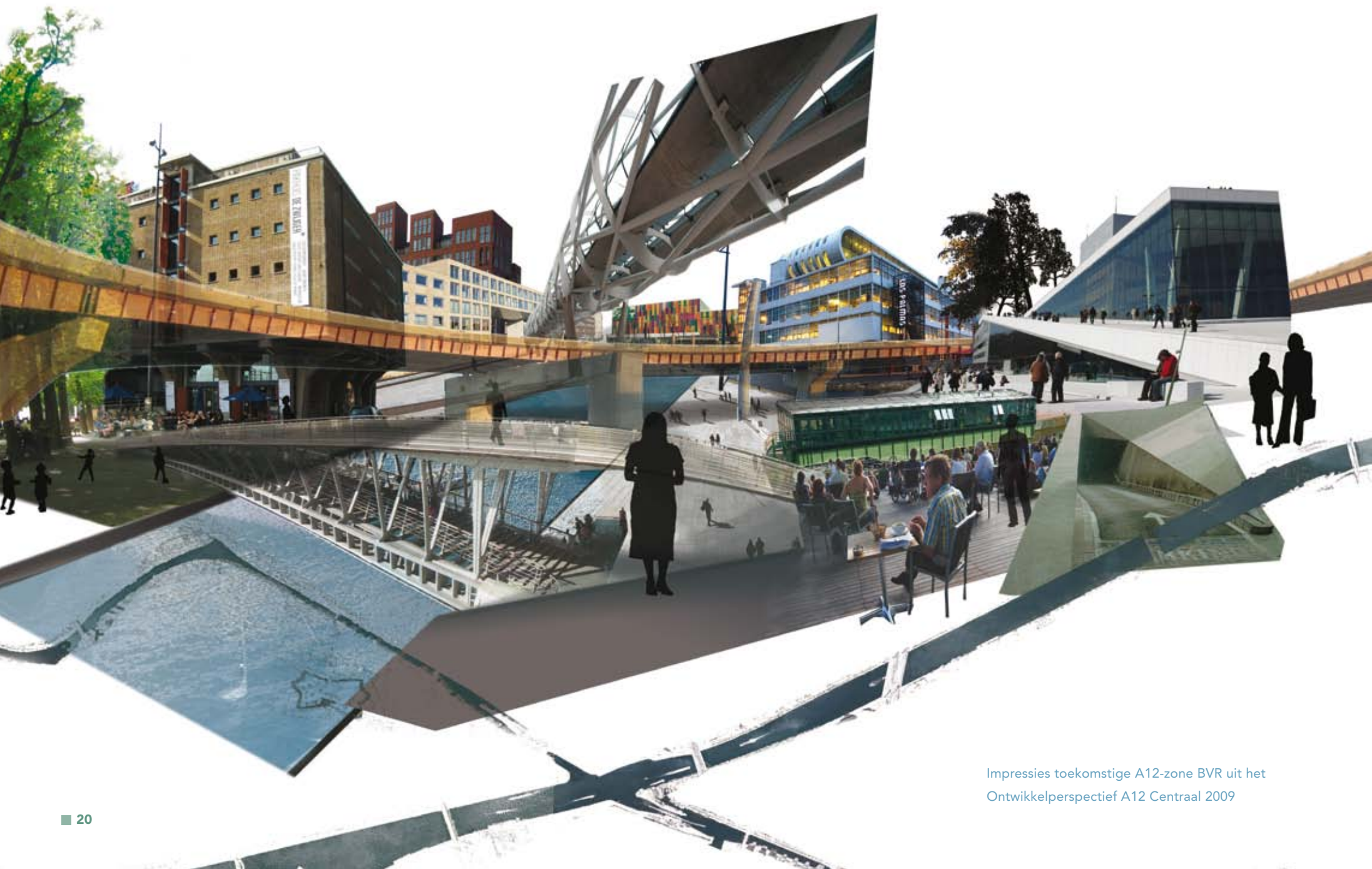
- Allereerst ontstaat rond de economische as A2/A12 een randstedelijke ontmoetingsplaats met ruimte voor evenementen (concerten, parkevents, etc.), stedelijk wonen, arbeidsintensief werken, onderzoek en onderwijs (zoals een hbo/mbo-campus).
- Het gebied rond de kanalen wordt geleidelijk getransformeerd tot een gemengd milieu van wonen, werken en cultuur in hoge dichtheden. Daarbij wordt de aanwezigheid van de waterwegen als stedenbouwkundige en functionele kwaliteit uitgebuit. De getransformeerde Merwedekanaalzone verbindt het kerngebied van de A12-zone met de Utrechtse binnenstad. Binnen het kerngebied zijn diverse buurten en wijken met eigen sfeer en kenmerken te onderscheiden, door de rijke variatie in functies en dichtheden. Het gebied wordt optimaal ontsloten door openbaar vervoer.
- Integraal onderdeel van het metropolitaan gebied wordt het stedelijke landschapspark Hollandse Waterlinie dat rondom de unieke kernelementen van die linie tussen Nieuwegein en Houten zal ontstaan. Het park biedt ruimte voor ontmoeting, sport, spel en recreatie voor alle inwoners in het stedelijk gebied. De Hollandse Waterlinie geldt als een van de belangrijkste identiteitsdragers in de A12-zone. Bovendien krijgt het via de parkontwikkeling een bijzondere impuls. In het park

zijn bijzonder aantrekkelijke woonmilieus ontstaan voor huishoudens die graag wonen in het groen, maar tegelijkertijd gebruik willen maken van alles wat de sterke stad hun te bieden heeft.

De nieuwe stedelijke zone kenmerkt zich door afwisseling van functies en een goede bereikbaarheid. Belangrijkste vervoersmodaliteiten zijn de auto (interregionaal en regionaal verkeer), de tram (regionaal verkeer) en de fiets (lokaal verkeer). Het gebied is maximaal ontsloten voor duurzaam verkeer door tram- en fietsverbindingen naar zowel Leidsche Rijn Centrum, Utrecht CS, Sciencepark De Uithof, het centrum van Nieuwegein en een fietsverbinding naar Houten, Utrecht CS en Amelisweerd.

De A12-zone biedt ook daardoor vooral woonruimte aan mensen die houden van een dynamisch, stedelijk woonmilieu. Met werkgelegenheid en voorzieningen binnen handbereik en diverse stadscentra op fietsafstand. Jongeren, ouderen, gezinnen met kinderen en kenniswerkers wonen in 2040 naar tevredenheid in het gebied.

Vanwege de goede bereikbaarheid is het gebied aantrekkelijk voor economische functies die goed aansluiten bij de positionering als regio van kennis en cultuur. Zowel (nationale en regionale) kennisinstellingen, kennisdiensten als kennisbedrijvigheid (lage milieucategorieën) vinden er een plek. Hierdoor ontstaat een gevarieerd aanbod aan arbeidsplaatsen voor alle opleidingsniveaus. Bewoners van de regio kunnen gedurende hun hele werkzame leven hun talenten blijven ontwikkelen. De samenhang met Science Park De Uithof en Papendorp is groot. Tegelijkertijd biedt het gebied ruimte voor een deel van de functies die van oudsher, gekoppeld aan de snelweg, in de zone aanwezig zijn. Met name de retailsector (meubelboulevard, Doe-het-Zelf en groothandels) is nog altijd volop in het gebied vertegenwoordigd, zij het op een veel kleiner grondgebied (waarbij gedacht kan worden aan oplossingen in de trant van meerdere verdiepingen en multifunctionaliteit). De sector is goed ingepast in de stedelijke structuur.



Impressies toekomstige A12-zone BVR uit het
Ontwikkelperspectief A12 Centraal 2009

Vier centrale thema's

Vier thema's staan centraal in de gehele zone als het gaat om toekomstige ontwikkelingen in diverse deelgebieden. Deze thema's vloeien voort uit de unieke kansen van het gebied. Zowel wat de sterke bereikbaarheid als de fraaie landschappelijke onderdelen betreft. Deze thema's zijn de inzet om aan te sluiten bij de kracht van de Utrechtse regio en om zoveel mogelijk ruimte te bieden aan hoe mensen willen wonen, werken en winkelen in 2040.



Utrechtse stedelijkheid

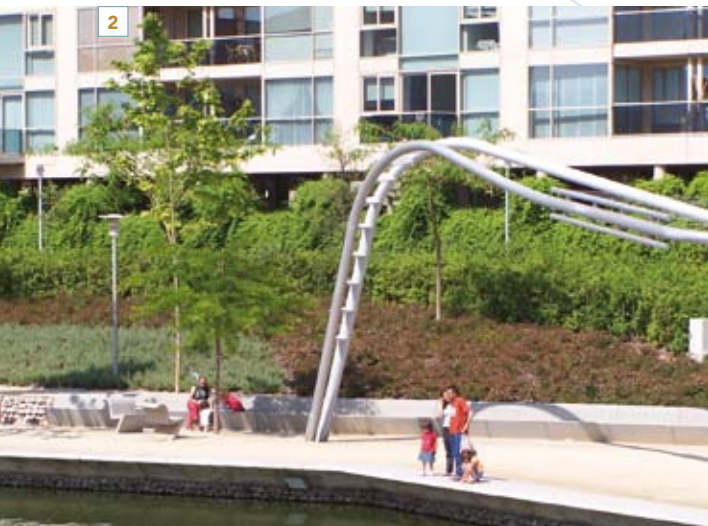
De ontwikkeling past bij het Utrechtse DNA. De kwaliteiten waarop het succes van de regio gebaseerd is en die in de periode 2010-2030 verder zijn uitgebouwd in het kader van onder andere de NV Utrecht moeten ook terugkomen in de toekomstige opzet van de A12-zone:

- Kleinschalig, met deelgebieden met een menselijke maat die goed met elkaar verbonden zijn.
- Multifunctionele woonwerkmilieus, met een juiste mix van wonen, werken en voorzieningen. Deze leiden niet alleen tot aantrekkelijk wonen, maar beperken ook de afstanden tot dagelijkse voorzieningen.
- Aantrekkelijke openbare ruimte (zowel buitenruimte als (semi) openbare gebouwen), die uitnodigt tot verblijf en ontmoeting.
- Sociale netwerken door cultuur, sport en recreatie.
- In samenhang ontwikkelde en complete deelgebieden waarbinnen en waartussen mensen zich gemakkelijk kunnen bewegen.

Ontmoeten

De A12-zone bevindt zich in het hart van Nederland, op de kruising van de A12 met de A2, tussen stedelijke centra in de regio. Dit is de plek met uitgebreide kansen voor het nieuwe werken, in een intensief en gemengd stedelijk gebied, met tram, auto en fiets voor de deur:

- Werken vlak bij huis, de bakker om de hoek, in kleine diverse kantoren of aan huis.
- Mooie en prettige openbare ruimten verbinden alle functies en bieden ruimte aan pleintjes en terrassen.
- Gemeenschappelijke werkplekken, met voorzieningen voor vergaderen en werken en ontmoeten, vlak bij de tram en de snelweg, tien minuten fietsen vanaf Utrecht CS.
- Vanuit de werkplek op Westraven in tien minuten naar het park Hollandse Waterlinie of naar de roeibaan Rijnenburg.



Duurzaam

De ontwikkeling van de A12 is duurzaam vanuit diverse perspectieven. Duurzaam is allereerst de keuze van de locatie zelf: de A12 zone verdichten en transformeren spaart landschap elders en stimuleert duurzame mobiliteit. De toekomstbestendigheid uit zich vervolgens niet alleen in de stedenbouwkundige opzet, maar ook in gedrag van bewoners en bezoekers en in een bijdrage aan een brede economische basis voor een sterke stad in een sterke regio. Uitgangspunten voor de ontwikkeling zijn:

- Intensief en zorgvuldig ruimtegebruik.
- Gebruik maken van de kwaliteiten die nu al in de zone aanwezig zijn, zoals realiseren van wonen aan het water en stedelijk groen (Nieuwe Hollandse Waterlinie).
- Maximale ondersteuning van de duurzame economische ontwikkeling van de regio.
- Flexibel op het niveau van deelgebied, blok en gebouw (voorbereid zijn op functieverandering / levensloopbestendig).
- Aantrekkelijke HOV- en fietsverbindingen. De vervoerswijzekeuze (of modal split) wordt zo positief beïnvloed ten gunste van openbaar vervoer en de fiets.
- Klimaatneutrale woon- en werkgebouwen.



Groenblauw

De aanwezigheid van vijf nationale cultuur- en groenlandschappen is één van de belangrijkste 'unique selling points' van de regio. Binnenstedelijk bouwen (A12-zone) draagt bij aan een verminderde druk op dit groen. Binnen de A12-zone is groen eveneens één van de belangrijkste dragers. De Nieuwe Hollandse Waterlinie kan hét unique selling point van het gebied worden, mits er daadwerkelijk in wordt geïnvesteerd. Het Amsterdam-Rijnkanaal, het Merwedekanaal en de Vaartsche Rijn doorsnijden het gebied van noord naar zuid, maar kunnen de deelgebieden tegelijkertijd verbinden wanneer zij het adres worden van woningen en werkgebouwen.

Groen sluit bovendien aan bij het DNA van Utrecht dat het stedelijk gebied zo krachtig maakt. Door het groen in het stedelijk weefsel te integreren, wordt niet alleen de woon-omgeving aantrekkelijk. Het draagt ook bij aan de klimaatbestendigheid van het gebied. En omgekeerd: door met goede fietspaden het al bijzonder gewaardeerde groen vooral aan de oostkant bereikbaar te maken, profiteert ook de nieuwe bewoner of bezoeker van de A12-zone van het groen dat de regio nu zo aantrekkelijk maakt om in te wonen en werken.

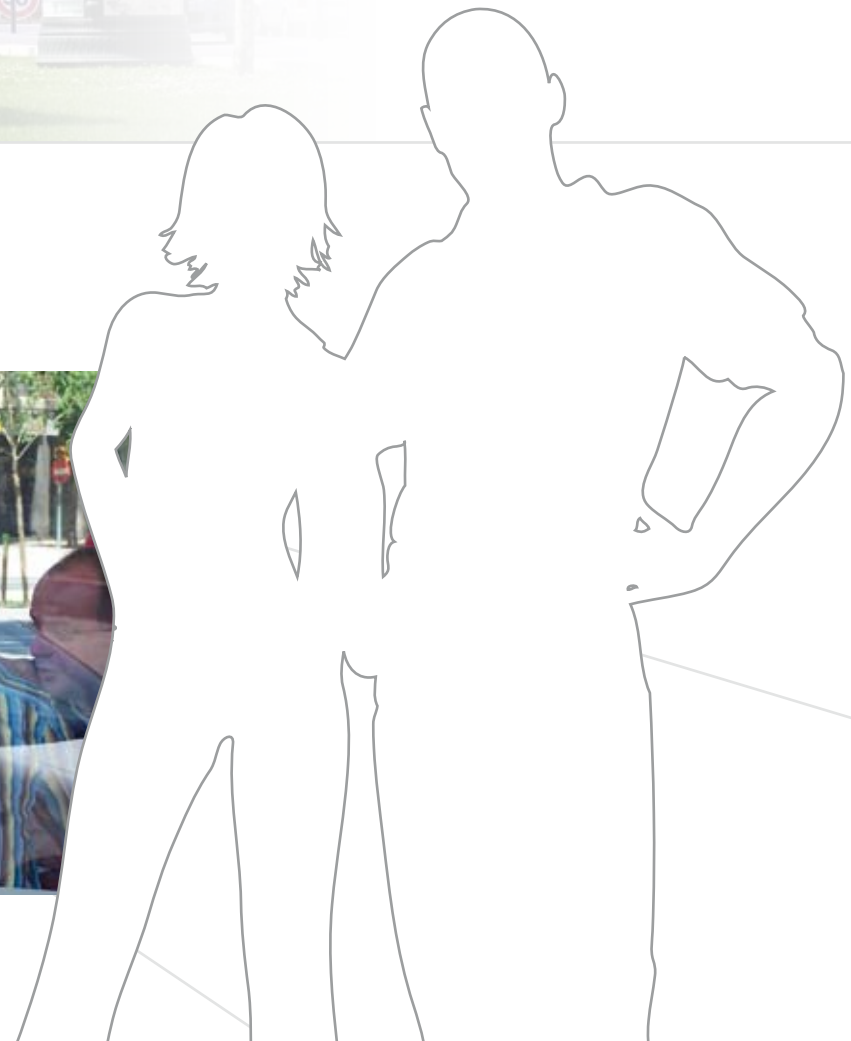
Programmatische opgave op hoofdlijnen: wonen, werken en groen

Het gebied leent zich uitstekend voor de programmatische vraag van de toekomst. In 2040 werken we graag in gebieden waar we naar keuze met de fiets, auto of tram naartoe kunnen. In een omgeving met een bakker om de hoek en een café ertegenover. Met plekken waar we anderen kunnen ontmoeten. In een gebied waar ook na zessen nog activiteiten zijn. We wonen ook graag in een omgeving waar meer te doen is en je bovendien snel de stad uit kan fietsen door het landschap. En in die stedelijke omgeving wensen we een rijke variatie aan woningen, groot en klein, met een tuin, een patio of een dakterras.



1 Ontmoeten

2 Impressie hart van de A12-zone



Sfeerbeeld woon-werkgebied Hart van A12

De extensieve bedrijventerreinen in het hart van de A12-zone zijn getransformeerd tot een dynamisch hoogstedelijk woon-werkgebied waarin een deel van de al bestaande retail- en kantorenfuncties is geïntegreerd. Er zijn creatieve oplossingen gevonden voor het mengen van extensieve retail en intensieve woonfuncties (wonen boven winkels, gestapelde retail). En door de dichtheid van bebouwing is voldoende draagvlak ontstaan voor goede tramverbindingen met Leidsche Rijn centrum en de Uithof. Het gebied op het kruispunt van de waterwegen is het kloppend hart van de A12-zone geworden, waar het op een aantal locaties ook 's avonds nog levendig is. Veel zorg en aandacht is besteed aan de uitplaatsing van niet-passende functies in het woonwerkgebied.



De programmatische ruimte in de A12-zone wordt bepaald door de kwalitatieve randvoorwaarden die aan de ontwikkeling ervan worden gesteld en de kansen die zich in de toekomst op basis van vraag voor zullen doen. Utrechtse stedelijkheid, duurzaam en groenblauw impliceren een goede balans tussen wonen, werken en groen en blauw. Tegelijkertijd vergen de gewenste OV-sprong en de financiële haalbaarheid een substantieel programma. Onderstaande bandbreedten zijn maar een indicatie voor de programmatische ruimte. Die moet bij de feitelijke planvorming op basis van dan geldende inzichten over de vraag nader worden gedefinieerd:

- Ruimte voor 10.000 tot 20.000 woningen plus wijkse voorzieningen binnen het gemengde stedelijke milieu. Meer woningen betekent hogere dichtheden, meer draagvlak voor HOV en tegelijkertijd minder ruimte voor groen in het plangebied. Minder woningen betekent dat een deel van de woningvraag in de regio na 2030 buiten de rode contouren moet worden geacommodeerd. Daarnaast staat het woningaantal in relatie met de financiële haalbaarheid van de verstedelijking.
- Uitbreiding van het aantal arbeidsplaatsen tussen 2.500 en 7.500. Hierbij zal de ontwikkeling van de economie uiteindelijk allesbepalend zijn voor de feitelijke vraag naar kantoorruimte en bedrijvigheid. In de praktijk zal het ook goeddeels gaan om verkleuring van de huidige bedrijvigheid, van extensief naar meer intensief op kleinere locaties. Van grootschalig naar meer kleinschalig, conform de vraag zoals nu op hoofdlijnen in prognoses wordt geschetst (zie Blijvende druk op de regio, pagina 6) en gebaseerd op een regionale visie op ruimtelijke ontwikkeling na 2030.
- Realisatie van het Stedelijk landschapspark Hollandse Waterlinie met o.a. recreatieve functies in een gebied van 150-200 ha.
- Concentratie van retail op een kleiner grondgebied (50-75 ha), gemengd met wonen.
- Uitplaatsing van de meest extensieve en zware bedrijvigheid binnen de bedrijfsterrainen ten behoeve van transformatie van bedrijven naar wonen levert mogelijk 60-80 ha programmeerbare ruimte op. Dit kan naar verwachting deels door intensivering van die functies elders in de regio. Voor een deel van de bedrijven is herplaatsing mogelijk geen optie. Voor die bedrijven zal op een andere manier een oplossing voor herontwikkeling moeten worden gezocht.



1 Recreëren in stedelijk landschapspark de Nieuwe Hollandse waterlinie

2 Impressie stedelijk landschapspark Laagraven



Sfeerbeeld Stedelijk landschapspark De Hollandse Waterlinie

Aan de Oostkant van Nieuwegein is het stedelijk landschapspark De Hollandse Waterlinie ontstaan. Een groene omgeving waar de bewoners van de regio kunnen sporten en recreëren rondom de kernelementen van de Hollandse Waterlinie (referentiebeeld landschapspark Duisburg). Bovendien is er ruimte voor ontmoeting. Er zijn diverse uitspanningen en parkcafés. In het park maar vooral ten noorden en westen ervan zijn clusterwijs woonmilieus ontstaan met uiteenlopende dichtheden. Ook biedt dit landschap ruimte aan bijzondere kennisinstituten die profiteren van de unieke locatie.



Fiets- en tramverbindingen A12-zone

Integratie van de A12 in stedelijke gebied

De snelweg is anno 2040 veel meer integraal onderdeel van het stedelijk gebied dan nu. Dit wordt zo ervaren dankzij een aantal ingrepen, die twee hoofddoelen hebben. Het gaat om het zodanig integreren van de A12 dat de milieuhinder wordt beperkt en dat de barrièrewerking voor het aangrenzend stedelijk gebied veel kleiner is. De milieuproblematiek zal in 2030 anders zijn dan nu. Zo is de verwachting dat luchtverontreiniging door wegverkeer niet meer bepalend zal zijn voor stedelijke ontwikkeling, en dat geluidhinder steeds minder inpassingmaatregelen vraagt. De milieuhinder in het direct aangrenzende stedelijke gebied wordt beperkt door technologische innovaties en samenhangende afscherpende maatregelen die in beeldkwaliteit langs de snelweg een geheel vormen.

Loodrecht op de A12 zijn diverse routes die een logische verbinding maken tussen de gebieden ten noorden en ten zuiden van de snelweg. Deze routes zijn prettig en veilig dankzij het feit dat er aan gewoond en gewerkt wordt. De snelweg ligt op hoogte, de routes lopen makkelijk onder de snelweg door, met brede onderdoorgangen en waar mogelijk met functies onder de snelweg. Bijvoorbeeld een bloemenstalletje, een winkel of een café.

Momenteel heeft het dijklichaam van de A12 een waterkerende functie, om in geval van een overstroming van de Lek de gevolgen voor de stad te vertragen. Het nadrukkelijker doorsnijden van dit dijklichaam heeft consequenties voor die functie. In de uitwerking wordt aandacht besteed aan oplossingen ter plaatse, dan wel het elders lokaliseren ervan.

Parallel aan de snelweg zijn twee ontwikkelingen. Ten eerste wordt de bebouwing langs de snelweg steeds sterker georiënteerd op de verkeersader als een brede stadsboulevard. Fraaie monumentale gebouwen staan stevig in het stedelijk gebied en profiteren tegelijkertijd van hun locatie aan de A12. Ten tweede gaat deze bebouwing gepaard met landschappelijke inpassing van duurzame geluidafscherming langs de weg, daar waar juist minder gebouwen staan. Inpassingconstructies die tegelijk energieverrijkend zijn hebben de voorkeur ('de snelweg van de toekomst').



1

- 1 Impressie Amsterdam Rijnkanaal
- 2 Recreatieve routes
- 3 Veilige en aantrekkelijke onderdoorgang A12
- 4 Impressie onderdoorgang A12
- 5 Brede onderdoorgang met functies



2



3



4

Sfeerbeeld recreatieve groenverbinding Oost-West

Een recreatieve groenverbinding doorbreekt het overwegend Noord-Zuid georiënteerde hoofdwegenpatroon in het gebied rondom de A12. In een groene setting kan het gebied per fiets, op skeelers of te voet worden doorkruist. Daarmee is de A12-zone voor langzaam verkeer optimaal verbonden met omliggende culturele landschappen. Vanuit Rijnenburg, de Galecopperzoom en Liesbosch kun je ook gemakkelijk het stedelijk Landschapspark Hollandsche Waterlinie bereiken. De verbinding heeft ook een ecologische waarde. Door de groenverbinding wordt het Groene Hart verbonden met de natuurgebieden aan de oostkant van Utrecht.



Geen blauwdruk, wel een antwoord op hoofdlijnen

De stip op de horizon is geen vastomlijnd plan. Wel biedt het een aansprekende richting voor toekomstige verstedelijking van de A12-zone. Het is de koers waarin het gebied zich moet ontwikkelen. Om zo de bijzondere kansen voor de regio ten volle te kunnen benutten en optimaal bij te dragen aan een aantal prangende opgaven in de Randstad.

Het verstedelijkingsperspectief sluit aan bij de kaders die vanuit de regio op basis van nu geldende inzichten aan verstedelijking van de A12-zone zijn meegegeven. Zo biedt het perspectief ruimte voor nieuwe woningen. Ook wordt duurzame mobiliteit gestimuleerd. Er ontstaat een aaneengesloten metropolitaan gebied waarvan de deelgebieden goed met elkaar verbonden zijn. Daarnaast is er aandacht voor versterken van de kenniseconomie. Verder wordt optimaal gebruik gemaakt van kansen voor ruimtelijke ontwikkeling binnen de rode contouren, passend bij de kwaliteiten die de regio nu al zo aantrekkelijk maken voor woningzoekenden en kennisdiensten en -bedrijvigheid. De Nieuwe Hollandse Waterlinie wordt als belangrijke identiteitsdrager voor de hele zone opgewaardeerd. Het verstedelijken binnen de rode contouren levert agglomeratievoordelen op qua mobiliteit en bereikbaarheid. Tegelijkertijd wordt een OV-sprong voorzien. Niet alleen in de A12-zone, maar in de gehele regio. Ook wordt geïnvesteerd in langzaam vervoer om de groei van automobiliteit door verstedelijking tegen te gaan.

Het is belangrijk dat de ontwikkelingen in deze zone zodanig plaatsvinden dat ze niet concurreren met andere grote ontwikkelingen in de regio, maar verrijkend zijn. Het programma zal in de loop der jaren nader worden gedefinieerd, afhankelijk van de uiteindelijke vraag naar wonen en werken en een breed gedragen regionale ontwikkelingsvisie 2030-2040.



1 Impressie vanaf de A12

2 Recreatieve routes

3 Verminderen barrièrewerking A12

4 Impressie vanaf de A12

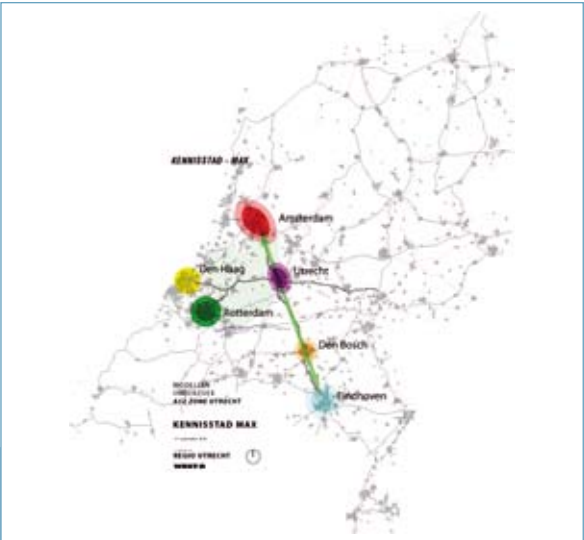




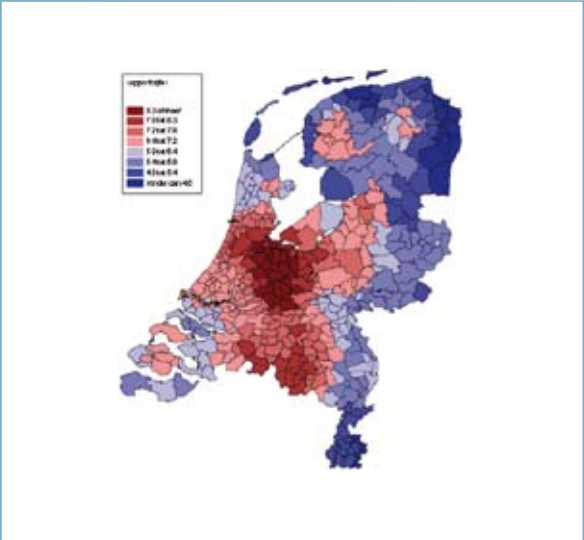
DE OPGAVE IN BREDER PERSPECTIEF

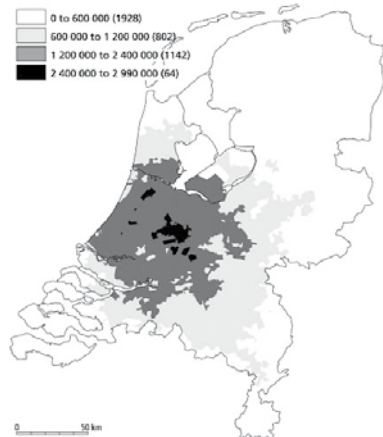
De opgave voor de A12-zone staat niet op zichzelf. Hij past binnen een bredere visie op de economische ontwikkeling van Nederland en de regio. Dit hoofdstuk beziet daarom de positionering van het gebied in zowel nationaal, regionaal als lokaal perspectief. De noties vormen een belangrijk inhoudelijk kader voor de stip op de horizon zoals weergegeven in hoofdstuk 2.





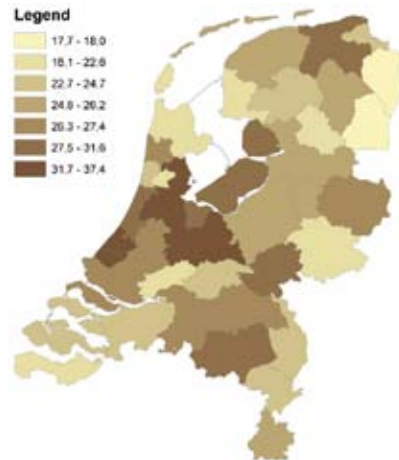
Kennisregio Utrecht





"Hoeveelheid banen binnen
een 45 minuten bereikbaarheid"

Bron: 'Urban form and jobs acces:
disparate realities in the Randstad'
van van Ham, Hooimeijer & Mulder



Percentage hoogopgeleiden
in 2005. Bron: CPB

De A12-zone en de nationale koers

In de verder globaliserende economie is het voor Nederland van belang innovatief te zijn. Innovatiekracht komt vooral voort uit kennisontwikkeling en kennisdeling. Het belang van kennis als productiefactor zal dan ook stijgen ten opzichte van de traditionele productiefactoren.

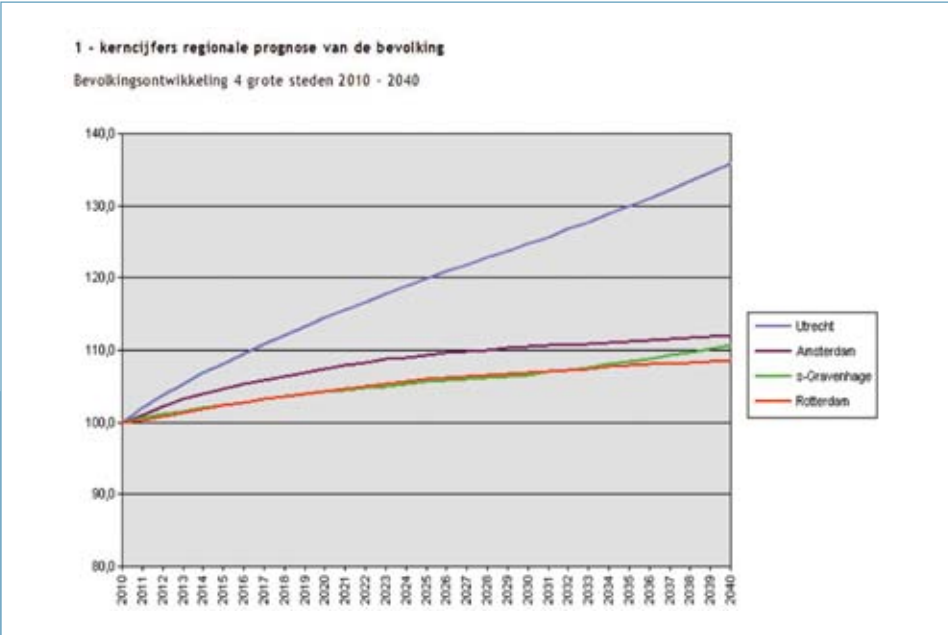
In de kenniseconomie gaan we op een andere manier werken. Het vraagt om andere condities op de werkvloer, op werklocaties en in het stedelijk netwerk. Ook vervaagt de grens tussen wonen en werken en worden samenwerkingsverbanden sterker en tegelijk vaker van kortstondige aard.

De nabijheid van elkaar versterkende creatieve functies wordt steeds belangrijker. Dat stelt nieuwe eisen aan de wijze waarop kantoren en werkgebieden worden ingericht, leidt tot een verminderde vraag naar nieuwe vierkante meters om te werken en heeft belangrijke consequenties voor de ruimtelijke ontwikkeling van het land. Zowel in financiële als in fysieke zin. Multimodale bereikbaarheid en groene kwaliteiten in de omgeving spelen een steeds belangrijkere rol bij de keuze van vestigingsplaatsen van bedrijvigheid.

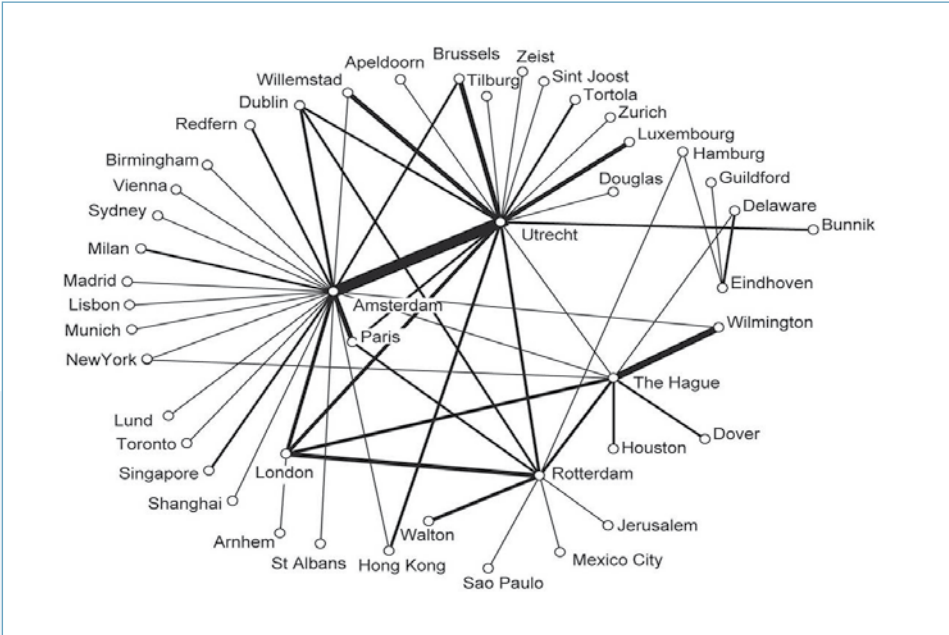
De laatste jaren concentreerden de economische ontwikkelingen in Nederland zich vooral in het hart van het land (de Noordvleugel), langs de belangrijke vervoersassen A2 en A12 (met als brandpunten de main- en brainports van de regio's Amsterdam, Utrecht, Rotterdam en Eindhoven) en in de grotere steden met grote universiteiten (kenniscentra). Deze ontwikkeling zet de komende decennia door (Tordoir, 2010).

Het Rijk zet in op het versterken van de huidige economische kerngebieden: Amsterdam, Utrecht, Eindhoven en Rotterdam (sterker maken wat sterk is) en hecht daarbij groot belang aan de bereikbaarheid. Nieuwe ontwikkelingen moeten deze kerngebieden sterker maken, maar mogen de bereikbaarheid niet hinderen. Integendeel: ze moeten leiden tot een betere benutting van het nationale wegennet door knooppuntontwikkeling met een multimodale bereikbaarheid. Daarbij koerst het Rijk op een actieve en initiërende regio om deze ontwikkelingen in gang te zetten (Beleidsbrief I&M).

Bron, Planbureau voor de Leefomgeving 2011- groeiprognose vier grote steden in 2040 - 2011



Relaties top100 ned hoofdkantoren - uit amsterdambrief EL&I



Regionale huishoudensprognose 2009-2040 (CBS Statline, 2009)

Huishoudens	2010	2015	% groei 2010-15	2030	% groei 2015-30	2040	% groei 2030-40	% groei 2010-40
Nederland	7.354.600	7.618.800	3,6%	8.195.600	7,6%	8.272.000	0,9%	12,5%
Provincie Utrecht	542.000	566.500	4,4%	632.500	11,7%	666.600	5,4%	22,9%
SG Utrecht	286.900	300.200	4,6%	340.300	13,4%	363.800	6,9%	26,8%
NV Utrecht	513.700	536.000	4,3%	596.000	11,2%	628.700	5,5%	22,4%
SG A'dam	733.700	763.500	4,1%	843.100	10,4%	863.400	2,4%	17,7%
SG Den Haag	479.000	495.900	3,5%	539.900	8,9%	561.400	4,0%	17,2%
SG R'dam	550.200	564.900	2,7%	600.700	6,3%	605.200	0,7%	10,0%

De verstedelijking van de A12-zone sluit naadloos aan op het economisch perspectief en de koers die het Rijk heeft ingezet ten aanzien van ruimtelijk-economische ontwikkeling (beleidsbrief I&M, rijkseconomisch beleid). De ligging van deze zone is uniek: op het kruispunt van de twee sterke economische vervoersassen A2 en A12, centraal in Nederland, vlakbij Schiphol en in het hart van de – economisch gezien – meest dynamische kennisregio van Nederland. Knooppuntontwikkeling als onderdeel van de al ingezette regionale OV-sprong is een van de hoofddambities van de regionale partijen. Agglomeratievoordelen door de directe nabijheid van een groot bestaand stedelijk gebied maken bovendien dat ontwikkeling van de A12-zone op termijn prevaleert boven de ontwikkeling van bijvoorbeeld Groot-Woerden, Schalkstad of Groot-Eemnes. De A12-zone kan één van de modernste stedelijke gebieden van Nederland worden. Met een multifunctioneel, hoogstedelijk woonwerkmilieu en een hoge duurzame bereikbaarheid (naast bestaande hoogwaardige autobereikbaarheid) en daarmee een belangrijke economische generator. Dit is een ontwikkeling waarvan zowel de Randstad, de BV Nederland als de regio profijt hebben.

De A12-zone in regionaal perspectief

Utrecht is een centrale en aantrekkelijke schakel in de Randstad. De regio levert een aanzienlijke bijdrage aan de economische groei van de Randstad met een hoog bruto regionaal product en een grote financiële sector. Daarnaast zijn de ICT-sector, de life sciences en de creatieve sector sterk vertegenwoordigd in de regio. De regio onderscheidt zich onder meer door het sterke dienstencentrum. Daarnaast loopt ze voorop als het gaat om kennisdiensten met een groot aanbod in research & development, life sciences en een uitgebreide kennisdiensten- en zorgeconomie. In de stad is de grootse universiteit van Nederland gevestigd. Utrecht weet de meeste hoogopgeleiden aan zich te binden. De bevolking is gemiddeld hoog opgeleid en er is een groot aantal startende ondernemers. De creatieve klasse onder de beroepsbevolking is relatief de grootste van Nederland. Er is een sterke 'mensgerelateerde' economie, waar zowel professionals als burgers elkaar ontmoeten. De regio dankt haar kracht aan haar centrale ligging op het kruispunt van wegen, waterwegen en spoor, de nabijheid van Schiphol en het goede vestigingsklimaat voor bedrijven en bewoners.

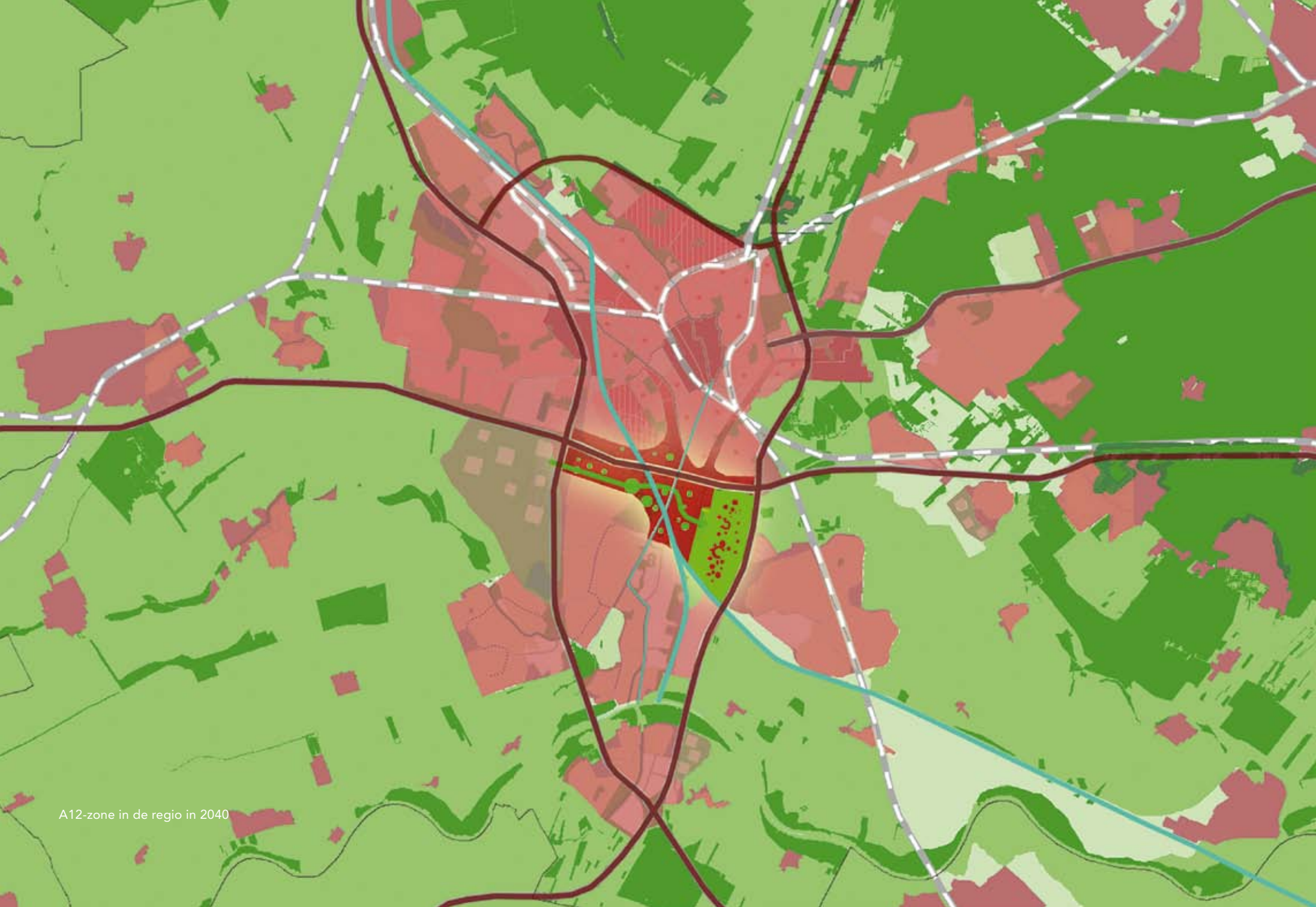
De oude binnenstad, het culturele leven, de goede bereikbaarheid en het prachtige landschap hebben een grote aantrekkingskracht op woningzoekenden en bedrijven.

Utrecht is in Randstad 2040 benoemd als de nationale dienstverlener ter versterking van de internationale concurrentiekracht van de gehele Randstad (zie voetnoot 4). Utrecht heeft in samenhang met Amsterdam en als aanvulling op de andere randstadregio's een nationale sleutelfunctie op het gebied van banken en verzekeraars, distributie, onderzoekscentra leefomgeving (RIVM, KNMI, etc.), congressen en beurzen, zakelijke dienstverlening, toerisme, life sciences, recreatie en ICT. Om deze sleutelfunctie te behouden en uit te bouwen, en om de Randstad op een hoger niveau te tillen, is het van belang de nationale potenties van Utrecht als centrale ontmoetingsplek en innovatieve kennisstad te versterken. De Utrechtse regio staat hiermee voor drie grote uitdagingen (zie box Profiel Utrecht):

- opvangen van de grote verstedelijkingsdruk;
- verbeteren van de bereikbaarheid van stad, regio en Randstad;
- versterken van de kenniseconomie door aanwezige kennis meer commercieel toe te passen.

De druk op de ruimte in Utrecht is groot. In hoofdstuk 1 is al aangegeven dat hét centrale vraagstuk in de provincie Utrecht samenhangt met het spanningsveld tussen een grote verstedelijkingsdruk en het gewenste behoud van de hoge kwaliteit van het landelijk gebied. Dat spanningsveld blijft naar verwachting ook na 2030 decennialang bestaan. Uit recente prognoses (CBS, Primos, zie tabel hiernaast) blijkt namelijk dat de groei van de bevolking en het aantal huishoudens in deze regio nog geruime tijd standhoudt. Het is bovendien de verwachting dat de groei in deze regio sterker en langer doorzet, in vergelijking met andere delen van de Randstad.

Het unieke vestigingsklimaat en de kennisgerelateerde economie leiden tot de voorzichtige conclusie dat in de regio Utrecht ook na 2030 nog een bescheiden vraag zal zijn naar nieuwe werklocaties voor (internationale) kennisbedrijvigheid en daarvan afgeleide economische activiteiten. Utrecht is nu een interessante vestigingsplek voor



A12-zone in de regio in 2040

tal van bedrijven die bijdragen aan de kracht en vitaliteit van de Randstad, en het doel is om dat ook te blijven.

Om te voorzien in de woningbehoefte en om de bijdrage van de Utrechtse regio aan de economische kracht van de noordelijke Randstad te vergroten (ambities uit de structuurvisie Randstad 2040, R2040) ⁴ is ook ná 2030 verstedelijking in de Utrechtse regio noodzakelijk. Bij het zoeken naar ruimte voor die verstedelijking zetten we in het verlengde van de Ontwikkelingsvisie 2015-2030 ook na 2030 in op binnenstedelijk bouwen om zo het landschap te sparen. De A12-zone is de enige qua omvang substantiële locatie waar verstedelijking kan plaatsvinden.

Uit onderzoek van de regio en de provincie blijkt dat, na realisatie van de in de Eindbalans opgenomen ontwikkelingen, er naar verwachting geen grote binnenstedelijke transformatie- en herstructureringslocaties meer zullen zijn in de regio Utrecht. De A12-zone vormt daarop de enige uitzondering. Ook is op basis van integrale afwegingen gebleken dat er in regio (en provincie) na 2030 geen grote uitbreidingslocaties meer kunnen zijn. In de Eindbalans van de NV Utrecht is voor de periode 2015-2030 aangegeven dat een deel van de woningbehoefte in het noordelijk deel van de Noordvleugel Utrecht (Gooi- en Vechtstreek) in Almere zal worden geacommodeerd. De A12-zone is geen alternatief voor deze opgave. De ontwikkeling van de A12-zone is

Hoe ziet de regio er in 2030 uit?

In 2030 zijn de ambities uit de Ontwikkelingsvisie van de NV Utrecht gerealiseerd. De jaren tot 2030 waren gericht op het aanbrengen van evenwicht in de verhouding tussen people, profit en planet, en op het verder versterken van de kracht van de regio. Dit heeft geleid tot een duurzame en sterke provincie. In 2030 is de bevolking in de regio Utrecht sneller gegroeid dan in de rest van Nederland. Ook de economische groei was hoger dan elders. De centrale ligging en de aantrekkelijke arbeidsmarkt met veel kenniswerkers zijn belangrijke drijvende krachten. De regio heeft vier belangrijke centra: Utrecht centrum, Leidsche Rijn centrum, De Uithof en Nieuwegein centrum. Leidsche Rijn is helemaal opgeleverd, net als Rijnenburg en Houten Zuid. Het Klooster is een volwaardig bedrijventerrein en de Merwede-Kanaalzone en de Cartesiusdriehoek zijn getransformeerd tot hoogstedelijke woonwerkgebieden. Het hoogwaardige aanbod aan voorzieningen en het culturele aanbod versterkt de aantrekkingskracht van de Utrechtse steden als vestigingplaats voor creatieve industrie. Utrecht staat hoog aangeschreven als regio van kennis en cultuur. Bij het realiseren van de woningbouwopgave lag het accent op de binnenstedelijke ontwikkelingen. Naast deze inzet op een hoge binnenstedelijke ambitie is gekozen om niet alle

ruimtelijke opgaven van de NV Utrecht binnen de eigen provinciegrenzen op te lossen: de (woning-)druk is deels naar Almere afgeleid. De waardering van de leefomgeving is blijvend hoog vanwege een (groen-)stedelijke inrichting met onder meer robuuste parken, waterpartijen, een veilig en gezond leefklimaat met ruimte voor sport en spel en sociale samenhang.

Groen is nog steeds een van de belangrijke selling points van de regio. Daar is dan ook verder in geïnvesteerd. Vanuit de steden en dorpen is het landelijk gebied bereikbaar, toegankelijk en beleefbaar. Het voorziet daarmee in de toegenomen behoefte aan recreatiemogelijkheden op korte afstand van de woonomgeving. Voor de diverse vormen van recreatie is er een netwerk van verbindingen dat reikt tot diep in de steden. Qua bereikbaarheid lag het accent op de ontwikkeling van het openbaar vervoer. De kwaliteit ervan is verbeterd. In de regio Utrecht is het tramsysteem uitgebreid met verbindingen naar o.a. De Uithof/Zeist als eerste stap op weg naar een regionaal HOV-systeem (vertramming). Het Randstadspoor functioneert. Het fietspadennetwerk is uitgebreid. Ook is fors geïnvesteerd in de autobereikbaarheid. De capaciteit op de Ring Utrecht is vergroot (Planstudie).

⁴ Randstad 2040 is een structuurvisie van het Rijk. De essentie van deze visie is: sterker maken wat sterk is. In Randstad 2040 staat een aantal opgaven beschreven; o.a. de verstedelijkingsdruk opvangen, de hoogwaardige landschappen beschermen en de bereikbaarheid verbeteren. De ontwikkeling van de A12-zone kan een bijdrage leveren aan de uitvoering van deze opgaven. Ook is in Randstad 2040 Utrecht benoemd als de nationale dienstverlener ter versterking van de internationale concurrentiekracht van de gehele Randstad.

wenselijk om ook na 2030 de economische kracht en aantrekkelijkheid van de regio verder uit te bouwen en definitief te positioneren als internationale regio van kennis en cultuur.

Huidige situatie

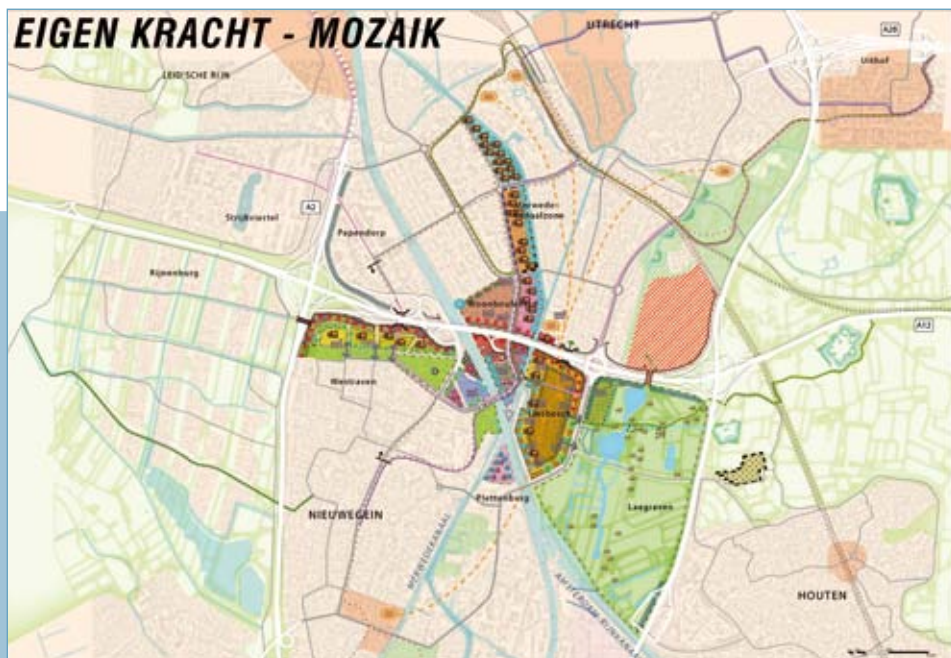
Vanuit het gebied zelf zijn diverse vragen en behoeften voor een kwaliteitsslag en een verbetering van de bereikbaarheid. Een aantal van de initiatieven en plannen voor herstructurering en intensivering loopt echter vast op de beperkte autobereikbaarheid. Hierbij is duidelijk dat vooral het onderliggend wegennet het meest frustreert. Het vraagt investeringen over gemeentelijke grenzen heen, en die komen momenteel niet makkelijk van de grond.

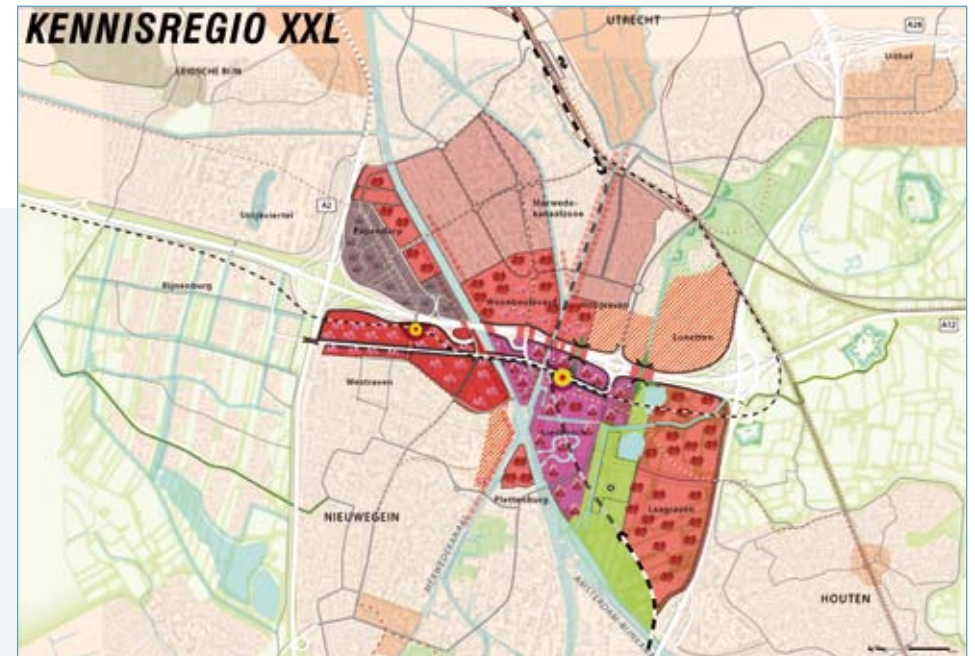
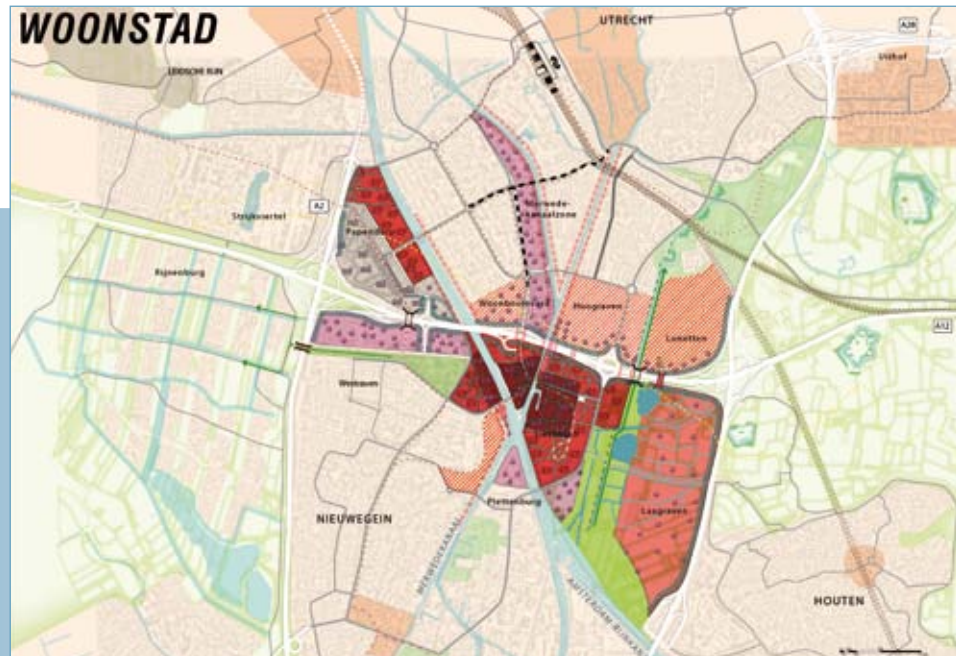


SCENARIOOVERKENNINGEN

Om inzicht te krijgen in de potentie van de A12- zone als onderdeel van het stedelijk gebied, zijn vier onderzoeksscenario's uitgewerkt met elk een andere, onderscheidende invalshoek. Per onderzoeksscenario is een schets van de kansen in het gebied gemaakt, inclusief een programmatische visie op verstedelijking en een beknopt overzicht van benodigde ingrepen en investeringen. De scenario's zijn globaal getoetst op financiële, verkeerstechnische en maatschappelijke haalbaarheid, met de kennis van nu. Naast de onderzoeksscenario's is een referentiescenario in beeld gebracht, waarin alleen bestaand programma voor het gebied is weergegeven. Het referentiescenario biedt inzicht in de wijze waarop het gebied zich nu ontwikkelt, zonder actieve overheidsambities.

De vier scenario's voor de A12-zone, die tijdens het proces onderzocht zijn om van te leren.



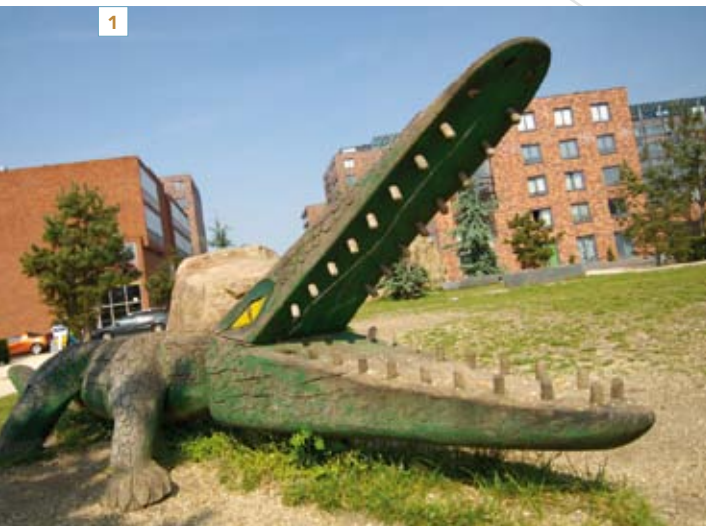




1

1 Sfeerbeelden scenario woonstad

2 Sfeerbeelden scenario eigen kracht



1



2



2

Referentiescenario

Wat gebeurt er de komende periode in de zone op basis van het huidige beleid en de nu bekende dynamiek in het gebied? In dit scenario is er voor de gemeenten geen directe aanleiding om gezamenlijk grootschalig te investeren in het gebied als geheel. Bijvoorbeeld ten behoeve van de bereikbaarheid. Wel worden kleine lokale projecten opgepakt om de kwaliteit te verbeteren en knelpunten op te lossen. Zoals een verbetering van het knooppunt Laaggravenseweg/Houtenseweg. De ontwikkelingen in het gebied zijn divers en zeer afhankelijk van marktontwikkelingen.

Belangrijkste leerpunten uit dit scenario:

- De A12-zone zit anno 2010 verkeerstechnisch 'op slot'. Zonder uitbreiding van openbaar vervoer en onderliggend wegennet is intensivering van de deelgebieden onwenselijk. Niettemin is er in een aantal bedrijfsgebieden juist behoefte aan intensivering en kwaliteitsverbetering.
- Op basis van geplande ontwikkelingen komt woningbouw in het gebied naar alle waarschijnlijkheid slechts zeer beperkt van de grond. Huidige ontwikkelingen sluiten dus niet aan bij de wens een groot deel van de woningvraag na 2030 op te vangen in de A12-zone.

Scenario Mozaïek op eigen kracht

Hoe kan de A12-zone een maximale bijdrage leveren aan de gemeenschappelijke lokale agenda's, uitgaande van de huidige situatie en kracht van de afzonderlijke gebieden en fragmenten? In dit onderzoeksscenario staat het maximaal kunnen benutten van de potentie van de deelgebieden centraal. Zonder dat er een integrale visie aan ten grondslag ligt en een integrale investeringsstrategie wordt gehanteerd. Er wordt wel ingezet op goede regionale samenwerking om programmatisch sterker te sturen en af te stemmen. Dat betekent kansen voor versterking van de verschillende economische gebieden door de ontwikkelingen lokaal beter op elkaar af te stemmen. Meer complementair dan concurrerend. Daarnaast wordt middels intensiveren binnen de werkgebieden gezocht naar het creëren van schuifruimte elders in het stedelijk gebied t.b.v. woningbouwopgaven.

Belangrijkste leerpunten uit dit scenario:

- Dit scenario is in een aantal opzichten aantrekkelijk en relatief 'makkelijk' haalbaar met een aantal belangrijke kanttekeningen.
- Het intensiveren van de huidige functies van de deelgebieden in de A12-zone leidt tot een toename van automobilititeit en vooral grote congestieproblemen bij de op- en afritten naar de A12. Aangezien er in dit scenario geen uitbreiding van het regionale openbaar vervoer plaatsvindt en nauwelijks uitbreiding van het onderliggend wegennetwerk, wordt deze problematiek op termijn nog groter.
- Het scenario geeft geen invulling aan de wens om de zone op termijn te transformeren van monofunctionele retail- en werkgebieden naar multifunctionele woon- en werkgebieden.

Scenario Utrecht Woonstad

Welke bijdrage kan de A12-zone leveren aan het opvangen van de grote woondruk in de regio, die ook na 2030 blijft bestaan? Uitgangspunt in dit scenario is om maximaal te 'verdichten' ten behoeve van de woningbouw. En wel zodanig dat de bereikbaarheid wordt gehandhaafd. Deze woningbouw vindt plaats als een stevige Vinex-variant met wat hogere dichtheden, meer accent op menging en met enige werkgelegenheid. Daarbij wordt ingezet op goede bereikbaarheid voor openbaar vervoer en fiets, vooral gericht op de radiale verbindingen richting het centrum van de stad Utrecht. Kan dan de totale vraag naar woningen (ruim 20.000 woningen tussen 2030 en 2040 / PRIMOS) ook in de A12-zone worden verwezenlijkt?

Belangrijkste leerpunten uit dit scenario:

- Dit scenario beantwoordt weliswaar aan een woonbehoefte van 2030 tot 2040, maar geeft een wel erg eenzijdige bestemming aan deze strategische zone en kent die slechts een beperkte economische waarde toe.
- De haalbaarheid zal sterk afhangen van een financiële verevening op grote schaal. Een kwetsbare schakel is de transformatie van de Liesbosch. Die brengt zeer hoge kosten met zich mee.
- Om 20.000 woningen in deze zone te kunnen realiseren, zullen bijna alle huidige



1

1 Sfeerbeelden scenario human port

2 Sfeerbeelden scenario kennisregio XXL



1



2



2

bedrijven plaats moeten maken voor woningbouw. Voor een deel kunnen huidige en geplande bedrijventerreinen worden verdicht en geïntensiveerd. Maar vanwege de omvang van de opgave zal voor een groot aantal bedrijven geen ruimte meer binnen de regio zijn. Dit gaat ten koste van een groot aantal arbeidsplaatsen.

- Een andere belangrijke consequentie is dat Laagraven voor een behoorlijk deel bestemd moet worden voor woningbouw. De harde kern van de Nieuwe Hollandse Waterlinie kan als park worden gehandhaafd, maar in de rest van het gebied zal in gemiddelde tot middelhoge dichtheden moeten worden gebouwd.

Scenario Utrecht kennisregio/Human Port

Hoe kan de A12-zone een bijdrage leveren aan de ambitie om Utrecht tot een internationale kennisregio op topniveau door te laten groeien, op een geheel Utrechtse wijze? Of anders: hoe kunnen we, uitgaande van de bestaande kwaliteiten en het huidige DNA van de regio, meer maken van wat Utrecht nu zo aantrekkelijk maakt om te studeren, te wonen en te werken? In het scenario Human Port wordt gestreefd naar een zeer gemengd stedelijk gebied met redelijke dichtheid, maar een ontspannen karakter. Met hoge diversiteit en een aantrekkelijke openbare ruimte die uitnodigt tot ontmoeting. Uiteenlopende bedrijven, voorzieningen, kennisinstituten en kleinschalige kantoren, gemengd met wonen, worden in het gebied gefaciliteerd. De bereikbaarheid is veelzijdig met de nadruk op openbaar vervoer en de fiets, zowel richting centrum als naar het buitengebied. Het waardevolle groen in de regio is makkelijk bereikbaar met aantrekkelijke routes voor langzaam verkeer.

Belangrijkste leerpunten van dit scenario:

- Dit scenario levert een kansrijk beeld op, waarmee vele belangen kunnen worden gediend. De reflectie vanuit de maatschappelijke discussie is ook uiterst positief. Dit scenario is echter ook kwetsbaar, vanwege randvoorwaardelijke en dure bovenplanse maatregelen. De verkleuring van het gebied van monofunctioneel naar gemengd woonwerkgebied levert bovendien potentieel dure ontwikkellocaties op, op plekken waar nu al veel bedrijvigheid is. Bij een gebied als de Liesbosch bijvoorbeeld, zal de financiële haalbaarheid van transformatie sterk afhangen van de te voeren ontwikkelstrategie in samenwerking met de eigenaren.

- Na 2030 zal nog altijd een deel van de vraag naar woningen buiten het gebied moeten worden opgelost, omdat onder de gestelde condities niet aan de gehele woningvraag 2030-2040 kan worden voldaan.
- Een aantal investeringen binnen de zone moet ook buiten de A12-zone op de agenda komen. Zoals de openbaarvervoertangent naar De Uithof.
- Om de druk op het hoofdwegennet te beperken, vergt dit scenario grote investeringen om een werkelijke omslag te bevorderen naar een modal shift van auto ten gunste van duurzame mobiliteit. Deze investeringen zullen zwaar drukken op de financiële haalbaarheid.

Scenario Kennisregio Utrecht/Schaalsprong Toplocatie XXL

Hoe kan de A12-zone een bijdrage leveren aan het doel om Utrecht toe en internationale kennisregio op topniveau door te laten groeien en maximaal de potentie van de toplocatie A12 Centraal te benutten? De A12-zone biedt bij uitstek ruimte voor grootstedelijke ontwikkeling van de stadsregio na 2030. Dit wordt in het scenario Toplocatie XXL maximaal benut. De uitstekende autobereikbaarheid wordt aangevuld met een perfect openbaarvervoersysteem: hét multimodale knooppunt van midden-Nederland, vooral dankzij een treinstation op de nieuwe lijn Utrecht-Breda. De zone wordt drastisch getransformeerd naar een hoogstedelijke gebied met een hoge dichtheid, hoge kwaliteit van de bebouwing en buitenruimtes en een sterke menging van functies. Het wordt de internationale toplocatie voor wonen, werken en voorzieningen in het hart van het land.

Belangrijkste leerpunten van dit scenario:

- De haalbaarheid van dit scenario is sterk geënt op het nieuwe treintracé met station. De kans daarop is gedurende het onderzoeksproces kleiner geworden, en de kans op de uitvoering van dit scenario dus ook.
- Daarnaast is de haalbaarheid, maar ook de wenselijkheid, sterk afhankelijk van de werkelijke groei van de economie in Nederland en in de regio. Indien die groei zich voordoet conform de allerhoogste cijfers van de huidige bandbreedtes is dit scenario interessant. Zo niet, dan is het lastig uitvoerbaar en zelfs risicovol. Dat heeft vooral betrekking op mogelijke concurrentie met andere belangrijke gebieden en opgaven in de regio.

- Daarnaast is duidelijk dat, indien in de toekomst een nieuw treintracé Utrecht-Breda realistisch wordt, het zeer aantrekkelijk is om deze door de A12-zone te situeren. Daarmee kan het potentiële aanbod aan passagiers sterk worden vergroot dankzij de stedelijke ontwikkeling met onder andere woningbouw in dit gebied. Tegelijkertijd is het niet eenvoudig om een treinstation op een centrale locatie in de zone te situeren. Hiervoor zijn reserveringen dwars door het gebied noodzakelijk. Net als innovatieve oplossingen om het landschap en de stad te sparen.

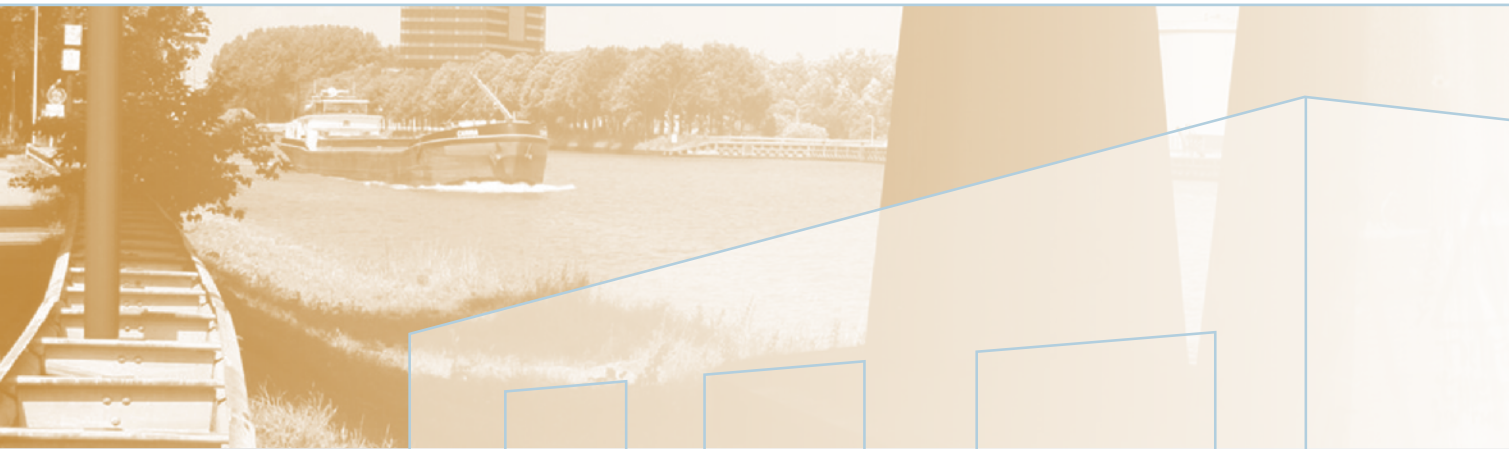
Conclusies scenario-onderzoek

De onderzoeksscenario's geven een beeld van de mogelijkheden en de onmogelijkheden ten aanzien van verstedelijking in de A12-zone, de kansen en bedreigingen, de do's en don'ts. Duidelijk is dat niets doen geen optie is. In ieder geval geen optie die recht doet aan de uitdaging om enerzijds bij te dragen aan de landelijke economische ontwikkeling (en de daarmee samenhangende dynamiek) en anderzijds om bovendien de verwachte regionale ruimedruk in het gebied op te vangen.

Het doel van de onderzoeksscenario's was expliciet niet om één onderzoeksscenario te kiezen als ontwikkelscenario. Op basis van de verkregen inzichten zijn daarentegen de basiselementen voor de stip op de horizon bepaald (zie hoofdstuk 2):

- De Nieuwe Hollandse Waterlinie en de waterwegen zijn de belangrijkste identiteitsdragers in het gebied en worden bij de verstedelijking ook als zodanig ingezet.
- Het verbinden van gebieden (onderling en met omliggend gebied) draagt bij aan versterking van de identiteit, wat op zijn beurt weer bijdraagt aan de economische potentie.
- Alleen inzetten op het integraal verbeteren van de bereikbaarheid geeft kansen voor ontwikkeling in het gebied. Het huidige gebied zit 'op slot'.
- Aansluiten bij het Utrechts DNA, namelijk de huidige kracht van de regio (gemengd stedelijk met een menselijke maat en mix van functies), maakt het mogelijk om de potentie van de A12-zone ten volle te benutten.
- Het gebied leent zich uitstekend voor de programmatische vraag van de toekomst: een gemengd stedelijk gebied voor wonen én werken met een multimodale bereikbaarheid. Het gebied alleen inzetten voor woningbouw is niet alleen weinig duurzaam maar ook niet zinnig.
- Een OV-sprong is wenselijk in bijna alle onderzoeksscenario's en krijgt daarmee een centrale plek in de stip op de horizon.

5 IS HET EEN HAALBARE KOERS?



INZICHT IN HAALBAARHEID EN RANDVOORWAARDEN

De stip op de horizon is een globale koers voor de langere termijn voor de A12-zone. Maar is die koers ook haalbaar? In het verdiepingsonderzoek is aan de hand van de in hoofdstuk 4 beschreven onderzoeksscenario's de financiële, verkeerstechnische en maatschappelijke haalbaarheid van verstedelijking van de A12-zone geschetst. De conclusie is dat de koers haalbaar zou moeten zijn, zij het onder een aantal voorwaarden. Deze worden hieronder toegelicht.

Maatschappelijke kosten en baten

Als onderdeel van de financiële haalbaarheidsstudie zijn de te verwachten maatschappelijke kosten en baten van de A12-zone in beeld gebracht. Doel was om al in de studiefase het denken over kosten en baten in directe en indirecte zin op gang te brengen en te structureren. Maatschappelijke kosten liggen op het financiële vlak en op de noodzakelijke uitplaatsingen van sommige bestaande functies. De maatschappelijke baten zijn breder en divers van aard.

Maatschappelijke kosten.

Deze opgave vraagt aanzienlijke investeringen, hoofdzakelijk op het gebied van infrastructuur. Investerings in openbaar vervoer, het onderliggend wegennet en fietsverbindingen zijn niet zonder meer uit gebiedsexploitatie te dekken. Ook het beperken van de barrièrewerking van de A12 door maatregelen ten behoeve van afscherming en het maken van meer goede onderdoorgangen vragen flinke investeringen. Onder maatschappelijke kosten kan ook de inpassing van een deel van deze infrastructuur worden verstaan. Andere maatschappelijke kosten zitten in het mogelijk uitplaatsen van een deel van de huidige functies; dit geldt zowel voor bepaalde bedrijvigheid als voor bijvoorbeeld landbouw in Laagraven.

Maatschappelijke baten.

Een belangrijk beoogd effect van A12 Centraal is het faciliteren van de kennis-economie. Een aantal factoren bepaalt in hoeverre dat effect daadwerkelijk plaatsvindt:

- *Kwaliteit van de leef- en werkomgeving.* Een aantrekkelijk woon- en werkklimaat is een niet te onderschatten factor voor economisch succes. Goede woningen, groen

en natuur in de buurt, culturele voorzieningen, veiligheid, bereikbaarheid en de kwaliteit van scholen en andere publieke voorzieningen hebben een grote aantrekkingskracht op de kenniswerkers. Veel onderzoek wijst erop dat de geografische verdeling van kenniswerkers bepalend is voor regionale economische groei. Daarnaast floreert de economie door kennisuitwisseling. Kernwoorden zijn interactie, openheid, functiemenging en identiteit, zowel voor de woon- als voor de werklocaties. Monofunctionele woonwijken of kantorenlocaties voldoen niet meer. Kenniswerkers floreren in een dynamische stedelijke omgeving die creativiteit en uitwisseling stimuleert.

- *Omvang en dichtheid.* Steden hebben een bepaalde omvang nodig om hoogwaardige voorzieningen te kunnen dragen, zoals een internationale school en culturele faciliteiten. Ook de omvang van de arbeidsmarkt is van belang, zeker nu steeds vaker beide partners werken. Hierbij gaat het vooral om de grootte van het stedelijke netwerk.
- *Bereikbaarheid.* Bereikbaarheid, zowel internationaal als nationaal, blijft een belangrijke factor. De opkomst van de projecteconomie maakt deze factor nog belangrijker. Hoe beter bereikbaar, hoe groter het arbeidspotentieel waar bedrijven van profiteren, en hoe meer mogelijkheden mensen op de arbeidsmarkt hebben. Met andere woorden, het vergroten van het daily urban system van mensen door een betere bereikbaarheid vergroot ook hun kansen.

De verstedelijking van de A12-zone heeft als project veel te bieden ten aanzien van bovenstaande punten, zeker wanneer het alternatief is om de woningbehoefte buiten de regio op te lossen. De A12-zone biedt de mogelijkheid om de woningvoorraad flink uit te breiden, waardoor de druk op de bestaande voorraad afneemt en er voor meer

mensen kansen zijn op de woningmarkt. De omvang van de stad en de concentratie van werknemers en bedrijvigheid nemen daarbij toe. Dit leidt tot meer interactie tussen mensen en bedrijven en een verbeterde match op de arbeidsmarkt. Het gevolg is een betere innovatie en een hogere productiviteit. Daarnaast leidt het tot een groter draagvlak voor de stedelijke voorzieningen. Al deze effecten vallen onder de noemer 'agglomeratie-effecten'. Dit zijn naar verwachting de belangrijkste baten van het project. De bereikbaarheid is daarbij een belangrijke randvoorwaarde. In theorie kan die goed worden waargemaakt, maar er staan wel aanzienlijke investeringen tegenover.

Een ander belangrijk positief effect is dat de ontwikkeling van A12-zone tot een aantrekkelijke binnenstedelijke locatie duurzame mobiliteit mogelijk maakt. Het autogebruik is op binnenstedelijke locaties bijna 40 procent lager dan op uit-leglocaties, en dat heeft voordelige milieueffecten. Ten slotte zorgt het ontwikkelen van deze binnenstedelijke locatie voor het behoud van open ruimte en natuur.

Het belangrijkste deel van de positieve effecten zal tot uitdrukking komen in de grondprijzen. Aanvullende (externe) effecten komen tot uitdrukking in de vastgoedwaarde buiten het gebied, omdat ook bestaande bewoners en bedrijven profiteren van de kwaliteitsverbetering, de agglomeratie-effecten en de voorzieningen in de A12-zone. Daarnaast is er een aantal niet geprijste baten zoals reistijdwinsten en recreatiebaten voor bestaande bewoners, werknemers en bedrijven en verbetering van het bestaande woongenot. Bij een gemiddelde economische groei is een positief maatschappelijk rendement goed denkbaar.

Financiële haalbaarheid

Een binnenstedelijke verdichtingsopgave als de A12-zone is net als de meeste binnenstedelijke bouwopgaven niet eenvoudig financieel haalbaar te maken. Zeker omdat we tegenwoordig 'subsidieloos' bouwen. De toekomst zal uitwijzen of en hoe binnenstedelijke bouwopgaven in het algemeen financieel haalbaar worden. Daarbij zal onder meer gebruik gemaakt worden van de kennis en ideeën die in het kader van de NV Utrecht (alternatieve financieringsmogelijkheden voor binnenstedelijk bouwen) worden ontwikkeld. Dit is ook een aandachtspunt van het Rijk, dat gaat kijken naar nieuwe financieringsmodellen voor bouwopgaven (o.a. aantrekken private geldstromen).

Specifiek is de gewenste verstedelijking van de A12-zone alleen financieel haalbaar bij een substantieel programma van woningbouw en bedrijvigheid. Dat houdt verband met de aanzienlijke bovenplanse kosten voor mobiliteit en groen en met de kosten voor de gewenste transformatie van 'werken' naar 'wonen en werken'. Er is sprake van aanzienlijke bovenplanse kosten voor het onderliggend wegennet, het verminderen van de barrièrefunctie van de A12, een recreatieve groenverbinding, groenontwikkeling op Laagraven en vertramming. Vooral de aan bereikbaarheid gerelateerde kosten die betekenis hebben voor het gebied, omliggende gebieden en de gehele regio, kunnen niet door de ontwikkeling van het gebied alleen gedragen worden en vragen om aanvullende financieringsbronnen. Een kwetsbaar onderdeel van de stip op de horizon is de transformatie van de Liesbosch naar een hoogwaardiger gemengd woon- en werkgebied. De transformatie van dit bedrijventerrein is kostbaar. Desondanks wordt het noodzakelijk geacht voor het behalen van de geambieerde gebiedskwaliteit en voor het realiseren van een voldoende hoge vervoerswaarde voor nieuw aan te leggen openbaarvervoerlijnen. Er ligt een kans in de organische ontwikkeling, waardoor het gebied over een langere periode getransformeerd wordt naar een gemengd gebied. Een deel van de huidige bedrijvigheid zou kunnen blijven, aangevuld met een substantiële hoeveelheid woningen en meer kleinschalige werkgelegenheid.

Een goede financieringsstructuur en financiële solidariteit vormen dan ook randvoorwaarde om het plan beter financierbaar te maken. De haalbaarheid van de stip op de horizon wordt groter indien binnen de zone vanuit gebieden met een positief



Werkconferentie A12 centraal, externe
betrokkenen en belanghebbenden 27-9-10



resultaat financieel wordt bijgedragen aan de noodzakelijke investeringen in het totale gebied. Maar dit is gezien het versnipperd grondeigendom in de A12-zone een behoorlijke uitdaging. Wanneer aan bovenstaande randvoorwaarden kan worden voldaan, behoort verstedelijking van de A12-zone, bij een gemiddeld economisch groeiscenario, in financieel opzicht naar verwachting tot de mogelijkheden. (Voor een cijfermatige toelichting verwijzen we naar het deelrapport Financiële haalbaarheid.)

Verkeerskundige haalbaarheid

Het is anno 2011 onmogelijk de absolute verkeerskundige haalbaarheid van verstedelijking van de A12-zone tot 2040 aan te tonen. Uit het haalbaarheidsonderzoek is wel gebleken dat het op de langere termijn verdichten en transformeren van de A12-zone kansen biedt voor bereikbaarheid – zowel voor de zone zelf als voor de regio. Randvoorwaarden zijn voldoende investeringsmiddelen en commitment van alle partijen om van dit gebied een multimodaal, gemengd, binnenstedelijk woonwerkgebied te maken. Waar niet alleen de auto maar ook de fiets en het openbaar vervoer een grote rol spelen.

Druk op het hoofdwegennet

Het is van groot belang om bij het verdichten van deze zone de doorstroming op het hoofdwegennet niet te frustreren. De bouw van woningen en de vestiging van nieuwe bedrijvigheid kunnen leiden tot een toename van verkeer op de A12. Deze toename is alleen te beperken door met grote inzet de modal shift te veranderen ten gunste van openbaar vervoer en langzaam verkeer. Daarnaast is duidelijk dat het huidige onderliggend wegennet en de aansluiting daarvan op de A12 de maximale verkeersdichtheid hebben bereikt. In de huidige situatie laten ze geen verdichting toe. Noodzakelijke maatregelen om de gewenste gebiedsontwikkeling in de A12-zone mogelijk te maken, zijn:

- verbetering en verknoping van het onderliggend wegennet: hoe meer en breder, hoe beter;
- flankerend beleid om het autoverkeer te beperken;
- aanbieden van het alternatief: openbaar vervoer en fiets, door uitbreiding en verbetering van het bestaande regionale netwerk voor openbaar vervoer en fiets;
- inzetten op gemengd stedelijk gebied met een concentratie van hogere dichtheden rond haltes;

Wat als de A12-zone niet wordt verstedelijkt?

De ruimtelijke druk op de Utrechtse regio is groot, ook na 2030. Verstedelijking van de A12-zone is van groot belang omdat het de fysieke mogelijkheid biedt om ook op termijn economisch te blijven groeien, zonder aantasting van het groen. Zonder ruimte voor economische groei staat de regio stil. Dat leidt tot schaarste en veroorzaakt oplopende prijzen en vertrek van mensen met lagere inkomens. Daardoor stagneert de economische dynamiek en neemt de bijdrage van de regio aan de nationale economie af.

Het niet benutten van de potenties van de A12-zone betekent dat de regionale woningbehoefte elders opgevangen zal moeten worden. Alternatieve locaties in de regio zijn echter nauwelijks voorhanden (Ontwikkelingsvisie NV Utrecht). Het buiten de regio realiseren van woningen om in de behoefte te voorzien zal eens te meer leiden tot een vergroting van de mobiliteitsbehoefte en verkeersbewegingen.

De verwachting is dat er ook zonder gezamenlijke inzet van overheidspartijen sprake zal zijn van ontwikkelingen in de A12-zone, maar niet in de voor de regio gewenste intensiteit. Een projectsgewijze aanpak leidt tot een aantal risico's:

- Suboptimale investeringen in bereikbaarheid, met gevolgen voor de bereikbaarheid van de deelgebieden. Er zijn investeringen nodig om het gebied bereikbaar te houden, zonder dat dit leidt tot realisatie van gewenste doelstellingen. Zonder verdichting is opwaarderen van het openbaar vervoer niet doelmatig.
- Verdere verrommeling; het ontbreken van een integrerend kader leidt tot kavelsgewijze ontwikkeling zonder dat hier een gedeelde ambitie onder ligt. Investerings in cultuurhistorie, groen en recreatie zullen ver achterblijven bij de behoefte.
- Toename van de verkeersdruk; het buiten de regio faciliteren van de woningbehoefte leidt tot meer verkeersbewegingen (toename inkomende pendel).

- ingrepen ten aanzien van bereikbaarheid buiten de A12-zone, in onderliggend wegennet, OV-lijnen en fietsverbindingen. Deze ingrepen dragen ook bij aan de bereikbaarheid van de regio in bredere zin.

De huidige verkeersprognoses strekken tot 2020. Er is beperkt zicht op de mobiliteitsontwikkeling daarna. Wel is bekend dat conform de plannen van de NV Ontwikkelingsvisie de woningbouwopgave in de periode 2015 tot 2030 nog 37.000 woningen in de regio Utrecht bedraagt. Dat betekent dat er in de regio en op de A12 ook na 2020 nog een flinke autonome groei van de mobiliteit zal plaatsvinden.

A12 Centraal ten opzichte van andere bouwlocaties

De A12-zone is vanuit mobiliteitsoptiek voor zowel woningbouw als werkgelegenheid een uitermate gunstige locatie indien de fietsvoorzieningen, het openbaar vervoer en het flankerend beleid op het niveau van de reguliere binnenstedelijke locaties in Utrecht worden gebracht. Dat is dan ook de inzet van deze koers. Verder weg gelegen locaties zullen leiden tot meer autoverkeer op het (hoofd-)wegennet. Ze zullen vaak grote investeringen in infrastructuur vergen die voorkomen kunnen worden bij ontwikkeling van de bouwlocatie van de A12 Centraal.

Haalbaarheid OV-sprong

Om de OV-sprong mogelijk te maken, is in de A12-zone een transformatie nodig naar functies met een hogere vervoerswaarde. Een snelle tramverbinding maakt ontwikkeling in hogere dichtheden vooral in de buurt van haltes mogelijk en heeft voor voldoende vervoerswaarde deze hoge dichtheden ook nodig. Dit is het belangrijkste synergie-effect waarmee rekening gehouden moet worden in de ontwikkelstrategie. Bovendien vergt het bepaalde voorinvesteringen.

Het regionale openbaarvervoernetwerk, met inbegrip van de vertramming, is een speerpunt in de regio. Hierin worden momenteel al veel energie en investering gestoken, omdat bepaalde onderdelen van het benodigde openbaarvervoernetwerk nu al als wenselijk worden beschouwd. De transformatie van de A12-zone verhoogt ook sterk de haalbaarheid van de aanleg van een tangentiële verbinding, die voor het hele netwerk van grote betekenis is.

Relatie Ring Utrecht

De uitbreiding van de A12 met twee rijstroken – volgend uit het voorkeursbesluit Ring Utrecht – zal niet voor 2020 plaatsvinden. Dit geeft geen problemen met de beoogde ontwikkelingen in de A12-zone. Deze uitfasering biedt zelfs kansen voor een meer integrale aanpak van de gestelde bereikbaarheidsambities van de ring Utrecht.

Maatschappelijke haalbaarheid

Het bepalen van de maatschappelijke haalbaarheid is lastig. Vooral omdat de verwezenlijking van de plannen pas op lange termijn plaatsvindt. Er zijn in 2009 en 2010 bijeenkomsten georganiseerd voor raads- en statenleden, maatschappelijke organisaties, bedrijfsleven en specialisten op het gebied van verkeer, planologie, economie en duurzaamheid. Daar bleek over het algemeen veel draagvlak voor ontwikkeling van de zone. Er was brede steun voor de verstedelijkingsgedachte, voor het versterken van het openbaar vervoer en voor het opheffen van de barrièrewerking van de A12. Voor een toekomstvaste ontwikkeling werden flexibel ruimtegebruik en multifunctionele gebouwen bepleit, evenals goede oplossingen voor uit te plaatsen bedrijven. Hier en daar was er vrees voor aantasting van gevestigde identiteiten. Veel waarde werd gehecht aan handhaving van landschappelijke kwaliteiten.

Het is van groot belang deze contacten voort te zetten en vooral ook bewoners(-groepen) bij de procesvoortgang te betrekken. Informatie en consultatie van belanghebbenden dient ook per deelgebied bij toekomstige ontwikkeling uitgebreid plaats te vinden.



Dit hoofdstuk schetst de ontwikkelstrategie op hoofdlijnen. Daarna wordt op basis van de termijnen die bij deze opgave van belang zijn een samenwerkingsverband geïntroduceerd op om korte termijn al te kunnen sturen op de realisatie van de ambities voor de langere termijn.

Ontwikkelstrategie

Het ontwikkelperspectief beoogt niet een masterplan of 'blauwdrukplan' te zijn dat wordt opgelegd vanuit overheden en waar het gebied zich naar moet 'vormen'. Het wil juist ruimte bieden aan de mogelijkheden en de kracht van het gebied. Flexibiliteit is hierbij een belangrijk uitgangspunt. Dat betekent dat, waar mogelijk en/of nodig, ingesprongen kan worden op mogelijkheden en veranderingen in de context waarin op dit moment nog geen inzicht is. Tegelijkertijd vraagt het ontwikkelperspectief om een samenhangende aanpak.

Centraal staat de term 'integraal wat moet, onafhankelijk wat kan'. Ontwikkelingen in het gebied (bijvoorbeeld in bepaalde deelgebieden) moeten onafhankelijk van elkaar kunnen plaatsvinden. Zolang ze althans bijdragen aan de gezamenlijk gedragen ambitie. Om daarnaast een integraal ontwikkeld gebied te krijgen met een hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit, zal een aantal ontwikkelingen integraal opgepakt moeten worden. Bijvoorbeeld omdat ze te maken hebben met bovenplanse kosten of sturing nodig hebben.

Wat integraal moet: verbindingen

Maar met faseringsmogelijkheden, elke 'stap' zo verstandig mogelijk

Een aantal integrale ingrepen is voorwaardelijk voor het slagen van de beoogde ambitie voor het gebied van de A12 Centraal. Deze ingrepen gaan veelal gepaard met bovenplanse kosten die te hoog zijn (of onevenredig hoog) om door één partij te laten dragen. Het algemeen belang is er echter wel mee gediend. Een van de meest voor de hand liggende voorbeelden hiervan is de benodigde investering in een hoogwaardige OV-tangent. Ook voor de vervoerswaarde van het openbaar vervoer is steeds per 'stuk' tracé een integrale sturing op lijn en programma van belang. Deze OV-sprong kent goed getrapte mogelijkheden voor fasering: elk stuk heeft een eigen 'noodzaak'.

Daarnaast vergt de verbetering van het onderliggend wegennet een forse investering. Een ander belangrijk integraal onderdeel is het langzaam verkeer, met goede fietsverbindingen die het gebied verbinden met de fraaie landschappen aan oostelijke en westelijke zijde.

Wat onafhankelijk kan: deelgebieden

Maar wel met bijdrage aan de ambities voor het geheel

Diverse ontwikkelingen in het gebied kunnen min of meer onafhankelijk plaatsvinden, en met de gezamenlijk gedragen ambitie dichterbij brengen. Een voorbeeld hiervan is het ruimte geven aan tijdelijke functies in een deelgebied. Maar ook kan in sommige deelgebieden een geleidelijke transformatie plaatsvinden, bijvoorbeeld in de Liesbosch. Van belang is dat de A12-zone transformeert van een monofunctioneel gebied naar een gemengd stedelijk gebied. Dit sluit ook aan op de toekomstige vraag voor wonen, werken, winkelen en recreëren. Maar de ruimte voor diverse invulling binnen deze ambitie is groot. De vraag van 2030 is namelijk nog onbekend en juist die vraag moet wel ruimte krijgen in deze zone. Daarom is het van groot belang niet nu al programma's vast te leggen, maar flexibiliteit te behouden.

Deelgebieden zijn los van elkaar te ontwikkelen, maar we moeten daarbij letten op enkele afhankelijkheden:

- Enige mate van financiële solidariteit is van belang voor het realiseren van het geheel; er zijn potentiële verdienlocaties die moeten bijdragen aan de bovenplanse kosten.
- Beoogde kwaliteit, programma en dichtheid zijn alleen haalbaar in samenhang met een goede oplossing voor het mobiliteitsvraagstuk. Zoals regionaal openbaar vervoer en goede verbindingen (auto en langzaam verkeer) met bestaand stedelijk gebied en de omliggende regio.
- Voortdurend moet worden bezien of de ontwikkelingen passen in het ontwikkelperspectief, of dat wellicht bijstelling nodig is.

Fasering

Een eerste globale schets van de mogelijke fasen in de komende decennia:

Van nu tot 2025:
fase van actief rent-meesterschap, starten van studie- en planfase.

Tussen 2020 en 2025:
starten ontwikkelfase (Masterplanfase).

Van 2025/2030 tot 2040:
uitvoering.

De eerste fase van actief Rentmeesterschap

De eerste fase betreft een actieve en anticiperende beheersfase in een regionaal samenwerkingsverband (rentmeesterschap). Dit is een fase waar in actuele ontwikkelingen, initiatieven vanuit het gebied, worden gezien in het licht van de langere termijn en waarin al kan worden geanticipeerd op de ambities. Daarnaast moeten ontwikkelingen worden voorkomen die realisatie van de gezamenlijke ambitie onmogelijk maken. De grootschalige infrastructurele opgaven in deze zone zullen tijdig moeten worden bestudeerd op de nodige reserveringen en voorinvesteringen. Belangrijk in dit verband is afstemming met de regionale agenda. Voorkomen moet worden dat vroegtijdige ontwikkelingen in het gebied concurreren met lopende opgaven. Zeker gezien de huidige kantorenmarkt en zwakkere woningmarkt moet zorgvuldig gestuurd worden op waar de ontwikkelingen plaatsvinden.

De inzet voor deze eerste fase is om niet alleen de kosten te beheersen, maar ook baten te genereren. Via urgenties en initiatieven van derden zijn deelontwikkelingen mogelijk. Waar nodig zal het globale ontwikkelperspectief worden herijkt. Dat kan bijvoorbeeld elke vijf jaar, of eerder indien nodig. Zo kan ingegaan worden op een veranderende vraag of op ontwikkelingen die urgentie en de inhoudelijke en programmatische koers voor de A12-zone kunnen beïnvloeden.

Waar nodig en mogelijk zal het RO-instrumentarium al in het licht van de lange termijnambitie worden ingezet. Afstemming met de NV Utrecht is daarbij van groot belang. Ontwikkelingen die consequenties hebben voor de NV-ambities kunnen nieuwe urgenties voortbrengen.

Afsprakenkader

Voorgaande vraagt om een helder afsprakenkader. In dit afsprakenkader verbinden partijen zich aan de gezamenlijk gedragen ambitie. Dit afsprakenkader vormt het 'framework' voor de partijen in de eerste fase van rentmeesterschap.

Hoofdpunten afsprakenkader:

- Nu ambities gezamenlijk vastleggen; koers op hoofdlijnen.
- Sturen op verbandingen, veel flexibiliteit.

- Integraal wat moet, onafhankelijk wat kan.
- Geen desinvesteringen.
- Geen onomkeerbare beslissingen.
- In afsprakenkader preciezer aangeven welke beslissingen hieronder vallen.
- Zoveel mogelijk concentreren op ontwikkelingen die bijdragen aan problematiek die er nu ook al is en tegelijkertijd passen bij de latere ambities.
- Eerste fase van actief rentmeesterschap.
- Binnen de organisaties starten met een samenwerkingsverband dat in de loop der jaren kan uitgroeien tot een sterker sturend verband.

Risico's en randvoorwaarden

Hoofdstuk 5 bevat een kansrijk en waardevol wenkend perspectief voor de langere termijn. Dat is de stip op de horizon: de gezamenlijk ambitie. Hier zijn echter zowel randvoorwaarden als risico's aan gekoppeld. Deze worden hieronder inzichtelijk gemaakt, zodat ze voorkómen of beperkt kunnen worden. Ontwikkelingen in de toekomst die we nu niet overzien, kunnen de haalbaarheid van deze opgave beïnvloeden. Hiertegenover staan mogelijke ontwikkelingen die juist de urgentie voor de opgave in de A12-zone kunnen versnellen. Zoals landelijke keuzes ten aanzien van andere groeiopgaven en het niet doorgaan van locaties die in NV Utrechtverband als opgaven zijn benoemd.

1. **Marktvraag.** Het is onzeker hoe de marktvraag zich in de komende dertig jaar ontwikkelt. Deze onzekerheid komt voort uit:
 - a. Onbekendheid van de ontwikkeling van het bedrijfsleven in de komende dertig jaar door de eventueel aanhoudende negatieve effecten van de economische crisis. Daarnaast onbekendheid van de vraag naar nieuwe kantoren na 2025. Volgens de prognoses is het duidelijk dat de behoefte aan kantoren sterk is afgenomen en de komende twintig jaar niet lijkt te gaan toenemen. Het desondanks realiseren van kantoorpanden kan een negatief effect hebben op bestaande kantoorlocaties in de regio.
 - b. De bevolkingsprognoses laten voor de regio Utrecht een blijvende groei zien, ook op de lange termijn. Maar met de lange termijn van het verstedelijkingsperspectief nemen de onzekerheden ten aanzien van de prognoses toe.



Van



Naar

2. **Financierbaarheid.** Een belangrijk risico is dat de opgave of cruciale delen daarvan financieel niet haalbaar zijn. Deze risico's hangen samen met het volgende:
 - a. De opgave vraagt om aanzienlijke investeringen in onder meer bereikbaarheid (OV-netwerken, LV-verbindingen en onderliggend wegennet). Deze investeringen zijn niet alleen aan de ontwikkeling van het gebied zelf toe te rekenen en kunnen dus ook slechts ten dele uit de ontwikkeling gefinancierd worden. Dit betekent dat goede samenwerking en aanvullende bijdragen nodig zijn om deze investeringen te kunnen plegen.
 - b. In het gebied is veel versnipperd eigendom en de grond heeft nu al een relatief hoge waarde. Dit maakt het toevoegen van waarde bij transformatie een lastige opgave. Daarmee is het nu onzeker of transformaties in het gebied op termijn haalbaar zijn.
3. **Samenwerking.** Het langetermijnperspectief vraagt om een langdurige samenwerking. Dit brengt risico's met zich mee:
 - a. De (regionale) overheden gaan voor lange termijn een samenwerking aan en een blijvend commitment aan het ontwikkelperspectief.
 - b. Om de realisatie mogelijk te maken is betrokkenheid van marktpartijen onontbeerlijk. Dit betekent dat ook deze marktpartijen gecommitteerd moeten worden aan het perspectief.

Risicobeheersing en faseerbaarheid van investeringen – benoemen kantelpunten

Het is goed om bij de geschetste risico's enkele inzichten en uitgangspunten te benoemen om die risico's te kunnen beperken. Deze inzichten zijn medebepalend voor de ontwikkelstrategie op hoofdlijnen. Ze zullen in de eerste fase van rentmeesterschap ook meer aandacht vergen. Heel algemeen gesteld gaat het om flexibiliteit in de programmering, het voorkomen van desinvesteringen en het verwerven van inzicht in kantelpunten bij de grotere integrale investeringen.

1. **Onzekerheid ten aanzien van de marktvraag: ontwikkeling wordt in gang gezet wanneer de vraag zich manifesteert en er is ruime flexibiliteit in de programmering.**

De onzekerheid ten aanzien van de marktvraag is te ondervangen door een ontwikkelstrategie en afsprakenkader te creëren die geschikt en stevig genoeg zijn voor verschillende groeiscenario's. Wanneer de vraag naar woningbouw achterblijft bij de prognoses zal de 'stip' niet of pas later worden gerealiseerd. Voor kantoren zijn de prognoses voor de komende twee decennia 'laag'. Toch zal de regio vraaggericht aanbod moeten blijven faciliteren in concurrentie met andere regio's. Zo kan de A12-zone een goed afzetgebied vormen voor kantoren in kleinere eenheden in gemengd stedelijk gebied met multimodale bereikbaarheid, ook in het kader van het Nieuwe Werken.

2. Financierbaarheid: investeringen faseren waar mogelijk en zo veel mogelijk in lijn met investeringen vanwege de autonome groei.

Voor realisatie van het verstedelijkingsperspectief is een aantal grote investeringen nodig. Dit betreft de investeringen in openbaar vervoer, het onderliggend wegennet en de transformatie van de Liesbosch.

Van belang is om inzicht te krijgen of en hoe deze investeringen te faseren zijn en wat de grote onomkeerbare beslissingen zijn. Dit om desinvesteringen te voorkomen en risico's te beperken. De volgende ingrepen/investeringen zijn bij het perspectief het meest bepalend:

De tangent en radiaal. Het totale project voor de geambieerde tangent valt in stappen onder te verdelen. Een substantieel deel van het gehele tracé staat – vanwege autonome groei – al vóór 2025 op de regionale agenda. Zoals het tracé richting Papendorp en Leidse Rijn centrum en het 'strekken' van de huidige radiaal naar Utrecht CS. Een deel van de reeds geplande Uithoflijn is ook onderdeel van de gewenste toekomstige tangent.

Een aantal aanvullende stukken tracé wordt daarna nog nodig voor concrete gebiedsontwikkeling aan de A12-zone. De beslissingen hierover kunnen in relatie tot die ontwikkelingen worden genomen. Vooral de buiten de planzone liggende koppeling naar de Uithoflijn zal na 2025 een bovenplanse investering vragen. Een andere manier om investeringen te faseren is om in aanloop naar de tramambitie in eerste instantie een bustracé aan te leggen. Dat tracé is dan in een later stadium

te vertrammen. Het belangrijkste transformatiegebied voor de A12 Centraal, de Liesbosch, heeft wisselwerking op de haalbaarheid van het completeren van de gehele tangent en vraagt gezamenlijk optrekken van overheden en grondeigenaren/gebruikers.

De onderdoorgangen onder de A12. Die zijn belangrijk om de barrièrewerking te verminderen en kunnen per geval worden bekeken. In alle gevallen kunnen deze in combinatie met gebiedsontwikkeling tot stand komen. Beslissingen hierover kunnen in de context van het doel en daadwerkelijke gebiedsontwikkeling worden genomen. Timing is afhankelijk van het doel, zoals de termijn waarbinnen er een nieuwe (fiets-) verbinding moet zijn onder de A12.

Onderliggend wegennet; nader onderzoek mede in relatie tot autonome ontwikkeling. Het onderliggend wegennet vraagt ook forse investeringen. In dit wegennet zijn tegelijkertijd nu al knelpunten en huidige initiatieven worden hierom niet gehonoreerd. Belangrijk is om zicht te hebben op de noodzaak om te investeren in onder meer een brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. In de eerste fase van actief rentmeesterschap moet met de mobiliteitsstudie de noodzaak voor dergelijke investeringen in relatie tot de autonome groei nader onderzocht worden.

Andere mogelijke kantelpunten zullen in de loop van het proces nader worden onderzocht.

3. Samenwerking

Om al vanaf heden het langetermijncommitment aan de ontwikkeling te borgen wordt een afsprakenkader opgesteld. Daar worden verwachtingen over en weer tussen de regionale overheden expliciet gemaakt. De samenwerkingsvorm kan in de loop der jaren naar wens worden uitgewerkt. Per (deel-)gebied zal de samenwerking met de markt verschillen.

COLOFON

Dit Verstedelijkingsperspectief 2011 is opgesteld door de gemeenten Houten, Nieuwegein en Utrecht, Bestuur Regio Utrecht, de provincie Utrecht en rijkspartijen.

Stuurgroep

[Bert Lubbinge](#) (wethouder gemeente Nieuwegein en portefeuillehouder BRU), voorzitter
[Herman Geerdes](#) / [Marianne Kallen](#) (wethouders gemeente Houten)
[Harrie Bosch](#) (wethouder gemeente Utrecht)
[Bart Krol](#) (gedeputeerde provincie Utrecht)
[Karin Visser](#) (RWS Utrecht)
[Jeroen Haver](#) (ministerie I en M)
[Kees Hansma](#) (ministerie I en M)
[Marijke van Schendelen](#) (ambassadeur NV Utrecht)

Projectgroep

[Kirsten van den Berg](#) (projectmanager), [Karel de Roy](#) (projectsecretaris / Bestuur Regio Utrecht), [Anja Poot](#) (gemeente Nieuwegein), [Mirelle Kolnaar](#) (gemeente Utrecht), [Sjoerdje van Muiswinkel](#) (gemeente Houten), [Jacqueline Sellink](#) en [Martijn van Veelen](#) (provincie Utrecht), [Hans Degenaar](#) en [Marc Koolwijk](#) (RWS Utrecht), [Martine de Vaan](#) (RVOB, namens ministerie I en M en ministerie ELI)

Externe adviseurs

West 8 ([Adriaan Geuze](#) en [Christoph Elsässer](#)): scenario's in beeld, kaarten en tekeningen Verstedelijkingsperspectief
LPBL ([Lauri de Boer](#)): financiële haalbaarheid/MKBA
Planmaat ([Patrick Nan](#) en [Ronald van der Ven](#)): financiële haalbaarheid/rekenen en tekenen

[Pieter Tordoir](#): expert ruimtelijke economie

[Pieter Blok](#): expert economie, adviseur Rebelgroup

[Henk Meurs](#) (MU- consult): expert mobiliteit

[Ton Venhoeven](#) (CRA): expert mobiliteit en duurzaamheid

Verstedelijkingsperspectief A12 Centraal

Tekst: projectgroep A12 Centraal

Beeld: West 8, tenzij anders vermeld

Ontwerp en lay-out: Pier19 grafisch ontwerpers Utrecht

Dit verstedelijkingsperspectief is een vervolgstap op het Ontwikkelperspectief A12 centraal 2009, dat is opgesteld door BVR, in opdracht van de gemeenten Utrecht, Houten en Nieuwegein, provincie Utrecht, Bestuur Regio Utrecht in samenwerking met de rijkspartijen.

Voor vragen over dit Verstedelijkingsperspectief kunt u terecht bij [Jacqueline Sellink](#), Provincie Utrecht, 030 - 25 825 12 of [Ralph Kohlmann](#), BRU, 030 - 28 625 57

Overzicht van achtergrondrapportages

- Rapportage Betekenis A12-zone
- Rapportage Scenario's
- Rapportage Financiële haalbaarheid
- Rapportage Verkeerstechnische haalbaarheid
- Rapportage Maatschappelijke haalbaarheid
- Rapportage Ontwikkelstrategie



Verstedelijkingsperspectief A12 Centraal **Ambitie voor duurzame stedelijke ontwikkeling** **in de Utrechtse A12-zone**

Om ook op de langere termijn ruimte te kunnen bieden aan de groeivraag in deze krachtige regio is het verdichten en transformeren van de A12-zone van grote betekenis. Door deze zone te ontwikkelen kan de economie van de regio blijven groeien en de duurzame mobiliteit worden gestimuleerd, zonder het fraaie landschap aan te tasten. Bovendien zullen de gemeenten Utrecht, Nieuwegein en Houten, die nu nog met de rug naar de snelweg en naar elkaar staan, door deze ontwikkeling beter aan elkaar verbonden worden. Dit perspectief biedt een hoofd-richting waarin het gebied zich tot 2040 kan ontwikkelen.



Colofon

Rapport

De heer H.J.M. van Arendonk

Projectleiding

De heer mr. J. Oosterkamp

Projectnummer

983.10.01.01.00

BügelHajema Adviseurs bv

Bureau voor Ruimtelijke

Ordening en Milieu BNSP

Utrechtseweg 7

Postbus 2153

3800 CD Amersfoort

T 033 465 65 45

F 033 461 14 11

E amersfoort@bugelhajema.nl

W www.bugelhajema.nl

Vestigingen te Assen,
Leeuwarden en Amersfoort