

DEEL 2



3 RUIMTELIJKE ORDENING

Het BRU kiest voor het ontwikkelen van woon- en werklocaties die goed bereikbaar zijn en aansluiten op het netwerk. Kernbegrippen zijn: goed bereikbare kerngebieden en vervoernetten die daarop aansluiten. Knooppunten van vervoernetten zijn ideale locaties voor intensieve ruimtelijke ontwikkeling. Het oorspronkelijke doel van het locatiebeleid - het juiste bedrijf op de juiste plaats - blijft uitgangspunt.

Op basis van toetsing van de kerngebieden wordt nagegaan of er aanvullende maatregelen nodig zijn voor auto, fiets en openbaar vervoer om de bereikbaarheid op het gewenste niveau te brengen. Na de integrale afweging in het RSP dienen de mobiliteitsconsequenties van de gekozen locaties gedetailleerd in beeld te worden gebracht en de te nemen maatregelen te worden ontwikkeld.

3.1 ANALYSE EN ONTWIKKELINGEN

Ruimtelijke ordening en verkeers- en vervoerbeleid hangen nauw samen. In deze paragraaf wordt het beleid voor ruimtelijke ordening nader uitgewerkt. Allereerst door voor de regio te analyseren waar de zwaartepunten liggen die ontsloten moeten worden. In de tweede plaats heeft de regio een ruimtelijke opgave waarbij tot 2015 nog locaties moeten worden gezocht voor ruimtelijke functies. In tabel 3.1 is de raming van de behoefte voor de diverse functies aangegeven en de opgave waar nog locaties voor moeten worden gezocht.

CATEGORIE	PERIODE 2005-2015		PERIODE 2015-2030	
	BEHOEFTE	LOCATIES ZOEKEN VOOR	BEHOEFTE	LOCATIES ZOEKEN VOOR
Aantal woningen	52.500	16.000	37.500	37.500
m ² kantoren	950.000 m ²	Geen; er is overcapaciteit	1.410.000 m ²	1.010.000 m ²
ha bedrijventerrein	300 ha	Geen	330 ha	330 ha

Tabel 3.1. Raming van de behoefte en de opgave voor het zoeken naar locaties ten behoeve van het RSP voor de perioden 2005 tot 2015 en 2015 tot 2030 (medio 2003).

Uit tabel 3.1 blijkt dat de opgave om locaties te vinden voor wonen en werken groot is. Voor een groot deel van de opgave tot 2015 zijn reeds locaties gevonden. Aan deze locaties wordt nu gewerkt: Leidsche Rijn, Houten Zuid, Utrecht Papendorp, Utrecht stationsgebied, et cetera. Overigens is de ontsluiting van deze locaties in vrijwel alle gevallen een grote en complexe opgave. Voor de periode tot 2015 moeten locaties worden gezocht voor 16.000 woningen. Dit is een belangrijke opgave voor het RSP. Voor het verkeer en vervoer is het van groot belang dat deze locaties goed worden gekozen. In 3.4 zijn diverse locaties die in de discussies een rol spelen verkeerskundig getoetst.



Generiek zullen de effecten van de toevoeging aan het woningbestand voor het verkeer en vervoer gering zijn. Het betreft immers 16.000 woningen extra; ongeveer 6,5% van de huidige woningvoorraad van het BRU. Dit vertegenwoordigt een groei van de automobilititeit van 3% tot 5%, terwijl er in het RVVP uitgegaan is van een groei van 30%. Een dergelijke groei komt overeen met de groei van één jaar in een tijd van economische voorspoed. De economische groei is ook veel meer bepalend voor de groei van het autogebruik dan de bouw van de extra woningen. Dit laat overigens onverlet dat lokaal de bouw van een locatie de nodige consequenties voor het verkeer kan hebben, zeker als de uitbreidingen geconcentreerd plaatsvinden.

ELDERS BOUWEN BIEDT GEEN SOELAAS

De 16.000 extra woningen worden gebouwd door de Utrechtse regio. Maar ook al worden de woningen elders neergezet (bijvoorbeeld Almere), dan nog zal de mobiliteit voor een groot deel op deze regio zijn gericht. Immers een groot deel van de bewoners van deze woningen zal blijven werken in de Utrechtse regio. Bovendien is er sociale binding met de regio (familie, vrienden, sportvereniging). Dat betekent dat het uitplaatsen van de woningen niet voorkomt dat de automobilititeit blijft groeien binnen de Utrechtse regio.

Voor de periode na 2015 is de opgave omvangrijker: naast woningen is er ook ruimte nodig voor kantoren en bedrijven.

3.2 BELEID

Voor het functioneren van de regio dienen de belangrijkste gebieden goed bereikbaar te zijn. Hiertoe zijn kerngebieden benoemd. Deze worden in 3.3 nader uitgewerkt. Het BRU kiest voor het ontwikkelen van woon- en werklocaties die goed liggen uit een oogpunt van verkeer en vervoer. Dit betekent dat:

- ◆ De woon- en werklocaties weinig extra autoverplaatsingen genereren tijdens de spitsuren op zwaar belaste wegen.
- ◆ Er slechts beperkte investeringen nodig zijn om de locaties goed aan te sluiten op het auto-, fiets- en openbaar vervoernetwerk.

Dit alles onder de erkenning dat bij de integrale afweging van locaties ook andere aspecten een belangrijke rol spelen.

In hoofdstuk 2 is gesteld dat niet elke locatie hetzelfde niveau van bereikbaarheid dient te hebben. Welke locaties hebben dan een goede en welke locaties hebben een minder goede bereikbaarheid nodig? Daartoe zijn kerngebieden gedefinieerd.

3.3 KERNGEBIEDEN: GEBIEDSTYPOLOGIE

Kerngebieden zijn zowel bestaande als nieuw te ontwikkelen gebieden die van grote betekenis zijn voor het functioneren van de regio. Deze gebieden dienen goed bereikbaar te zijn. Kerngebieden lijken sterk op de knooppunten uit de Structuur-visie RSP. Knooppunten zijn vooral bedoeld om aan te geven waar nieuwe ontwikkelingen zijn voorzien. De regio heeft kerngebieden van verschillend niveau: nationaal, randstedelijk (deltametropolitaan), regionaal en lokaal. Deze ordening is van toepassing op verschillende type gebieden:

- ◆ Centrumgebieden, met winkels en voorzieningen.
- ◆ Kantoorgebieden.
- ◆ Bedrijventerreinen.
- ◆ Gebieden met specifieke voorzieningen en recreatiegebieden.
- ◆ Specifieke vervoersknopen waar veel wordt overgestapt van de ene vervoerwijze op de andere en van het ene voertuig in het andere.

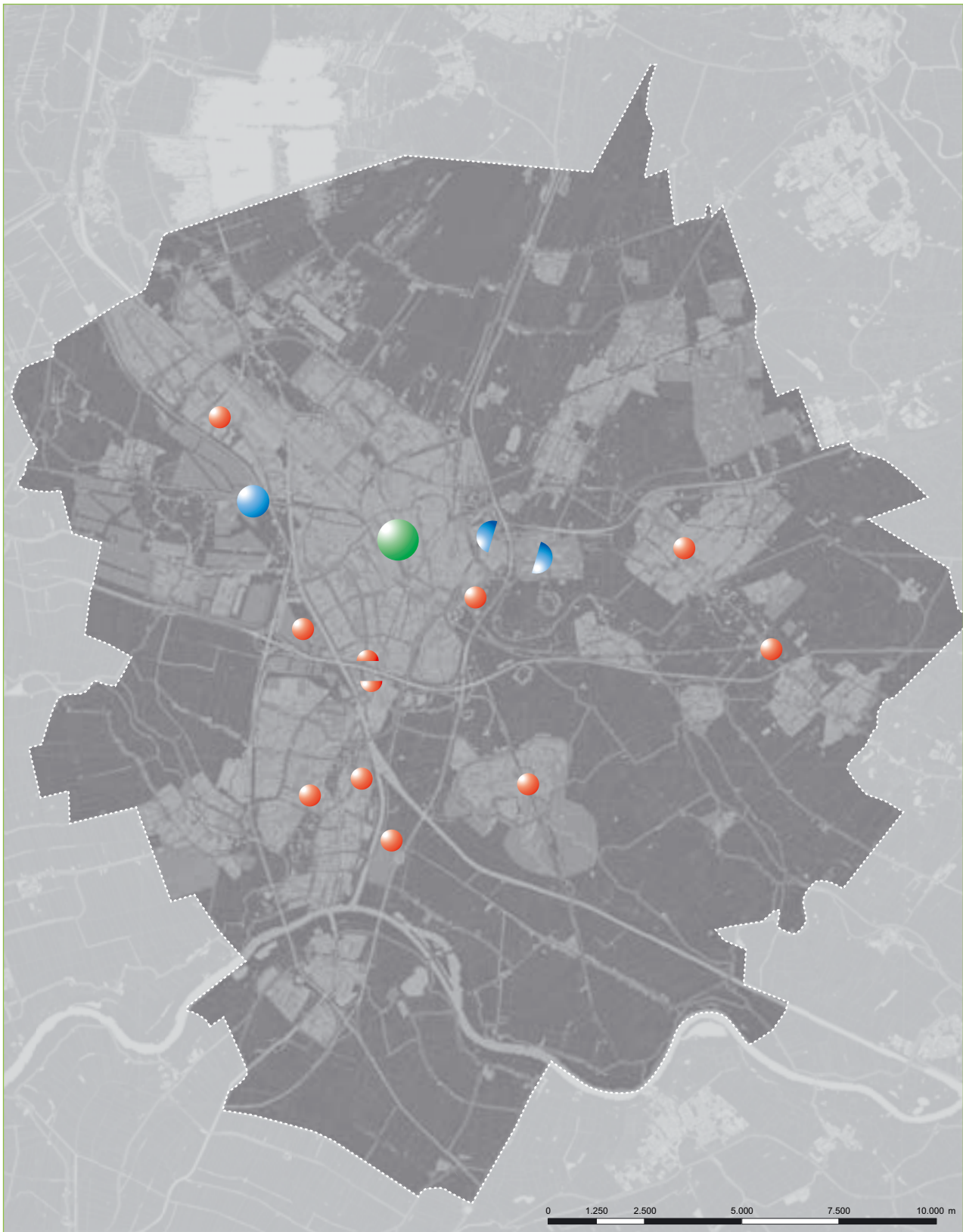
Daarnaast kent de regio woongebieden en gemengde gebieden. In bijlage 3 zijn de verschillende gebieden nader geanalyseerd.






De bovenlokale kerngebieden in de regio	
Nationaal kerngebied:	Utrecht centrum (inclusief binnenstad en Jaarbeurs)
Randstedelijk kerngebied:	Utrecht De Uithof/Rijnsweerd Utrecht Leidsche Rijn centrum (toekomstig)
Regionale kerngebieden:	Driebergen-Zeist station Houten spoorzone Nieuwegein centrum Nieuwegein Plettenbrug Nieuwegein/Utrecht Laagraven Nieuwegein Het Klooster Utrecht Kanaleneiland Utrecht Papendorp Utrecht Lage Weide Utrecht Galgenwaard Zeist centrum en Utrechtseweg

Het centrumgebied van Utrecht is met de binnenstad, de stationsomgeving, de Jaarbeurs en het station om verscheidene redenen een kerngebied van bovenregionaal niveau. Daarnaast zijn De Uithof/Rijnsweerd en potentieel ook Leidsche-Rijncentrum als kerngebieden op Randstedelijk niveau te beschouwen. Op regionaal niveau zijn vooral de centra van de grotere regionale kernen en de nevenkernen in de stad Utrecht van belang.

In kaart 3.1 zijn de kerngebieden van de regio weergegeven.



3.1 KERNGEBIEDEN VAN HET BRU

-  nationaal kerngebied
-  randstedelijk kerngebied
-  regionaal kerngebied

3.3.1 BEREIKBAARHEID VAN KERNGEBIEDEN

Een goede bereikbaarheid van de kerngebieden is essentieel voor het functioneren van de regio. Deze bereikbaarheid kan worden geboden per auto, fiets of openbaar vervoer. Afhankelijk van het type knooppunt is de bereikbaarheid voor een specifieke vervoerwijze meer of minder belangrijk. In bijlage 3 is het belang van de vervoerwijzen aangegeven.

Utrecht-centrum heeft als nationaal knooppunt absolute prioriteit. Dit uitgangspunt is terug te vinden in de prioriteitstelling voor autoprojecten, de fiets en het openbaar vervoer. Voor het goed functioneren van de genoemde gebieden is een goede bereikbaarheid met alle vervoerwijzen - zowel auto als fiets en openbaar vervoer - van groot belang. Daarnaast is voor centrumgebieden en bedrijventerreinen de bereikbaarheid voor het goederenvervoer essentieel. Deze uitgangspunten vormen de basis voor het ontwikkelen van een netwerk voor de auto, de fiets en het openbaar vervoer.

3.3.2 VERVOERNETTEN EN KERNGEBIEDEN

Bij de ontwikkeling van kerngebieden en functionele netwerken wordt in dit RVVP gekozen voor een duale opzet: kwalitatieve ontwikkeling en kwantitatieve toetsing:

- ◆ In eerste instantie vindt er een kwalitatieve ontwikkeling van de diverse functionele netwerken plaats. Uitgangspunt daarbij is dat de regionale kerngebieden zo direct mogelijk ontsloten zijn door de hoofdstructuren voor auto (autosnelwegnet), fiets (het kernnet) en het openbaar vervoer (het spoorwegnet). Deze uitwerking vindt plaats in dit hoofdstuk.
- ◆ In tweede instantie wordt de bereikbaarheid van de kerngebieden kwantitatief getoetst. Daarbij wordt nagegaan wat de belangrijkste verbindingen zijn voor de verschillende kerngebieden en met welke snelheid deze gebieden kunnen worden bereikt. Deze toetsing vergt de nodige tijd en wordt parallel aan de consultatiefase van het RVVP uitgevoerd. Uitkomst hiervan kan zijn dat de kwaliteit van sommige verbindingen onvoldoende is en verbeterd dient te worden.

3.4 LOCATIES VOOR RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

Locaties voor woningbouw worden beoordeeld op vele criteria: mogelijkheden voor een gedifferentieerd woningaanbod, stedenbouwkundige, financiële en bestuurlijke omstandigheden, waardevolle landschappelijke elementen, et cetera. Verkeer en vervoer mag hierbij niet een vraagvolgend aspect zijn, waarbij de consequenties in een later stadium worden bekeken. Verkeer is een belangrijk aspect, dat in een vroegtijdig stadium moet worden meegewogen. Daarbij gelden de volgende criteria:

- ◆ Is een locatie goed bereikbaar per auto, fiets en openbaar vervoer?
- ◆ Zijn er ontwikkelingen voorzien die van invloed zijn op deze bereikbaarheid?
- ◆ Zijn er grote investeringen en exploitatiekosten nodig om de locatie te ontsluiten?
- ◆ Veroorzaakt de locatie verkeerskundige problemen?

De verkeerskundige beoordeling is opgenomen in het RVVP; de integrale beoordeling staat in het RSP.

Bij de verkeerskundige beoordeling van locaties en knooppunten voor de ontwikkeling van woningbouw is een goede ontsluiting per auto, openbaar vervoer en fiets het belangrijkste criterium. Daarbij is zowel gekeken naar de huidige en toekomstige ontsluiting, als naar de kosten die gemoeid zijn met het realiseren van de ontsluiting. Een globale kwalitatieve beoordeling van mogelijke woningbouwlocaties is opgenomen in kaart 3.2 en tabel 3.2.



3.2 TOETSING POTENTIËLE BOUWLOCATIES OP VERKEERS- EN VERVOERSASPECTEN

- | | |
|--------------|---------------------|
| ★ goed | woonlocatie |
| ★ behoorlijk | werklocatie |
| ★ matig | woon-werklocatie |
| ★ slecht | locaties buiten BRU |
| | locaties uit RSP |

De 'goede locaties' uit de tabel en kaart 3.2 zijn vanuit verkeer en vervoer bekeken de beste locaties voor woningbouw (en/of werkgelegenheid). De geschiktheid van deze locaties op andere aspecten is hierbij niet meegewogen. Bij de uiteindelijke vaststelling van de locaties, in het kader van het RSP, zal de verkeerskundige afweging zeker een rol spelen.

Gezien het globale en kwalitatieve karakter van tabel en kaart kan het zijn dat er niet veel verschil zit tussen locaties die goed scoren, versus de locaties die als behoorlijk zijn aangemerkt.

Wel is het zo dat een afstand van twee categorieën of meer (goed versus matig of goed versus slecht) als substantieel kan worden aangemerkt. Het ontwikkelen van locaties, die uit een oogpunt van verkeer en vervoer als matig of slecht worden aangemerkt in de tabel en kaart moet uit oogpunt van verkeer en vervoer worden ontraden.

Aan het eventueel ontwikkelen van de meeste locaties in tabel 3.2 zijn voorwaarden verbonden. Zo is bij de positieve beoordeling van Leidsche Rijn (centrum) uitgegaan van het voornemen dat station Leidsche Rijn de status van sneltreinhalt (IR) krijgt. Voor het ontwikkelen van Lage Weide en Cartesiusdriehoek is minstens een verbeterde aansluiting op de A2 nodig. Een locatie als Rijnenburg wordt als matig beoordeeld omdat de verbinding met de stad voor alle verkeerssoorten niet aanwezig en ook moeilijk te realiseren is.

Nu is het niet zo dat locaties die als slecht of matig zijn beoordeeld absoluut niet kunnen worden ontwikkeld. Wel is het zo dat voor deze slechtere locaties de opgave groter zal zijn om te komen tot een goede ontsluiting. Zie het voorbeeld Rijnenburg.

Tabel 3.2 dient als verkeerskundige inbreng bij het opstellen van het RSP.

Van de locaties die op kaart 3.2 zijn weergegeven, is inmiddels een aantal in de nota Structuurvisie van het RSP opgenomen. Deze zijn op de kaart omljnd.

Na vaststelling van het RSP zal een gedetailleerde verkeersstudie van de betreffende locaties plaatsvinden, waarin de mobiliteitsconsequenties worden geanalyseerd en verkeersmaatregelen worden voorgesteld.

POTENTIËLE LOCATIE	SOORT LOC.	AUTO		OV		FIETS		EINDBEOORDELING
		HUIDIG	POTENTIEEL	HUIDIG	POTENTIEEL	HUIDIG	POTENTIEEL	
Utrecht CS	wo/we	-	+	++	+	++	0	5+ Goed
Kanaleneiland	wo/we	0	+	+	+	+	0	4+ Goed
Driehoek Houten - Bunnik - Werkhoven	wo	+	+	+	+	-	0	3+ Goed
Driebergen-Zeist (station)	wo/we	+	0	++	0	0	0	3+ Goed
Leidsche Rijn (centrum)	wo/we	+	+	--	++	0	+	3+ Goed
Lunetten noord	we	-	0	+	+	+	0	3+ Goed
Zone Merwedekanaal (westzijde)	wo/we	0	+	-	+	++	0	3+ Goed
De Uithof	wo/we	++	0	0	+	0	0	3+ Goed
Westraven	we	+	0	+	0	+	0	3+ Goed
Breukelen (ten westen A2)*	wo/we	++	0	+	+	--	0	2+ Behoorlijk
Galecop-noord	we	++	0	--	+	+	0	2+ Behoorlijk
Lage Weide	wo/we	0	+	--	++	0	+	2+ Behoorlijk
Lunetten-oost/ Koningsweg	wo	-	0	0	+	+	0	1+ Behoorlijk
Cartesiusdriehoek	wo/we	-	0	-	++	-	+	0 Behoorlijk/ Matig

POTENTIELE LOCATIE	SOORT LOC.	AUTO		OV		FIETS		EINDBEOORDELING
		HUIDIG	POTENTIEEL	HUIDIG	POTENTIEEL	HUIDIG	POTENTIEEL	
Overvecht (verdichting)	wo	-	+	--	+	+	0	1- Matig
Blauwkapel (west van A27)	wo	-	+	--	0	0	0	2- Matig
Rijnenburg	wo/we	-	0	--	0	0	+	2- Matig
Soesterberg (locatie vliegveld)	wo/we	-	0	-	+	-	+	2- Matig
Vianen (zuidoost)	we	++	0	--	0	--	0	2- Matig
Maarssen-noord	wo	--	0	--	++	-	0	3- Slecht
Woerden-zuid (zuidelijk van A12)*	wo	-	0	--	+	--	+	3- Slecht
Blauwkapel (oost van A27)	wo	-	+	--	0	-	0	4- Slecht
Harmelen-noord*	wo	--	0	--	0	--	0	6- Slecht
Schalkwijk	wo	--	0	--	0	--	0	6- Slecht

* Deze locaties liggen buiten het BRU-gebied.

Tabel 3.2. Beoordeling van potentiële uitbreidingslocaties uitsluitend op verkeers- en vervoersaspecten.

Toelichting tabel 3.2. In eerste instantie is aangegeven of de locaties geschikt zijn voor woningbouw, werkgelegenheid of voor beide. Duidelijk is uit tabel 3.1 dat de komende tijd alleen aanvullende locaties worden gezocht voor woningbouw. De locaties zijn vervolgens gescoord op de huidige ontsluiting voor auto, openbaar vervoer en fiets. De beoordeling loopt uiteen van ++ tot --. Bij de beoordeling voor auto is vooral gekeken naar de nabijheid van snelwegen en in tweede instantie andere stroomwegen. Voor het openbaar vervoer is de nabijheid van een stations en de kwaliteit van het station (IC of stoptreinen) en in mindere mate de aanwezigheid van HOV van belang. Voor de fiets is de nabijheid van het stedelijk gebied als criterium genomen. Met de kolommen 'potentieel' is aangegeven of er plannen bestaan om de ontsluiting te verbeteren, bijvoorbeeld de aanleg van Randstadspoor. Er is geen rekening gehouden met eventueel nog te maken plannen of ideeën zonder enige status, bijvoorbeeld het aanleggen van een station Blauwkapel of Schalkwijk, omdat het realiseren van dergelijke voorzieningen voor 2015 een zeer moeizame zaak zal zijn.

3.4.1 KNOOPPUNTEN

Daar waar vervoernetten bij elkaar komen is sprake van knooppunten. Deze knooppunten zijn door hun goede bereikbaarheid ideale locaties voor kantoren, winkels en dichtbebouwde woonwijken. Overigens geldt die bereikbaarheid niet alleen het openbaar vervoer; het geldt evenzeer voor de auto en de fiets.

Verder worden deze knooppunten gebruikt om over te stappen, bijvoorbeeld van de ene vorm van openbaar vervoer op de andere, of van de fiets op het openbaar vervoer. De overstap auto - openbaar vervoer vindt maar in beperkte mate plaats. In 7.1.2 (transferia) wordt hier nader op ingegaan.

Knooppunten zijn dan ook vooral de stations of haltes waar een groot aantal vervoerlijnen samenkomt. Utrecht CS is en blijft het grootste knooppunt van de regio. In 6.4.1 wordt nader ingegaan op de knooppunten.



3.4.2 LOCATIEBELEID

In het vigerende ruimtelijke ordeningsbeleid (4e nota RO) en het verkeers- en vervoerbeleid (SVVII) is het zogenaamd ABC-locatiebeleid geformuleerd. Doel van dit beleid was er voor te zorgen dat een bedrijf op de juiste locatie terechtkwam. Intensief bezochte kantoren horen in gebieden die goed per openbaar vervoer en fiets bereikbaar zijn en extensief bezochte productie- of transportbedrijven moeten vooral goed per auto bereikbaar zijn. Bij dit beleid hoorde een vrij rigide indeling van locaties en bedrijven. De praktijk bleek echter veel gecompliceerder dan de theorie en de normen bleken in de praktijk dan ook niet houdbaar.

Het rijk is nu voornemens de verantwoordelijkheid voor het locatiebeleid over te dragen naar kaderwetgebieden en provincies. Dit betekent dat ook het BRU voor de uitdaging staat een locatiebeleid te formuleren. Het voornemen is om daar in 2004 een begin mee te maken, aansluitend op het RSP en het RVVP en in nauw overleg met de gemeenten.

Het oorspronkelijke doel van het locatiebeleid - het juiste bedrijf op de juiste plaats - blijft uitgangspunt van het beleid. Ten behoeve daarvan kunnen gebiedstypen worden gedefinieerd aan de hand van een beschrijving van de soorten bedrijven die in bepaalde gebieden thuishoren. In een bereikbaarheidsprofiel kan de bereikbaarheid van de gebieden worden omschreven. De gebieden worden vervolgens aangewezen in het BRU-gebied. Een belangrijk aspect is de handhaafbaarheid van het beleid.

3.5 MAATREGELEN

In 3.3 zijn de kerngebieden van het BRU genoemd. In hoofdstuk 4 wordt aangegeven welke wegen belangrijk zijn voor het bereikbaar houden van de kerngebieden.

Verder geeft 3.3 een opsomming van locaties die op verkeerskundige gronden meer of minder geschikt zijn voor aanvullende woningbouw. Na de integrale afweging in het RSP dienen de

mobiliteitsconsequenties van de gekozen locaties gedetailleerd in beeld te worden gebracht en moeten maatregelen worden ontwikkeld (nieuwe/brede wegen, aansluitingen, busverbindingen, fietsvoorzieningen). De kosten van deze maatregelen komen in principe ten laste van de locaties. Indien er vanuit het RSP aanvullende maatregelen nodig zijn ten behoeve van regionale belangen waarvoor de grondexploitatie onvoldoende middelen genereert, kan bezien worden of regionale BDU-middelen hiervoor ingezet kunnen worden. In principe zijn deze middelen bedoeld voor maatregelen ten behoeve van verkeer en vervoer. Echter, het dagelijks bestuur en het algemeen bestuur van het BRU kunnen in een totaalafweging bij de verdeelbesluiten beslissen over eventuele aanwending van BDU-middelen ten behoeve van dergelijke aanvullende maatregelen. In 3.4.2 is voorts aangegeven dat in 2004 is begonnen met het formuleren van een regionaal locatiebeleid.

