2009RGW27 bijlage 1

Notitie Rijnenburg

3 februari 2009

Onder embargo tot vrijdag 13 februari (13 uur)

Inhoud

Aanleiding en conclusies 2
Aanleiding en aanpak uitvoering motie 2
Context 2
Conclusies in relatie tot motie 3
Het gebied 6
Ruimteclaims 7
Ruimteclaims groen en water 7
Ruimteclaims wonen en werken 7
Overzicht relevante ruimteclaims 7
Verkeersonderzoek 8
Varianten verkeersonderzoek 8
Kosten (auto) infrastructurele aanpassingen 12
Prijsbeleid 12
Openbaar vervoer 13
Samenvattende conclusies verkeersonderzoek 13
Absorptievermogen in relatie tot binnenstedelijke woningbouw 14
Planstudie Ring Utrecht 14
Groen en water 16
Groenopgave 16
Wateropgave 16
Samenvattende conclusie m.b.t. groen- en wateropgave 17
Bijlagen 18

Aanleiding en conclusies

Aanleiding en aanpak uitvoering motie

Op 4 juli 2008 hebben PS de motie Rijnenburg aangenomen. De tekst van de motie is bijgevoegd (bijlage 1). In de motie is GS opgedragen:

1. *Duidelijkheid te verkrijgen over de mogelijkheid van een hogere bouwopgave in Rijnenburg, rekening houdend met de verkeersontsluiting, de waterproblematiek en de groenontwikkeling;*
2. *Te onderzoeken in hoeverre de rijksoverheid haar medewerking in juridische, beleidsmatige en financiële zin wil verlenen aan een hogere bouwopgave in Rijnenburg;*
3. *In overleg te treden met de gemeente Utrecht teneinde te bewerkstelligen dat de actíviteiten zoals genoemd onder 1 en 2, in overleg met de gemeente plaatsvinden;*
4. *Om PS hierover uiterlijk in oktober 2008 te informeren, gecombineerd met de daarbij horende financiële consequenties, objectief getoetst en gevalideerd door overheids- en marktpartijen en dekkingsmogelijkheden.*

In de PS vergadering van 4 juli is door de portefeuillehouder RO aangegeven dat het informeren van PS in oktober niet haalbaar is. Dit vanwege de benodigde tijd voor het verkeersonderzoek.

Als uitwerking van de motie is in augustus gestart met een verkeersonderzoek. Aan de Grontmij is (in samenspraak met het Rijk/Rijkswaterstaat en de gemeente Utrecht) de opdracht verstrekt om een onderzoek te doen naar de infrastructurele en de bijbehorende financiële, consequenties van een woningbouwopgave van 7000 én van een bouwopgave met meer dan 7000 woningen in Rijnenburg. Daarbij is gevraagd inzicht te bieden in de infrastructurele consequenties (knelpunten en mogelijke oplossingsrichtingen inclusief kosten). Dit onderzoek is eind december afgerond.[1]

Er worden in de motie géén aantallen woningen genoemd. Er is ten behoeve van het verkeersonderzoek uitgegaan van 7000 woningen als basisaantal. Daarmee is aangesloten bij het aantal zoals opgenomen in de concept Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030 (Eindbalans). Dit aantal van 7000 is in lijn met de in oktober 2008 in PS geagendeerde Tussenbalans van de NV Utrecht. In deze notitie wordt dus de vraag beantwoord of een bouwopgave met meer dan 7000 woningen mogelijk is.

Er is voor de begeleiding van dit verkeersonderzoek een klankbordgroep ingesteld met daarin ook de gemeente Utrecht en Rijkswaterstaat teneinde de notitie inhoudelijk gedragen te laten zijn.

Context

In de voorliggende notitie zijn de resultaten van het verkeersonderzoek weergegeven. Conform de motie is ook ingegaan op eventuele consequenties van een hogere bouwopgave rekening houdend met de groen- en de wateropgave. Er is niet ingegaan op andere (ruimtelijke) aspecten.

Er is zoals hiervoor, in lijn met de aantallen uit de Ontwikkelingsvisie van de NV Utrecht, uitgegaan van 7000 woningen als ‘basis’. In het verkeersonderzoek is een bouwopgave van 7000 en 15.000 woningen in beschouwing genomen. Daarnaast zijn alle bekende ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen (t/m 2020) als uitgangspunt genomen voor zover daar besluitvorming over heeft plaatsgevonden (waaronder bijvoorbeeld de afronding van Leidsche Rijn).

Dat wil zeggen dat er is bij het verkeersonderzoek géén rekening is gehouden met eventuele maatregelen voortkomend uit de Planstudie Ring Utrecht. Overigens is het niet de verwachting dat door deze

[1] Deze ‘lange doorlooptijd’ heeft te maken met de vraagstelling. Om de vragen te beantwoorden is het nodig om op een laag detailniveau de effecten van mogelijk infrastructurele maatregelen (op het niveau van bijvoorbeeld kruisingen en afzonderlijke rijstroken) door te rekenen. Dit vraagt meer voorbereidingstijd (verkeersmodel) en meer rekentijd.

infrastructurele maatregelen de conclusies uit het verkeersonderzoek zullen wijzigen omdat het traject van de Planstudie zich vooral richt op de bereikbaarheidsproblemen van het hoofdwegennet (A-wegen). Zie verder de paragraaf *Planstudie Ring Utrecht*.

Daarnaast is geen rekening gehouden met de in de Ontwikkelingsvisie van de NV Utrecht mogelijke ontwikkelingen (met uitzondering van Rijnenburg) omdat er over concrete locaties nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden. Wel kan worden opgemerkt dat er in de Ontwikkelingsvisie NV Utrecht in de regio Utrecht vooral wordt ingezet op een hoge binnenstedelijke ambitie. Aan de west-/zuidwestzijde van de stad Utrecht zijn in de Ontwikkelingsvisie, naast Rijnenburg en de afronding van Leidsche Rijn, geen aanvullende zoekgebieden in beeld. De binnenstedelijke opgave (en ook de A12-zone) genereert globaal genomen een andere, tegengestelde, verkeersbeweging. Daarnaast is een relatief hoger aandeel van andere vervoerswijze (OV, fiets) mogelijk. Daarmee is het de verwachting dat de in Ontwikkelingenvisie van de NV Utrecht opgenomen mogelijke ontwikkelingen, de in deze notitie geschetste conclusies uit het verkeersonderzoek, niet wezenlijk zullen wijzigen.

Conclusies in relatie tot motie

Ad 1: zijn meer dan 7000 woningen mogelijk ?

- De regionale groenopgave is ook bij een hogere (meer dan 7000 woningen) bouwopgave ruimtelijk inpasbaar, ook rekening houdend met het groen voor de stedelijke ontwikkeling in het plangebied Rijnenburg zelf.
- Voor Rijnenburg is het de ambitie om een klimaatbestendige en duurzame locatie te ontwikkeling (programma Klimaat op Orde) en zo te bouwen dat er wordt ingespeeld op het af en toe stijgende waterspiegels. Op basis van de randvoorwaarden die gelden in Rijnenburg (op het gebied van natuurontwikkeling, woningbouw etc.) wordt de wateropgaaf vormgegeven. Het is de verwachting dat ook met een hogere bouwopgave de ambities om een klimaatbestendige en duurzame locatie te ontwikkelen, gerealiseerd kunnen worden.
- De regionale wateropgave is ca 10 ha en is ruimtelijk inpasbaar, ook bij een hogere bouwopgave.
- Vanuit verkeersafwikkeling is een hogere woningbouwopgave dan 7000 woningen niet mogelijk. Infrastructurele maatregelen bieden geen oplossing voor een bouwopgave van meer dan 7000 woningen. Bij 7000 woningen wordt zelfs een aantal bestaande afwikkelingsproblemen versterkt. Het onderliggend wegennet is het belangrijkste knelpunt. Een aantal capaciteitsproblemen (o.a. Hooggelegen) is (ruimtelijk) niet oplosbaar. Prijsbeleid en openbaar vervoer bieden geen oplossing.
- Aanvullend wordt opgemerkt dat bij meer dan 7000 woningen het door de gemeente Utrecht gewenste hoogwaardige woonmilieu niet kan worden gerealiseerd (eveneens neergelegd in de Ontwikkelingsvisie van de NV Utrecht en het Streekplan). Dit woonmilieu is gewenst vanwege het gebleken tekort aan dit segment zowel in de stad Utrecht als in de directe omgeving van de stad. Een aanvullend woonmilieu in lage dichtheden is gewenst om te kunnen voldoen aan de regionale behoefte van dorps en landelijk wonen (met voldoende ruimte voor sociale woningbouw).

De eindconclusie luidt dat vanuit verkeersafwikkeling, een hogere woningbouwopgave dan 7000 woningen ongewenst is. Het onderliggende wegennet is het belangrijkste knelpunt. Het 'absorptievermogen' van de stad is in 2020 bereikt. Een aantal capaciteitsproblemen (de entrees naar de stad: Hooggelegen, Europalaan en Prins Clausbrug) is niet oplosbaar. De ruimtelijke mogelijkheden om capaciteitsuitbreiding mogelijk te maken is zeer beperkt tot niet aanwezig.

Het is mogelijk om Rijnenburg te ontsluiten op het hoofdwegennet (A-wegen), maar het onderliggend wegennet is een knelpunt. Rijnenburg uit kan; de stad in is een probleem.

Infrastructurele maatregelen bieden géén oplossing voor een bouwopgave van meer dan 7000 woningen. Alle maatregelen bij elkaar (infrastructurele maatregelen, openbaar vervoer, prijsbeleid, maar ook bijvoorbeeld goede fietsverbindingen) kunnen de problemen beperken, maar nooit afdoende oplossen.

Ad 2: standpunt Rijk ?

- Ten behoeve van de begeleiding van het verkeersonderzoek is een klankbordgroep ingesteld. Het Rijk (Rijkswaterstaat / RWS) heeft daarin geparticipeerd. Ook de nu voorliggende notitie is de deze klankbordgroep aan de orde geweest. RWS kan zich vinden in de inhoud en de conclusies van de notitie (met in achtneming van de opmerkingen bij volgend gedachtestreepje).
- Door RWS is aangegeven dat conform de PKB-uitspraak in de Nota Ruimte over Rijnenburg vanuit het Rijk wordt aangedrongen op oplossingen die niet leiden tot knelpunten op het hoofdwegennet (A-wegen) in het algemeen en verkeersplein Oudenrijn in het bijzonder.
  Ook heeft RWS laten weten niet optimistisch te zijn over de haalbaarheid van een nieuwe aansluiting op A2 gelet op de verkeerskundige gevolgen voor het nabij gelegen nationale knooppunt Oudenrijn (variant 3); bij tekortschietende wegontsluiting de voorkeur te geven aan oplossingen via het onderliggend wegennet naar aangrenzende stedelijke gebieden en dat er een relatie kan worden gezocht met de medio 2009 te kiezen voorkeursvariant in het kader van de Planstudie Ring.
- Ten tijde van het opstellen van de Nota Ruimte is de Groene Hart grens aangepast (en ligt nu op de Meerndijk/N228) om de ontwikkeling van Rijnenburg mogelijk te maken. Tijdens de bespreking van de Nota Ruimte in de Tweede Kamer dreigde een motie (ingediend door Van Bochove) aangenomen te worden om Rijnenburg niet mogelijk te maken. Dit vooral gelet op de ligging in het Groene Hart. Uiteindelijk is de motie, mede onder druk van de regio ingetrokken. Daarbij werd opgemerkt dat de provincie in het Streekplan 2005-2015 goede voorwaarden voor de ontwikkeling van Rijnenburg had geformuleerd. In de Nota Ruimte is vervolgens de volgende tekst opgenomen: *"De grens van het Groene Hart wordt aangepast bij Rijnenburg in de provincie Utrecht om verstedelijking mogelijk te maken. Daarbij dient uitdrukkelijk aandacht te worden besteed aan de wateropgave in dit gebied en mag de verstedelijking niet leiden tot knelpunten op de hoofdinfrastructuur c.q. bij het verkeersplein Ouderijn. Het rijk zal hierop kritisch toezien bij de beoordeling van relevante decentrale plannen."*
  Zie ook de PKB kaart begrenzing Groene Hart in de paragraaf "Het gebied".
- Het Rijk (VROM) heeft in NV Utrecht verband in juli 2008 naar aanleiding van de vastgestelde Tussenbalans opgemerkt: *"In de voorlopige Rijksinzet blijft het Rijk maximaal vasthouden aan het beschermen van bijzondere landschappen, waaronder de nationale landschappen. Het ambitieus inzetten op binnenstedelijk bouwen door verdichting en transformatie past daar goed bij, omdat zo minder op uitleglocaties en dus minder in het landschap gebouwd hoeft te worden. Daarnaast staat het Rijk achter een overloop naar Almere. Vanuit kwalitatief oogpunt, in het bijzonder de behoefte aan een landelijk woonmilieu, ligt het niet voor de hand meer dan 7000 woningen in Rijnenburg te bouwen. Met andere woorden het Rijk staat, op basis van informatie die nu beschikbaar is, achter de Tussenbalans."*
  In de Tussenbalans is opgenomen: "Op 18 maart 2008 hebben de bestuurders de Tussenbalans besproken met minister Cramer. Zij waren het eens over de aanpak en de inhoud van de Tussenbalans".
- Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat aangezien meer dan 7000 woningen vanuit verkeersoogpunt niet wenselijk is, niet met het Rijk is overlegd over juridische en financiële medewerking van het Rijk (dictum 2).

Ad 3: betrokkenheid gemeente Utrecht ?

- Ten behoeve van de begeleiding van het verkeersonderzoek is een klankbordgroep ingesteld. De gemeente Utrecht heeft daarin geparticipeerd. Ook de nu voorliggende notitie is de deze klankbordgroep aan de orde geweest. De gemeente Utrecht kan zich vinden in de inhoud en de conclusies van de notitie.
- Medio december 2008 heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden met de gemeente Utrecht.
- De direct omliggende gemeenten Montfoort, IJsselstein en Nieuwegein, hebben deze notitie ter informatie ontvangen (na behandeling in GS).
  In aanvulling hierop: de colleges van de gemeenten Lopik, Montfoort, Nieuwegein, Oudewater, Woerden en IJsselstein, hebben in juli 2008 schriftelijk hun verbazing en verontrusting uitgesproken over de aangenomen motie. De gemeenten geven in de brief (verzonden aan GS Utrecht en B&W Utrecht, met een afschrift aan PS Utrecht) onder meer het bouwen van meer dan nu geplan-

de 5000 tot 7000 woningen, grote (negatieve) gevolgen heeft voor de omliggende gemeenten.

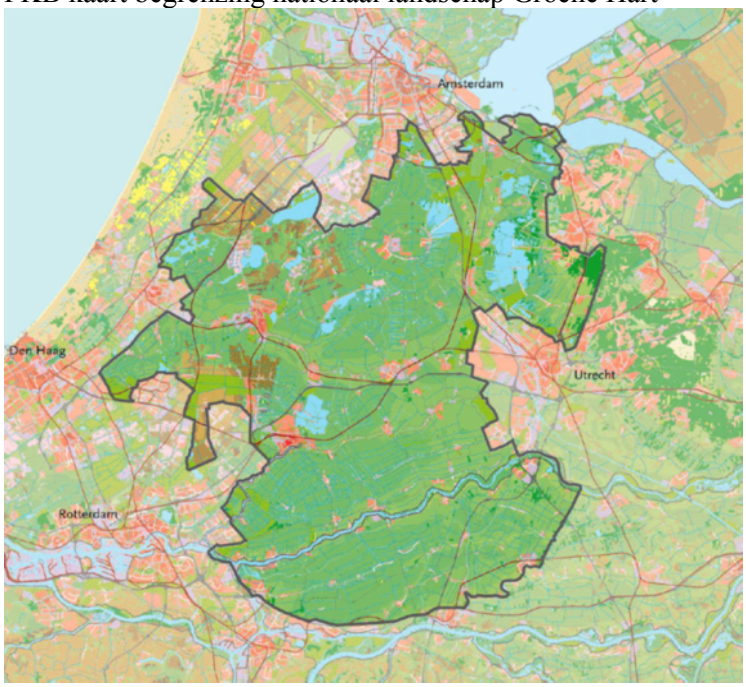
Ad 4: informeren PS in oktober 2008 ?

Zie hierboven onder *aanleiding en aanpak uitvoering motie* (door de portefeuillehouder RO is in de vergadering van PS d.d. 4 juli, aangegeven dat het informeren in oktober niet haalbaar is). Aanvullend zijn de commissies RGW, WMC en MME via een memo van de portefeuillehouder RO (d.d. 9 december 2008) geïnformeerd over de stand van zaken van de uitvoering van de motie en beoogde behandeling in de commissie RGW vergadering van 9 maart 2009.

Het gebied

Het plangebied Rijnenburg wordt begrensd door de A12 in het noorden, de A2 in het oosten, de Hollandsche IJssel in het zuiden en de Meerndijk/N228 in het westen. Het plangebied is ca 1010 ha groot. De Meerndijk/N228 is tevens een in dit kader relevante grens van het Groene Hart (zie ook PKB kaart begrenzing nationaal landschap Groene Hart).
In het verkeersonderzoek is een groter studiegebied aangenomen. Globaal genomen beslaat het studiegebied delen van de gemeenten Utrecht, IJsselstein en Nieuwegein. Dit om ook de effecten op het regionale netwerk in beeld te kunnen brengen.

PKB kaart begrenzing nationaal landschap Groene Hart



Ruimteclaims

Ruimteclaims groen en water

- De eigen (aan de stedelijke ontwikkeling in het plangebied zelf) gekoppelde groen- en waterbehoefte, wordt meegenomen in de stedenbouwkundige uitwerking waarbij voor wat betreft water de bouwstenen uit het klimaatatelier worden meegenomen.
- De regionale groenopgave is in totaal 163 ha.
- De regionale wateropgave is ca 10 ha. (grove schatting; de exacte wateropgave is gekoppeld aan de ambities 'klimaatbestendig / duurzaam': klimaatatelier).

Zie verder de paragraaf *Groen en water*.

Ruimteclaims wonen en werken

In de Concept Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030 (Eindbalans) (december 2008) zijn o.a. volgende tekstpassages opgenomen:

- *"In Rijnenburg worden maximaal 7.000 woningen (2.000 vóór en 5.000 woningen na 2015) en 100 ha bedrijventerrein gerealiseerd. Nadat er een voorkeursvariant is gekozen voor de planstudie naar de Ring Utrecht zullen het Rijk en de betrokken regionale partijen een besluit nemen over een passende infrastructurele ontsluiting van die locatie in relatie tot consequenties voor het hoofdwegennet, het stedelijk wegennet van aangrenzende gebieden en het Groene Hart".*
- *"Provinciale Staten van Utrecht hebben in juli 2008 een motie aangenomen waarin wordt gevraagd te onderzoeken of een hogere woningbouwtaakstelling voor Rijnenburg mogelijk is."*

In het Streekplan 2005-2015 is o.a. opgenomen:
"We gaan verder uit van het starten van de ontwikkeling van Rijnenburg tot een nieuw woongebied en ruimte voor bedrijven aan het eind van de streekplanperiode. In programmatische zin zijn we daarbij uitgegaan van de realisatie van ongeveer 2000 woningen in de periode tot 2015. De totale plancapaciteit van Rijnenburg bedraagt 5000 tot 8000 woningen. Met dit aantal en de daaraan verbonden bebouwingsdichtheid kan goed worden ingespeeld op het integreren van water in het inrichtingsconcept alsmede het nastreven van een hoogwaardig woonmilieu. Wij gaan uit van een totale capaciteit van bedrijventerreinen in Rijnenburg van bruto 100 hectare. "

Overzicht relevante ruimteclaims

Uitgaande van een plangebied van 1010 ha resteert (1010-273) 737 ha bruto voor de woonopgave. Bruto omdat in deze 737 ha nog een aantal opgaven ruimtelijk ingepast moet worden. Onder andere de eigen groen- en waterbehoefte, de interne ontsluiting en aanvullende voorzieningen. Ook zijn er ruimteclaims (cq ruimtelijke beperkingen) in relatie tot onder meer de cultuurhistorie (o.a. aanwezige boerderijlinten) en milieuzoneringen. Conform de motie is in deze notitie alleen ingegaan op de verkeersontsluiting, de water- en de groenopgave.

Ruimteclaims	*Aantal ha's*
Regionaal groen	163 ha
Regionaal water *)	10 ha
Werken	100 ha
Totaal	273 ha

*) Voor een volledig beeld van wateropgave wordt verwezen naar de paragraaf Groen en water

Verkeersonderzoek [2]

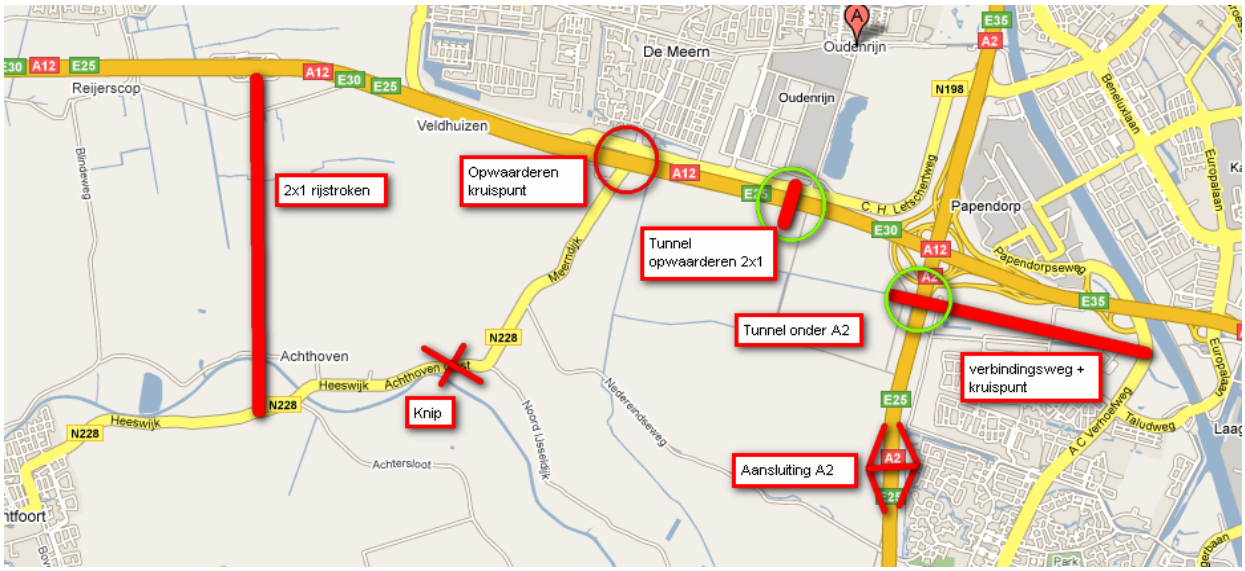
In deze paragraaf zijn de resultaten van het verkeersonderzoek weergegeven. Aangegeven is welke varianten zijn doorgerekend en wat de effecten van de maatregelen zijn. Ook de kosten van de verschillende maatregelen zijn in beeld gebracht. Er is aanvullend ingegaan op de aspecten prijsbeleid en openbaar vervoer.
Aan het eind van de paragraaf zijn de samenvattende conclusies van het verkeersonderzoek weergegeven. Als laatste is in deze paragraaf ingegaan op de hoge binnenstedelijke ambities (in relatie tot de gesignaleerde knelpunten) en de relatie met de Planstudie Ring Utrecht (en de mogelijke daaruit voorkomende infrastructurele maatregelen).

Varianten verkeersonderzoek

In het verkeersonderzoek (m.b.v. het VRU BRU-model) zijn de volgende varianten doorgerekend voor de planhorizon 2020:

1. basisvariant zonder woningbouw in Rijnenburg (wel met de RO-ontwikkelingen die planologisch zijn verankerd, bv doorgroei Leidsche Rijn) en zonder infrastructurele aanpassingen. Hiermee wordt de 'autonome groei' tot 2020 in beeld gebracht.
2. variant 1a: basisvariant met woningbouw en met reconstructie aansluiting A12-De Meern en met opwaardering tunneltje onder de A12 naar C.H. Letschertweg.
3. variant 1b: als variant 1a met aanvullend een nieuwe verbindingsweg van de N228 naar de A12 inclusief een spitsafsluiting op de N228 tussen deze verbindingsweg en de Noord IJsseldijk.
4. variant 2: als variant 1a plus aanvullend een verbinding naar de aansluiting Papendorp.
5. variant 3: als variant 2 met aanvullend een nieuwe aansluiting op de A2.

Zie voor deze maatregelen ook het volgende overzicht.



In het verkeersonderzoek is een bouwopgave van 7000 en van 15.000 woningen in beschouwing genomen omdat deze opgaven maatgevend zijn voor de conclusies. Voor het overige zijn alle ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen als uitgangspunt gehanteerd voor zover daar bestuurlijke besluitvorming over heeft plaatsgevonden.

---

[2] Volledigheidshalve is als bijlage opgenomen het memo van de heer Krol (d.d. 12 juni 2008) waarmee de leden van de commissie RGW en WMC zijn geïnformeerd over de benodigde verkeersmaatregelen (incl kosten) bij ontwikkeling locatie Rijnenburg met meer dan 7.000 woningen. Dit memo is opgesteld als uitwerking van de toezegging uit gezamenlijke commissie RGW en WMC 2 juni 2008; n.a.v. Notitie Bouwen en Wonen). Dit memo is opgesteld op basis van ambtelijke inschatting/ervaring.

In het onderzoek zijn vrijwel dezelfde maatregelen in beschouwing genomen als in de eerdere (2006) gezamenlijk door de provincie en gemeente verrichte studie (zie ook bijlage 2). Waar de eerdere studie zich vooral richtte op de ontsluitingsmogelijkheden van de polder Rijnenburg zijn nu met behulp van computerberekeningen ook de gevolgen op het overige deel van het netwerk in beeld gebracht.

Onzekerheidsmarges
Bij de (interpretatie van de) resultaten van verkeersmodellen moet in het algemeen rekening gehouden worden met onzekerheidsmarges van +/- 20%. De uitkomstenmoeten met enige voorzichtigheid geïnterpreteerd worden. Een dergelijke bandbreedte geldt voor alle (statische) modellen. Immers: een verkeersmodel is een vereenvoudigde weergave van de complexe werkelijkheid en blijft slechts een hulpmiddel om inzicht te krijgen in toekomstige verkeerssituaties. De in het model opgenomen parameters zoals prijsbeleid en conjunctuurgevoelige elementen blijven onzekere factoren. Ook wordt uitgegaan van een verondersteld gemiddeld gedrag van de verkeersdeelnemers, in werkelijkheid is het verkeersgedrag complexer.

Oriëntatie Rijnenburg
Uit de studie blijkt dat Rijnenburg sterk georiënteerd is op de stad Utrecht en aangrenzende gebieden als Leidsche Rijn. Verkeer dat door Rijnenburg wordt gegenereerd zal dan ook een extra belasting betekenen voor de aanvoerwegen naar de stad (A12, A2, Letschertweg); de aansluitingen van het gemeentelijke wegennet op de Ring Utrecht (aansluiting De Meern/A12, aansluiting Hooggelegen/A2, aansluiting Papendorp/A12, aansluiting Europalaan/A12) en op het interne wegennet van de gemeente (ML Kingweg, Europalaan en het 5 mei Plein). In dit kader wordt opgemerkt dat extra belasting op het interne wegennet van Utrecht door de gemeente vanuit o.a. leefbaarheid als ongewenst wordt beschouwd. Recentelijk heeft Utrecht het ALU-plan (Aktieplan Luchtkwaliteit Utrecht) ontwikkeld om de druk van het verkeer op gevoelige locaties in te perken.

Duidelijk is dat de ontwikkeling van de locatie Rijnenburg ook consequenties heeft voor het onderliggende wegennet van de omliggende gemeenten (in het bijzonder Nieuwegein en IJsselstein). Het verkeer vanuit Rijnenburg zal deels ook georiënteerd zijn op deze gemeenten, met name in relatie tot de aanwezige voorzieningen (relatief minder werkgerelateerde verkeersbewegingen). De verkeersbelasting in deze gemeenten neemt dus ook toe. Of dit door de realisatie van 7000 woningen onaanvaardbare knelpunten oplevert is in dit onderzoek in het kader van de Motie Rijnenburg niet specifiek onderzocht. Wel blijkt er enig effect te zijn op de wegenstructuur in IJsselstein en Nieuwegein. Dit lijkt echter beperkt. Vooral door het 'niet gekoppeld' zijn van de verschillende wegenstructuren is de invloed op het lokale en regionale wegennet van deze gemeenten naar verwachting relatief beperkt. Als deze koppeling wel wordt gerealiseerd (variant 2) zal mogelijk een groter negatiever effect optreden. Uiteraard worden de relaties Rijnenburg-IJsselstein en Rijnenburg-Nieuwegein meegenomen bij de verdere uitwerking.

Ad basisvariant: Alle hiervoor (onder "*Oriëntatie Rijnenburg*") genoemde aansluitingen en wegvakken zijn in 2020 zonder een bouwopgave Rijnenburg, in de spitsuren al zwaar belast als gevolg van de autonome groei. Geconcludeerd kan worden dat als gevolg van de autonome groei een aantal problemen ontstaat. Dit zijn echter nog geen knelpunten. Deze conclusie komt overigens overeen met de uitkomsten uit de MIT-verkenningen en de Netwerkanalyse (september 2006).
Bij elke bouwopgave worden (zonder infrastructurele maatregelen) de genoemde aansluitingen/ wegvakken nog zwaarder belast. Er zijn lokale en regionale congestieproblemen. Lokaal, met name op de invalswegen Europalaan (aansluiting met de A12) en de ML Kinglaan (aansluiting Hooggelegen), ontstaan in de basisvariant knelpunten qua doorstroming. Regionaal gezien raakt de A12 zwaar belast tot overbelast. Capaciteitsvergroting van deze aansluitingen/ wegvakken dan wel aanvullende infrastructuur is dus noodzakelijk maar is niet zonder meer overal mogelijk. *Conclusie: zonder infrastructurele maatregelen is een bouwopgave in Rijnenburg dus niet wenselijk.*

Ad variant 1a: Een reconstructie van de aansluiting De Meern in combinatie met het reconstrueren (opwaarderen) van de tunnel onder de A12 (tussen Rijnenburg en de Letschertweg) biedt extra capaciteit om het verkeer uit Rijnenburg te kunnen ontsluiten.

Wel blijkt dat met 7000 woningen de verkeersafwikkeling op de gereconstrueerde aansluiting De Meern/A12 kritisch blijft. De vormgeving van de reconstructie is bepalend voor het oplossend vermogen. Een meer gedetailleerde berekening waarin o.a. lokale vormgevingsaspecten van de aansluiting zijn verdisconteerd zal uitsluitsel moeten geven hoe de reconstructie moet worden vormgegeven (minimaal cq maximaal).
Verder ontstaan op de eerder genoemde aansluitingen/wegvakken (onder '*Oriëntatie Rijnenburg*') bij de ontwikkeling van 7000 woningen, doorstromingsproblemen. Dit geldt vooral voor de aansluiting Hooggelegen. De kruispunten op deze aansluiting zijn en blijven overbelast. **Hooggelegen is al maximaal ontworpen: capaciteitsuitbreiding is (ruimtelijk) niet mogelijk.** Regionaal gezien komen delen van de A12 onder druk (congestie). Vanuit deze resultaten bezien zijn meer dan 7000 woningen niet wenselijk.
Bij een bouwopgave van 15.000 woningen nemen de problemen sterk toe. Onder meer is op de aansluiting De Meern sprake van structurele congestie. Ook de afwikkelingsproblemen op de aansluiting Hooggelegen en de A12 nemen grotere vormen aan en zijn zoals eerder gesteld niet binnen de huidige kruispuntconfiguratie oplosbaar. Voor deze aansluitingen is niet gekeken naar ingrijpende oplossingen zoals ongelijkvloerse oplossingen of bypasses.

Waarschijnlijk zijn de maatregelen uit deze variant voldoende voor de ontsluiting van een ontwikkeling van 7000 woningen in Rijnenburg. Dit is vanwege de bij verkeersmodellen behorende bandbreedte (onzekerheidsmarge) nu echter niet met 100% zekerheid te stellen. Mogelijk dat aanvullende infrastructurele maatregelen alsnog noodzakelijk zijn omdat de gereconstrueerde aansluiting De Meern/A12 onvoldoende capaciteit (ruimte) heeft. Daarbij komen de infrastructurele maatregelen uit óf variant 1b óf variant 2 in aanmerking. Een keuze is op dit moment niet te maken. Dit is mede afhankelijk van de voorkeursvariant uit de Planstudie Ring Utrecht (zie verder aan het eind van deze paragraaf) en de verdere gedachten vanuit de A12-zone. Daarbij wordt wel opgemerkt dat deze aanvullende maatregelen geen oplossing biedt voor de overige knelpunten zoals bijvoorbeeld Hooggelegen.

Ad variant 1b: De aanvullende maatregelen in de vorm van een nieuwe verbindingsweg tussen N228 en A12 (aansluiting Bijleveld) inclusief een spitsafsluiting van de N228 ten oosten van deze verbindingsweg betekenen extra capaciteit bij de aansluiting de Meern. Deze extra maatregel heeft namelijk tot gevolg dat het verkeer vanuit Montfoort bij Bijleveld van de A12 gebruik maakt. Het capaciteitsprobleem bij de aansluiting Hooggelegen wordt bij 7000 woningen daarmee echter niet weggenomen. Bovendien neemt de congestie op de A12 ten westen van Oudenrijn en met name ten westen van de aansluiting De Meern/A12 toe. Daarmee wordt dit een kritisch, maar waarschijnlijk nog geen problematisch, knelpunt.
Bij een bouwopgave van 15.000 woningen nemen de afwikkelingsproblemen op de aansluiting Hooggelegen en de A12 extreme vormen aan en zijn zoals eerder gesteld niet oplosbaar.
Aandachtspunt variant 1b: ligging in het Groene Hart. Vigerend provinciaal beleid: om extra doorsnijdingen en versnippering van de (groene) ruimte te voorkomen, gaan we zeer terughoudend om met het aanleggen van nieuwe infrastructuur voor de auto.

Ad variant 2: Aanvullend op variant 1a is aan het maatregelpakket een verbinding tussen Rijnenburg en de aansluiting Papendorp toegevoegd. Het blijkt dat deze maatregel (net als variant 1b) de druk op de aansluiting De Meern enigszins ontlast maar dat deze maatregel de druk op de aansluiting Hooggelegen niet kan wegnemen, ook niet bij een bouwopgave van 7000 woningen. De druk op de A12 blijft onveranderd hoog. De maatregel ontlast verder slechts in beperkte mate de A12 ten westen van Oudenrijn.
Er ontstaan met deze variant zowel bij 7000 maar zeer zeker bij 15.000 woningen grote lokale als regionale knelpunten (doorstromingsproblemen). Mogelijk dat deze variant extra druk genereert op het lokale en regionale wegennet van Nieuwegein en IJsselstein vanwege de met de maatregelen ontstane koppeling (zie ook "*Oriëntatie Rijnenburg*").
Deze variant biedt voor 7000 (en dus ook voor 15.000) woningen géén oplossing voor het knelpunt Hooggelegen en heeft een te groot negatief effect op het onderliggend wegennet.
Aandachtspunt variant 2: de ruimtelijke en verkeerskundige inpasbaarheid van de aansluitring op de AC Verhoefweg.

Ad variant 3: Tenslotte is aanvullend op variant 2, een nieuwe aansluiting op de A2 aan het maatregelenpakket toegevoegd. Het oplossend vermogen van deze maatregel ten aanzien van de gesignaleerde knelpunten blijkt vrijwel nihil. Weliswaar kan het verkeer Rijnenburg úit (er ontstaat ook met deze maatregel extra capaciteit op de gereconstrueerde aansluiting De Meern/A12) maar de eerder genoemde problemen verderop op het wegennet worden niet opgelost (aansluiting Hooggelegen; A12 ter hoogte van Rijnenburg) terwijl ook hiervoor geldt dat lokaal verkeer tussen Rijnenburg en aangrenzende gebieden (inter)nationale verbindingen belast en bovendien extra (negatieve) druk legt op het knooppunt Oudenrijn.
Deze variant biedt voor 7000 (en dus ook voor 15.000) woningen géén oplossing voor het knelpunt Hooggelegen en de aansluiting Papendorp en heeft een te groot negatief effect op het onderliggend wegennet (doorstromingsproblemen).
Aandachtspunt variant 3: Rijkswaterstaat heeft ambtelijk laten weten niet optimistisch te zijn over de haalbaarheid van een dergelijke nieuwe aansluiting op A2 (binnen de huidige verkeersstructuur) gelet op de verkeerskundige gevolgen voor het nabij gelegen nationale knooppunt Oudenrijn.

Totaal overzicht oplossend vermogen varianten:

Variant	**7000 woningen**	**15.000 woningen**
Variant 1a	Biedt een oplossing voor de ontsluiting van Rijnenburg op het hoofdwegennet. Op dit moment is echter niet met 100% zekerheid aan te geven of alléén de maatregelen van variant 1a afdoende zijn. Mogelijk zijn aanvullend extra infrastructurele maatregelen nodig. Overigens wordt ook bij 7000 woningen de verkeersproblematiek om de stad in te komen al problematisch (de maatregelen bieden dus geen oplossing voor knelpunten onderliggend wegennet).	Géén optie
Variant 1b	Mogelijk nodig als aanvulling op variant 1a. Biedt namelijk wel extra capaciteit voor de gereconstrueerde aansluiting De Meern/A12 maar biedt overigens géén oplossing voor de andere gesignaleerde knelpunten op het onderliggend wegennet (de verkeersproblematiek om de stad in te komen wordt ook dan problematisch; o.a. knelpunt Hooggelegen).	Géén optie
Variant 2	Mogelijk nodig als aanvulling op variant 1a. Biedt namelijk wel extra capaciteit voor de gereconstrueerde aansluiting De Meern/A12 maar biedt overigens géén oplossing voor de andere gesignaleerde knelpunten op het onderliggend wegennet (de verkeersproblematiek om de stad in te komen wordt ook dan problematisch; o.a. knelpunt Hooggelegen).	Géén optie
Variant 3	Biedt weliswaar een oplossing voor de ontsluiting van Rijnenburg op het hoofdwegennet maar heeft een te groot negatief effect op het onderliggend wegennet en legt teveel druk op het knooppunt Oudenrijn. Deze variant is géén optie voor het Rijk.	Géén optie (& geen optie voor het Rijk)

Kosten (auto) infrastructurele aanpassingen

De Grontmij heeft ook een raming gemaakt van de kosten. In onderstaande tabel zijn ter informatie ook de eerdere ramingen (bijlage 2) opgenomen. Deze eerdere ramingen zijn gebaseerd op prijspeil begin 2007.

variant 1a:	Totaal 31.3 miljoen *Opgebouwd uit:* - *reconstructie aansluiting A12-DeMeern: 20 miljoen* - *opwaarderen tunnel onder de A12: 11.3 miljoen* *Eerdere raming reconstructie aansluiting A12-De Meern: 20 miljoen (prijspeil 2007).* *Bij de kostenraming is uitgegaan van een maximale reconstructie. Mogelijk heeft een minder ingrijpende reconstructie ook voldoende effect. Dit moet nader (op meer detailniveau) verkeers-onderzoek uitwijzen. Een minder ingrijpende reconstructie (alleen extra opstelstroken) is ge-raamd op 2.7 miljoen.*
variant 1b:	Totaal 55.1 miljoen *Opgebouwd uit:* - *kosten variant 1a: 31.3 miljoen plus:* - *nieuwe verbinding N228-A12 Woerden-oost, inclusief brug over de IJssel: 23.8 miljoen* *Eerdere raming totaal 35 miljoen (waarvan spitsafsluiting N228 & nieuwe weg 15 miljoen) (prijspeil 2007).*
variant 2:	Totaal 108.8 miljoen *Opgebouwd uit:* - *kosten variant 1a: 31.3 miljoen plus:* - *aansluiting Papendorp (tunnel onder de A2 & aansluiting tot AC Verhoefweg): 77.5 miljoen* *Eerdere raming totaal 100 miljoen (waarvan aansluiting Papendorp: 80 miljoen) (prijspeil 2007).*
variant 3:	Totaal 160.8 miljoen *Opgebouwd uit:* - *kosten variant 2: 108.8 miljoen plus:* - *nieuwe aansluiting A2: 52 miljoen* *Eerdere raming nieuwe aansluiting A2 Meern: niet geraamd*

Bovengenoemde bedragen zijn alleen de kosten voor de auto gerelateerde infrastructurele aanpassingen (exclusief de interne wegenstructuur).
Opgemerkt is al dat de capaciteit van het onderliggend wegennet eindig is, maatregelen zijn niet uitgesloten. Deze extra maatregelen, bijvoorbeeld de verdubbeling van de Letchertweg en de bijbehorende kruispunten, zijn (vergelijkbaar met de eerdere ramingen) niet meegenomen.
De kosten voor (H)OV zijn in tegenstelling tot eerdere indicatieve bedragen (bijlage 2) hierin niet meegenomen.

Prijsbeleid

Over de vormgeving van het instrument prijsbeleid is nog veel onduidelijk. Met dit instrument wordt beoogd om de automobilist door middel van een prijsprikkel te verleiden tot een ander gedrag. Die prijsprikkel werkt het sterkst als de lasten hoog zijn. In de situatie Rijnenburg is in het algemeen sprake van korte afstanden en dus van een relatief lage prikkel. De verwachting is dan ook dat prijsbeleid een relatief beperkt effect zal hebben voor het autoverkeer dat door Rijnenburg wordt gegenereerd. Mogelijk dat prijsbeleid juist een negatief effect (toename congestie) heeft op het onderliggend wegennet. Voor het overige is de uiteindelijk vormgeving bepalend, in het bijzonder bij de invoering van congestieheffing.

De effecten van prijsbeleid laten zich momenteel met name op het onderliggend wegennet moeilijk inschatten en zijn sterk afhankelijk van de vormgeving van dit beleidsinstrument.
Conclusie: naar verwachting heeft prijsbeleid in Rijnenburg nauwelijks effect omdat er sprake is van korte afstanden (oriëntatie stad Utrecht). Prijsbeleid biedt dus geen oplossing voor de infrastructurele knelpunten.

Openbaar vervoer

Ten aanzien van openbaar vervoer wordt opgemerkt dat de inzet van openbaar vervoer van belang is (een maatregel is bedoeld om de modal split enigszins te beïnvloeden) maar dat de inzet van openbaar vervoer het autoverkeer nooit volledig kan vervangen. Anders gezegd, er zal altijd een component autoverkeer blijven die de bestaande problematiek voor het wegverkeer zal versterken. Een optimale inzet van openbaar vervoer kan de autoproductie in Rijnenburg zeer waarschijnlijk maar in zeer beperkte mate beperken maar niet vervangen. Daarmee zal de resterende autoproductie de problemen toch versterken.
In het onderzoek van Grontmij is aangegeven dat tot circa 7000 woningen uitgegaan kan worden van regulier busvervoer over de weg en daarboven van busvervoer over een vrije baan (HOV). Een railsysteem komt in beeld bij circa 10.000 woningen.
In het onderzoek is uitgegaan van een potentieel van 20% openbaar vervoer gebruik. Gelet op de typologie woningen en de ligging t.o.v. de bestaande stad is dit wellicht al ambitieus. In de huidige situatie is het OV-aandeel in de bestaande stad 25%. Hier zijn echter de woningdichtheden veel hoger. In de beleidsnota's van BRU en Provincie wordt de ambitie uitgesproken om 20% OV-aandeel te halen.
Conclusie: openbaar vervoer biedt geen oplossing van de infrastructurele knelpunten.

Samenvattende conclusies verkeersonderzoek

1. Als gevolg van de autonome groei en 'autonome' ruimtelijke ontwikkelingen (basisvariant) ontstaan in 2020 doorstromingsproblemen op een aantal punten in het wegennet; dit zijn nog geen knelpunten.
2. De infrastructurele maatregelen (onderzochte varianten) die in beschouwing zijn genomen bieden vooral soelaas voor de primaire ontsluiting van Rijnenburg (om Rijnenburg te kunnen verlaten). Maar door de sterke orientatie (met name woon-werk gerelateerd) op de stad Utrecht zal dit verkeer vervolgens geconfronteerd worden met congestie op de invalswegen van de stad (de stad inkomen aan de westzijde blijkt problematisch). Maatregelen om deze congestie bij die aansluitingen op te lossen zijn niet eenvoudig en voor een deel ruimtelijk niet mogelijk. Vanuit de optiek van de gemeente Utrecht zijn deze bovendien ongewenst (leefbaarheid en verkeersveiligheid).
3. Elke bouwopgave in Rijnenburg zal de verkeersafwikkelingsproblematiek op de entrees naar de stad versterken, in het bijzonder de aansluiting A12 De Meern en Hooggelegen, dus ook bij 7000 woningen. De onderzochte verkeersmaatregelen (varianten) voor de ontsluiting van Rijnenburg kunnen deze afwikkelingsproblemen niet oplossen. De huidige capaciteit van het onderliggend wegennet en in het bijzonder de aansluiting Hooggelegen, zijn de grote knelpunten. Mogelijkheden om de capaciteit van de bestaande entrees van/naar de stad te vergroten (Hooggelegen, Europalaan, Prins Clausbrug maar ook het 5 mei-Plein) zijn zeer beperkt tot niet mogelijk gezien de beschikbare ruimte. Zouden deze problemen wel worden opgelost, dan verplaatst het probleem zich verder de stad in.
   Bij de ontwikkeling van 7000 woningen in Rijnenburg worden deze knelpunten kritisch. Meer dan 7000 woningen zijn ongewenst.
4. Waarschijnlijk zijn de infrastructurele maatregelen in variant 1a voldoende bij een ontwikkeling (inclusief ontsluiting) van 7000 woningen in Rijnenburg. Dit is vanwege de bij verkeersmodellen behorende bandbreedte (onzekerheidsmarge) nu echter niet met 100% zekerheid te stellen. Mogelijk dat aanvullende maatregelen alsnog noodzakelijk is. Daarbij zijn de infrastructurele maatregelen uit óf variant 1b óf variant 2 mogelijk. Een keuze is op dit moment niet te maken. Dit is mede afhankelijk van de voorkeursvariant uit de Planstudie Ring Utrecht en de verdere gedachten vanuit de A12-zone. In het kader van de uitvoering van de Motie Rijnenburg is een keuze niet nodig om de gestelde vragen te beantwoorden.

5. Duidelijk is dat geen van de onderzochte varianten een oplossing biedt voor een bouwopgave van meer dan 7000 woningen (ook de infrastructurele maatregelen uit de varianten 1a én 1b én 2 gezamenlijk, bieden daarvoor geen oplossing). De maatregelen kunnen de knelpunten om de stad in te komen die met het verkeer dat door 15.000 woningen wordt gegenereerd, beslist niet oplossen.

De eindconclusie luidt dat vanuit verkeersafwikkeling, een hogere woningbouwopgave dan 7000 woningen ongewenst is en dat zelfs een aantal bestaande afwikkelingsproblemen met 7000 woningen wordt versterkt. Het onderliggende wegennet is het belangrijkste knelpunt. Het 'absorptievermogen' van de stad is in 2020 bereikt. Een aantal capaciteitsproblemen (de entrees naar de stad: Hooggelegen, Europalaan en Prins Clausbrug) is in feite niet oplosbaar. Uitbreiding van de capaciteit is mede op grond van de beschikbare ruimte minimaal tot niet mogelijk.
Prijsbeleid en openbaar vervoer bieden geen oplossing.

Het is mogelijk om Rijnenburg te ontsluiten op het hoofdwegennet (A-wegen), maar het onderliggend wegennet is een knelpunt. Rijnenburg uit kan; de stad in is een probleem

Infrastructurele maatregelen bieden geen oplossing voor een bouwopgave van meer dan 7000 woningen. Alle maatregelen bij elkaar (infrastructurele maatregelen, openbaar vervoer, prijsbeleid, maar ook bijvoorbeeld goede fietsverbindingen) kunnen de beschreven problemen op het hoofdwegennet (A-wegen), de aansluitingen op de A-wegen en het onderliggende wegennet (waaronder de stedelijke invalswegen) beperken, maar nooit afdoende oplossen.

Een hogere bouwopgave dan die waarvan nu wordt uitgegaan, is niet wenselijk.

Absorptievermogen in relatie tot binnenstedelijke woningbouw

Geconstateerd is dat de knelpunten voor Rijnenburg met name gerelateerd zijn aan de (beperkte capaciteit) van de invalswegen van de stad zelf. **Niet de ontsluiting van Rijnenburg (Rijnenburg uit) maar de entree van de stad aan de zuidwestzijde is het probleem (Utrecht in).** Dit ook vanwege de sterke ordinantie op de stad Utrecht (zie *Oriëntatie Rijnenburg*). Het absorptievermogen van de stad (met name aan de zuidwestzijde) is met de ontwikkeling van 7000 woningen in Rijnenburg bereikt.

Met de resultaten van dit (verkeers-)onderzoek wordt het belang van de in de Ontwikkelingsvisie van de NV Utrecht opgenomen hoge binnenstedelijke ambitie onderschreven. De binnenstedelijke opgave genereert géén extra verkeersbewegingen de stad in (in de ochtend, 's avonds stad uit). De binnenstedelijke opgave genereert deels een juist tegengestelde beweging, deels blijft men in de stad (woon-werk gerelateerd) en er is een relatief hoger aandeel van aandeel vervoerswijzen dan de auto (OV, fiets) mogelijk vanwege de korte afstanden.
De eventuele ontwikkeling van de A12-zone behoeft vanuit dit perspectief nog wel de nodige aandacht en nadere beschouwing voor het verkeerskundige aspect. Hierbij is het wel zo dat de ontsluiting van deze zone zich niet primair richt op het rijkswegennet en zich bovendien kan verspreiden over meerdere wegen (van het onderliggend wegennet). Ook is van belang dat verwacht wordt dat de restcapaciteit aan de oostzijde van de stad (Waterlinieweg) groter is.

Planstudie Ring Utrecht

Het wegennet in de regio Utrecht is in de spitsuren zwaarbelast. Dit is aanleiding geweest om een Pakketstudie te starten voor de Ring Utrecht. Onderdeel van deze Pakketstudie is de Planstudie Ring Utrecht die zich richt op het autosnelwegennet en de aansluitingen met het onderliggende wegennet. Planhorizon van deze Pakketstudie is 2020. In de Startnotitie Ring Utrecht (december 2008) zijn op basis van vier basisprincipes (Niet verbreden, Verbreden, Sorteren en Spreiden) vijf hoofdalternatieven ontwikkeld. Deze zullen in de eerste fase van de Tracé/MER-procedure op hoofdlijnen met elkaar

vergeleken worden teneinde een voorkeursalternatief te kunnen ontwikkelen. Het voorkeursalternatief wordt vervolgens in de 2e fase van deze procedure tot Ontwerp-Tracebesluit/MER uitgewerkt.

Bij de uitvoering van de motie Rijnenburg is geen rekening gehouden met bovengenoemde Planstudie aangezien in dat verband nog geen voorkeursvariant is ontwikkeld. Mocht het Voorkeursalternatief kansen bieden voor Rijnenburg kan dat worden meegenomen in de verdere uitwerking. Hierbij wordt opgemerkt dat de Planstudie Ring Utrecht vooral gericht op bereikbaarheidsproblemen op het hoofd-wegennet, waarbij in de Planstudie een aantal regionale wegen worden betrokken. Zie in dit kader ook de tekstpassage uit de Concept Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030 (Eindbalans) in de paragraaf "*Ruimteclaims wonen en werken*".
De pakkerstudies en de planstudies zullen een betere bereikbaarheid voorstaan van de economische kerngebieden. Daarbij wordt gekeken naar het mobiliteitsprofiel van het betreffende kerngebied. Voor het centrum van Utrecht speelt de auto hierbij nauwelijks een rol en is de focus op de fiets en het openbaar vervoer (belangrijkste railstation van Nederland).

Het is niet de verwachting dat de nog te ontwikkelen voorkeursalternatief, een oplossing biedt voor de in deze notitie (in het bijzonder in het verkeersonderzoek) gesignaleerde knelpunten op het interne wegennet in de stad Utrecht, en in het bijzonder op de entrees van de stad. Dit omdat zoals hierboven gesteld dit traject zich vooral richt op de bereikbaarheidsproblemen van het hoofdwegennet (A-wegen).
Conclusie: naar verwachting zullen de infrastructurele maatregelen die voortkomen uit de Planstudie, niet tot gevolg hebben dat een hogere bouwopgave (meer dan 7000 woningen) alsnog mogelijk is.

Groen en water

Groenopgave

Het ruimtebeslag van de groenontwikkeling bestaat uit een behoefte (opgave) die samenhangt met de verstedelijking in het plangebied Rijnenburg zelf en verschillende regionale opgaven.

De *eigen groenopgave* (behoefte gekoppeld aan de stedelijke ontwikkeling in het plangebied zelf) wordt meegenomen in de stedenbouwkundige uitwerking.

De *regionale opgave* is in totaal 163 hectare (137 en 26 ha).

- In het Gebiedsperspectief Recreatief Groen Stadsgewest Utrecht is geconstateerd dat er grote tekorten aan recreatief groen zijn aan de westkant van Utrecht. Om de tekorten te verminderen is ten zuidwesten van de stad Utrecht een gebied van 137 ha aangewezen als locatie om recreatief groen te ontwikkelen. Aanvankelijk zou dit gebied aan het in ontwikkeling zijnde groengebied Hollandse IJssel grenzen. In het gebiedsperspectief is dit op de kaart aangegeven.
  Om juist een verbinding te leggen met de andere groengebieden in Utrecht West is voor 106 van deze 137 ha, een andere locatie voorgesteld: ten oosten van de Meerndijk (Lange Vliet). Deze gewijzigde locatie is overigens nog niet bekrachtigd door GS, hangende de discussie over de verstedelijking in Rijnenburg. Wel is in juli 2008 door GS een conceptopdracht voor planontwikkeling van Lange Vliet verstrekt.
  Voor de overige 31 hectare is de precieze ligging nog niet bekend, maar wordt gedacht aan een gebied grenzend aan het groengebied Hollandse IJssel en ten noorden van de Nedereindse Plas.
- Naast deze 137 ha is er ook nog een 26 ha recreatief Vinex-groen dat is geprojecteerd ten noorden van IJsselstein, westelijk grenzend aan de Nedereindseplas. De locatie van dit groen is in het Raamplan vastgelegd. Het groengebied Hollandse IJssel is momenteel in ontwikkeling en vormt de zuidgrens van het plangebied.

Wateropgave

De ruimtelijke reserveringen voor de wateropgave in het plangebied Rijnenburg hangen samen met de verstedelijking zelf (eigen behoefte) en de opgaven die er vanuit omringende gemeenten zijn (regionale opgave).

Wateroverlast wordt verwacht doordat in de hoofden de traditionele bouw wordt doorgezet. Traditionele bouw kan problemen geven bij stijgend water. Binnen Rijnenburg is het de bedoeling zo te bouwen dat er wordt ingespeeld op het gegeven van af en toe stijgende waterspiegels. Hierdoor treedt geen overlast op, maar zorgt het water voor een tijdelijke verandering van de leefomgeving.
Door gebruik te maken van innovatieve bouwconcepten is er geen één op één relatie meer tussen de ruimtelijke opgave voor woningbouw en voor waterberging. Op dit moment worden de functies en ambities voor Rijnenburg geformuleerd. Op basis van die uitkomsten wordt berekend wat de wateropgaaf in Rijnenburg is rekening houdend met de klimaatverandering. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het behoud van het veen in Rijnenburg, waardoor bepaalde delen van het gebied zeer nat moeten blijven. In deze gebieden wordt dan bijvoorbeeld niet grondgebonden gebouwd, zodat er geen overlast optreedt voor de bewoners. Het is een nat gebied en de inrichting houdt daar rekening mee!

Programma Klimaat op Orde
Doel van het project Nieuw Bouwen binnen het programma Klimaat op Orde is het komen tot een vernieuwend ontwerp voor een klimaatbestendige en duurzame nieuwbouwlocatie in het plangebied Rijenburg. Daardoor moet de locatie in de toekomst bestendig zijn tegen de gevolgen van klimaatverandering mar ook model staan voor een duurzame, leefbare, gezonde en veilige leefomgeving. In 2008 heeft onder andere een klimaatatelier (in samenwerking met HDSR, gemeente en provincie) plaatsgevonden met expertmeetings en creatieve werksessies. In het stedenbouwkundige ontwerp worden de bouwstenen vanuit het klimaatatelier meegenomen.

Vanuit de omringende gemeentes zijn geen grootschalige ruimtereserveringen voor water nodig, dit is ook in overeenstemming met het Streekplan. Er is dus geen grootschalige regionale wateropgave. Wel moet rekeningen gehouden worden met kleinschalige reserveringen.

- Vanuit het stedelijk gebied van IJsselstein is van belang dat er een permanente doorvoer van oppervlaktewater uit de Hollandse IJssel via de wijk IJsselveld van IJsselstein is. Bij neerslagsituaties komt het water dat in deze wijk valt extra bij de afvoer naar Rijnenburg. Hier zal een kleine 10 ha (indicatief) voor gereserveerd dienen te worden. Dit wordt meegenomen in de stedenbouwkundige uitwerking.
- Het stedelijk gebied van Nieuwegein heeft geen invloed op de waterkwaliteit of –kwantiteit. Wel moet rekening gehouden worden met feit dat bij hevige regenval Rijnenburg haar water niet kwijt zal kunnen via de gebruikelijke noordelijke afvoer, gemaal Galecop, langs het Amsterdam Rijnkanaal. Dit omdat dit gemaal dan al haar capaciteit nodig heeft voor de afvoer van Nieuwegein. Dit wordt meegenomen in de stedenbouwkundige uitwerking.

Samenvattende conclusie m.b.t. groen- en wateropgave

- De eigen groenopgave wordt meegenomen in de stedenbouwkundige uitwerking. Een hogere bouwopgave is daarbij mogelijk. Wel is de eigen groenopgave bij een hoger aantal woningen ook groter.
- De regionale groenopgave (totaal 163 ha) is bij een hogere bouwopgave ruimtelijk inpasbaar.
- Op basis van de randvoorwaarden die gelden in Rijnenburg (op het gebied van natuurontwikkeling, woningbouw etc.) wordt de wateropgaaf voor Rijnenburg vormgegeven. De invulling van de woningbouwopgaaf voor Rijnenburg gebeurd op een duurzame en klimaatbestendige wijze. Of dit wordt opgevangen door grootschalige wateroppervlakten of door een fijn vertakt netwerk aan slootjes is op dit moment nog niet bekend. Het is van belang de bouwstenen uit het klimaatatelier mee te nemen bij het stedenbouwkundige ontwerp. Het is de verwachting dat ook met een hogere bouwopgave de ambities om een klimaatbestendige en duurzame locatie te ontwikkelen, gerealiseerd kunnen worden.
- De regionale wateropgave is ca 10 ha en is ruimtelijk inpasbaar, ook bij een hogere bouwopgave.

Bijlagen

Bijlage 1

MOTIE RIJNENBURG

Provinciale staten van Utrecht, in vergadering bijeen op 4 juli 2008

Kennis genomen hebbende van
- de nota 'Bouwen en Wonen' inclusief de daaraan ten grondslag liggende onderzoeken en het debat daarover in de commissie RGWA /MC op 2 juni jl.;
- de nota 'Tussenbalans' van de NV Utrecht van mei 2008;
- hel feit dat Rijnenburg bij de behandeling van de WRO in de Tweede Kamer succesvol binnen de rode contouren gebracht is door provincie en gemeente;
- de recente voornemens van de gemeente om 5.000 tot maximaal 7.000 woningen te willen bouwen om de grote druk op de woningmarkt in de stadsregio Utrecht te helpen verminderen.

Constaterende dat
- de nieuwe wet ruimtelijke ordening (WRO) met ingang van 1 juli 2008 van kracht is;
- de beleidslijn WRO provincie utrecht op 23 juni 2008 is vastgesteld.

Overwegende dat
- de woningbehoefte in de provincie Utrecht onverminderd hoog is, vooral in de stadsregio Utrecht;
- dat de doelstelling om het woningtekort in 2015 terug te brengen naar maximaal 3% breed wordt gedragen, maar niet zal worden gehaald;
- het beleid van de Staten er op gericht is de binnenstedelijke woningbouw en het bouwen binnen rode contouren zodat daarmee maximaal groene ruimte wordt gespaard.
- op dit moment Rijnenburg als enige grote locatie resteert voor omvangrijke woningbouw in de stadsregio Utrecht;
- Rijnenburg vanaf aanleg een goede ontsluiting moet hebben voor auto, fiets en openbaar vervoer;
- Bij de ontwikkeling van Rijnenburg aandacht geschonken dient te worden aan de waterproblematiek.

Spreken als haar mening uit dat
- een hogere bouwopgave voor Rijnenburg bijdraagt aan de beperking van het woningbouwtekort in de provincie;
- de provinciale belangen die gemoeid zijn met het project Rijnenburg dit tot een project van provinciaal belang maakt, en mogelijke inzet van het instrumentarium uit de Wro rechtvaardigt;
- de hogere bouwopgave gerealiseerd dient te worden in het kader van de door de provincie vastgestelde lagen benadering ;
- de afgesproken groenopgaven in Rijnenburg zo snel mogelijk dienen te worden gerealiseerd;
- meer woningen in Rijnenburg om extra investeringen vraagt in de mobiliteit om de afwikkeling van auto- en fietsverkeer en openbaar vervoer te waarborgen;
- het bestuur van de gemeente en de provincie zich gemeenschappelijk moeten inspannen voor een substantiële rijksbijdrage in deze kosten zodat de infrastructuur is verzekerd alvorens mogelijk verdere inzet van het instrumentarium van de Wro zal plaatsvinden.

Dragen het college van GS op
5. Duidelijkheid te verkrijgen over de mogelijkheid van een hogere bouwopgave in Rijnenburg, rekening houdend met de verkeersontsluiting, de waterproblematiek en de groenontwikkeling;
6. Te onderzoeken in hoeverre de rijksoverheid haar medewerking in juridische, beleidsmatige en financiële zin wil verlenen aan een hogere bouwopgave in Rijnenburg;
7. In overleg te treden met de gemeente Utrecht teneinde te bewerkstelligen dat de actíviteiten zoals genoemd onder 1 en 2, in overleg met de gemeente plaatsvinden;
8. Om PS hierover uiterlijk in oktober 2008 te informeren, gecombineerd met de daarbij horende financiële consequenties, objectief getoetst en gevalideerd door overheids- en marktpartijen en dekkingsmogelijkheden.

En gaan over tot de orde van de dag

Bijlage 2

Memorandum

Datum	: 12 juni 2008	
Aan	: statencommissie RGW en WMC	
Van	: Gedeputeerde R.W. Krol Beh. Ambt. afdeling Ruimte (J. Sellink) i.o.m. afdeling Mobiliteit	Tel.: 2512
Onderwerp	: benodigde verkeersmaatregelen (incl kosten) bij ontwikkeling locatie Rijnenburg met meer dan 7.000 woningen (*Toezegging uit gezamenlijke commissie RGW en WMC 2 juni 2008; n.a.v. Notitie Bouwen en Wonen).*	

Opmerking vooraf: alle in deze notitie genoemde bedragen zijn geven een orde van grootte weer. Voor een nauwkeuriger raming is nadere studie nodig.

<u>Samenvattend overzicht kosten bij meer dan 7000 woningen (195 tot 215 + PM mln)</u>
(prijspeil begin 2007)
- Reconstructie aansluiting A12-De Meern: ca 20 mln
- Spitsafsluiting op de N228 & nieuwe weg van N228 naar aansluiting Woerden Oost: ca 15 mln
- Sprong A2: ca 80 mln + PM (zuidelijke parallelweg naar A27)
- HOV-infrastructuur: 80 mln (busbaan) tot 100 mln (trambaan)

⇨ totaal 195 tot 215 mln + PM

Dit bedrag is exclusief:
- HOV- exploitatiekosten: 1.5 mln/jaar (bus) tot 5 mln/jaar (tram)
- Benodigde uitbreiding op onderliggend wegennet (zie opmerkingen hierboven)
- fietsverbindingen
- Interne auto-ontsluiting

<u>Kosten tot 7000 woningen (35 mln)</u>
(prijspeil begin 2007)
- Reconstructie aansluiting A12-De Meern: ca 20 mln
- Spitsafsluiting op de N228 & nieuwe weg van N228 naar aansluiting Woerden Oost: ca 15 mln

Toelichting / onderbouwing

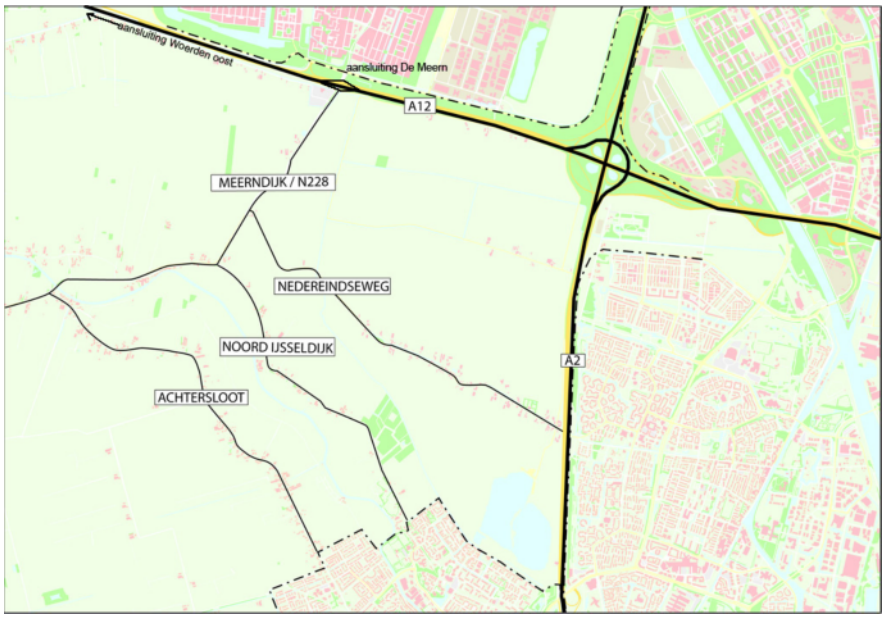
Benodigde (auto-)verkeersmaatregelen en indicatie kosten bij realisatie van meer dan 7000 woningen:
Hierbij is alleen uitgegaan van raming van de macro-infrastructuur. De interne auto-ontsluiting is niet meegenomen. Ook de fietsverbindingen zijn niet in meegenomen.
1. Reconstructie aansluiting A12-De Meern (ca 20 mln)
2. Spitsafsluiting op de N228 (fysieke maatregel; vergelijkbaar met Vianen), realisatie nieuwe weg vanaf de N228 naar aansluiting Woerden Oost (door het Groene Hart , grondgebied Montfoort en Woerden), zeer waarschijnlijk deels verdubbeling van de Meerndijk (ca 15 mln)
3. Nieuwe aansluiting op de A2, tussen knooppunt Oudenrijn en aansluiting Nieuwegein/IJsselstein (grondgebied Nieuwegein) (ruim 50 mln) [3]

<u>Tot 7000 woningen</u> zijn de maatregelen 1 en 2 noodzakelijk. Het openbaar vervoer loopt hierbij met de weg mee.

[3] Indicatief kost een nieuwe aansluiting op de A2 € 30-40 mln voor een halve en € 52 mln voor een hele aansluiting.

Bij meer dan 7000 woningen zijn de maatregelen 1, 2 en 3 noodzakelijk. Maatregelen voor het openbaar vervoer zijn noodzakelijk.

Ad 3: Dit is in feite géén reële optie. Het is aannemelijk te veronderstellen dat Rijkswaterstaat niet akkoord gaat met een nieuwe aansluiting op de A2 (ambtelijke signalen en Rijksbeleid t.a.v. het realiseren van nieuwe aansluitingen op snelwegen zo dicht bij een knooppunt). Bovendien is men bezig met de planstudie voor verbreding van dit deel van de A2. In deze planstudie is niet voorzien in een dergelijke nieuwe aansluiting.
Er is echter wel een alternatieve optie te bedenken: een verbinding tussen Rijnenburg over de A2 naar aansluiting Papendorp, aansluiting Laagraven grondgebied Nieuwegein (sprong A2). De kosten hiervoor tot de aansluiting Papendorp bedragen globaal 80 mln. Echter er is géén restcapaciteit op deze aansluiting. Doortrekking naar de A27 (zuidelijke parallelweg) is daarom noodzakelijk. De kosten hiervan: PM (maar maakt de 80 mln vele malen duurder).

Aandachtspunt is de capaciteit van het onderliggend wegennet. Deze capaciteit is 'eindig', maatregelen zijn niet uitgesloten. Voorbeeld: Letchertweg in Leidsche Rijn.

Indicatie kosten (hoogwaardig) openbaar vervoer:
Bij een ontwikkeling van meer dan 7000 woningen is hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) noodzakelijk. HOV betekent een vrijliggende busbaan/trambaan. Kosten voor infrastructuur variëren van ca. 80 mln (busbaan) tot ca 100 mln (trambaan). Daarnaast bedragen de niet gedekte exploitatiekosten 1,5 mln/jaar (bus) tot 5 mln/jaar (tram).