



Ruimtelijke verkenning inpassing

Deel 1 – analyse kwaliteiten en ontwikkelingen omgeving

Planstudie Ring Utrecht A27/A12 fase 2A

Datum	14 februari 2012
Status	Eindversie
Auteur	Must stedenbouw

Ruimtelijke verkenning inpassing

Deel 1 – analyse kwaliteiten en ontwikkelingen omgeving

Planstudie Ring Utrecht A27/A12 fase 2A

Datum	14 februari 2012
Status	Eindversie
Auteur	Must stedenbouw

Colofon

Uitgegeven door	Rijkswaterstaat Dienst Utrecht
Opdrachtgever	Rijkswaterstaat Dienst Utrecht
Informatie	W. Veldhuis
Telefoon	020 4702019
Fax	020 4700561
Uitgevoerd door	Must stedebouw BV
Opmaak	Huisstijl RWS
Datum	14 februari 2012
Status	Eindversie
Versienummer	Versie 2.0

Inhoud

1. Opgave	
1.1 Planstudie Ring Utrecht A27/A12 fase 2A	05
1.2 Ruimtelijke Verkenning	05
1.3 Werkwijze	06
2. Onderzoeksgebied en ruimtelijke randvoorwaarden	
2.1 Plangebied en onderzoeksgebied	07
2.2 Ruimtelijke randvoorwaarden	08
2.3 Conclusie	
3. Analyse beleid en visies	
3.1 Inleiding	09
3.2 Beleid en visies	09
3.3 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	09
3.4 Economische Visie 2020 Provincie Utrecht	10
3.5 Utrecht: aantrekkelijk en bereikbaar	11
3.6 Nieuwegein verbindt, structuurvisie 2030	13
3.7 Structuurvisie De Bilt	13
3.8 Conclusie	14
4. Analyse plannen en projecten	
4.1 Inleiding	15
4.2 Overzicht plannen en projecten	16
4.3 Conclusie	18
5. Kansen	
5.1 Inleiding	21
5.2 Stedelijke kansen	21
5.3 Landschappelijke kansen	22
5.4 Conclusie	23
6. Aanbevelingen voor het beoordelingskader	27

Bijlagen

1. Opgave

1.1 Planstudie Ring Utrecht A27/A12 fase 2A

Het verkeersaanbod in Nederland blijft groeien. Steeds vaker leidt dit tot problemen met de verkeersdoorstroming. Ook (en vooral) in de regio Midden-Nederland. Vaak staan er in deze regio files op de snelwegen en op de regionale wegen. Een belangrijk aandachtspunt daarbij is de Ring Utrecht (A2/A27/A12 en NRU).

De Ring Utrecht is belast met doorgaand en regionaal verkeer. De verkeersdrukte zorgt voor bereikbaarheidsproblemen, geluidsoverlast en het verslechteren van de luchtkwaliteit. Het mag duidelijk zijn: zonder ingrijpen leidt de toename van het wegverkeer op de Ring Utrecht tot grotere problemen. Rijk, provincie en gemeente Utrecht hebben daarom in december 2010 overeenstemming bereikt over een voorkeursalternatief om deze problemen op te kunnen lossen.

Onderdeel van dit voorkeursalternatief is de opwaardering van het stedelijk deel van de Noordelijke Randweg Utrecht (Karl Marxdreef en Albert Schweitzerdreef) tot een weg met ongelijkvloerse kruisingen. Dit deel van de verbindingroute tussen de A2 en A27 moet een volwaardig onderdeel van de Ring Utrecht worden. De gemeente Utrecht en provincie Utrecht voeren dit deel van de planstudie uit.

Het voorkeursalternatief voorziet ook in een verbreding van de A27 tussen knooppunten Utrecht-Noord en Lunetten en een verbreding van parallelwegen van de A12 tussen de knooppunten Lunetten en Oudenrijn. Rijkswaterstaat voert dit deel van de planstudie uit. Deze rapportage maakt onderdeel uit van dit deel van de planstudie; de aanpak van de A27 en de A12.

1.2 Ruimtelijke Verkenning

De ruimtelijke verkenning is de eerste stap in het inpassingproces van fase 2a van de Planstudie Ring Utrecht A27/A12. De resultaten van de verkenning zijn vastgelegd in deze rapportage die gebruikt kan worden als het uitgangspuntenkader voor verkenning van de ruimtelijke inpassing van de A27 en A12 in het vervolgtraject.

De ruimtelijke verkenning bestrijkt het invloedsgebied van de Planstudie Ring Utrecht A27/A12. Dat wil zeggen dat er naar de bredere ruimtelijke context is gekeken rondom de snelwegen die in deze planstudie onderzocht worden. De ruimtelijke impact van de snelweginfrastructuur reikt immers verder dan het snelwegtraject zelf. Deze bredere ruimtelijke context is niet nauwkeurig te begrenzen en is mede afhankelijk van het schaalniveau waarop gekeken wordt. De Ring Utrecht speelt bijvoorbeeld een belangrijke rol voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling van veel meer dan de stad Utrecht alleen. De inpassing bij een woonwijk speelt echter op een veel lager schaalniveau, in de directe omgeving van de snelweg.

De ruimtelijke verkenning bestaat uit twee delen. Het eerste deel is een inventarisatie en analyse van relevante visies, plannen, ontwikkelingen en initiatieven die spelen rondom de A27 en de A12. Deze zijn vervolgens ook

gewaardeerd op basis van de status van de verschillende plannen en visies. Sommige plannen zijn al zo ver gevorderd dat deze niet meer aangepast kunnen worden en meegenomen moeten worden in de Planstudie als een vaststaand feit. Andere plannen zijn nog in ontwikkeling en kunnen mogelijk bijgesteld worden of meegekoppeld worden met de Planstudie.

Op basis van de inventarisatie van de bestaande situatie en een analyse van de visies, plannen, ontwikkelingen en initiatieven is vervolgens in het tweede deel in beeld gebracht waar kansen liggen voor het verbeteren en versterken van de ruimtelijke kwaliteit in samenhang met de Planstudie. Dit heeft geleid tot een overzicht van kansen die mogelijk kunnen meeliften met de aanpak van de snelwegen en opgaven in de omgeving die baat hebben bij een betere inpassing van de snelwegen.

Naast de opstelling van een uitgangspuntenkader bevat dit rapport ook een advies over de vertaling van het uitgangspuntenkader naar een beoordelingskader. Bij de afweging van de verschillende varianten voor de inpassing van de Ring Utrecht A27/12 is een beoordeling op basis van ruimtelijke kwaliteit namelijk noodzakelijk. Het advies in deze rapportage richt zich op het deelaspect ruimtelijke kwaliteit en kan meegenomen worden in het brede beoordelingskader met de wettelijke kaders en regelgeving, het MER 1^e fase, het advies van de commissie MER, de opbrengst van de consultatieronden met de omgeving en de aanvullende richtlijnen.

1.3 Werkwijze

Ten behoeve van de het Uitgangspuntenkader en Beoordelingskader zijn door Must stedenbouw verschillende werkzaamheden verricht:

- Literatuurstudie
- Cartografische analyses
- Locatie bezoek
- Analyse relevant beleid
- Analyse relevante plannen
- Analyse relevante visies;
- Gesprekken met institutionele omgevingspartijen;
- Gesprekken en workshops met projectteam;
- Gesprekken en discussie met het Kwaliteitsteam;
- Deelname aan twee Startbijeenkomsten met de omgeving (Lunetten en Voordorp)

De resultaten van de ruimtelijke verkenning zijn zoveel mogelijk vastgelegd in kaartbeelden. Zo ontstaat er in één oogopslag een duidelijk beeld. De onderwerpen die aan de orde zijn gekomen tijdens de verschillende gesprekken zijn vastgelegd in gespreksverslagen die als bijlage zijn opgenomen in deze rapportage.

2. Onderzoeksgebied en ruimtelijke randvoorwaarden

2.1 Plangebied en onderzoeksgebied

De Planstudie Ring Utrecht A27/A12 kent heldere grenzen gebaseerd op het oplossen van de verkeersproblemen en de samenhang met aangrenzende Planstudies. Bij de A27 wordt gekeken naar het traject tussen aansluiting Houten in het zuiden en aansluiting De Bilt in het noorden. Bij de A12 gaat het om het traject van knooppunt Ouderijn tot en met knooppunt Lunetten. De A28 wordt meegenomen vanaf de Waterlinieweg tot en met de aansluiting Uithof (zie kaart 1 - Plangebied).

Voor het oplossen van de verkeersproblemen is het plangebied een heldere begrenzing. Voor de inpassing en samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving is deze uiteraard te beperkt. Daarom hanteren wij in deze ruimtelijke verkenning een ruimer studiegebied die een brede zone van ongeveer twee kilometer aan weerszijden van de snelwegen bevat. Dit betekent dat de ruimtelijke verkenning in feite de gehele oost- en zuidflank van de stad Utrecht beslaat, maar ook grote delen van Houten, Nieuwegein, Bunnik en De Bilt.

2.1. Ruimtelijke randvoorwaarden

De randvoorwaarden voor de inpassing van de A27 en de A12 zijn binnen de Planstudie Ring Utrecht vastgelegd in de aanvullende richtlijnen. In mei 2011 zijn deze aanvullende richtlijnen vastgesteld door IenM. Deze kunnen uitgebreid nagelezen worden op www.ikgaverder.nl. In het kader van deze rapportage worden een aantal randvoorwaarden uitgelicht die specifiek betrekking hebben op de ruimtelijke inpassing:

- Er is een voorkeur bij de uitbreiding van de A27 van de bestaande bak met ongeveer 15 meter aan weerszijden (7 rijstroken) inclusief een overkluizing met een lengte van ongeveer 250 meter;
- Breng de kansen in beeld voor het versterken van de ruimtelijke kwaliteit, de vermindering van de barrièrewerking en de mogelijkheden voor het beperken van effecten op de kwaliteit van de leefomgeving;
- Onderzoek wat de relevante ruimtelijke ontwikkelingen zijn in de directe omgeving van de A12/A27 en geef aan welke maatregelen genomen kunnen worden om deze ontwikkelingen te versterken.

In de Aanvullende Richtlijnen worden tevens de volgende aandachtspunten meegegeven:

- Houdt rekening met de specifieke kenmerken van het aangrenzende stedelijk gebied;
- Houdt rekening met de cultuurhistorische waarde van de Nieuwe Hollandse Waterlinie;
- Verbeter de langzaam verkeersroutes van en naar de Uithof;
- Behoud openheid, zichtlijnen en beeld dragers;

- Houdt rekening met cultuurhistorische kenmerken;
- Houdt rekening met archeologische waarden;
- Houdt rekening met geomorfologische kenmerken;
- Houdt rekening met routestructuren en verminder de barrièrewerking voor langzaam verkeer;
- Houdt rekening met functies in de omgeving.

2.2 Conclusie

Naast generieke richtlijnen, zoals rekening houden met de functies in de omgeving, worden er in de Aanvullende Richtlijnen een aantal ruimtelijke elementen in de omgeving expliciet benoemd. Voor een aantal worden zelfs specifieke oplossingsrichtingen voor de ruimtelijke inpassing aangedragen. De overkluizing bij Amelisweerd is het meest gedetailleerd beschreven. Maar ook de belevingswaarde en toegankelijkheid van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de verbetering van de langzaam verkeersroutes van en naar de Uithof worden nadrukkelijk genoemd.

3. Analyse beleid en visies

3.1 Inleiding

De sociale, economische, ecologische, recreatieve en cultuurhistorische waarden in de snelwegomgeving spelen in de Aanvullende Randvoorwaarden van de Commissie MER een belangrijke rol voor de inpassing van de A27 en de A12. De bestaande kwaliteiten, opgaven en dynamiek in de omgeving zijn dus onlosmakelijk verbonden met het ruimtelijke uitgangspuntenkader voor de inpassing. In deze rapportage wordt een onderscheid gemaakt tussen twee soorten uitgangspunten in de omgeving die afzonderlijk zijn uitgewerkt in de navolgende hoofdstukken:

1. Ruimtelijke, economische en ecologische doelstellingen die geformuleerd zijn in het beleid en visies op verschillende bestuurlijke schaalniveaus (hoofdstuk 3);
2. Ruimtelijke randvoorwaarden die voortkomen uit plannen en projecten die spelen in de directe omgeving (hoofdstuk 4).

3.2 Beleid en visies

De Planstudie Ring Utrecht is het resultaat van beleid op het gebied van ruimtelijke ordening en infrastructuur dat op verschillende bestuurlijke schaalniveaus is ingebed. Voor de volledigheid zijn de meest relevante actuele beleidsdocumenten en visies op drie verschillende schaalniveaus kort samengevat, toegespitst op de omgeving van A27 en de A12. Deze opsomming is verre van volledig maar geeft wel een duidelijk beeld van de ontwikkelingsrichtingen die door Rijk, Provincie, Regio en gemeenten zijn vastgelegd.

3.3 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft in 2011 de Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte opgesteld. In deze structuurvisie heeft het kabinet drie rijksdoelen opgesteld voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland in de periode 2020-2028. Deze zijn:

- Het vergroten van de concurrentiekracht en het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

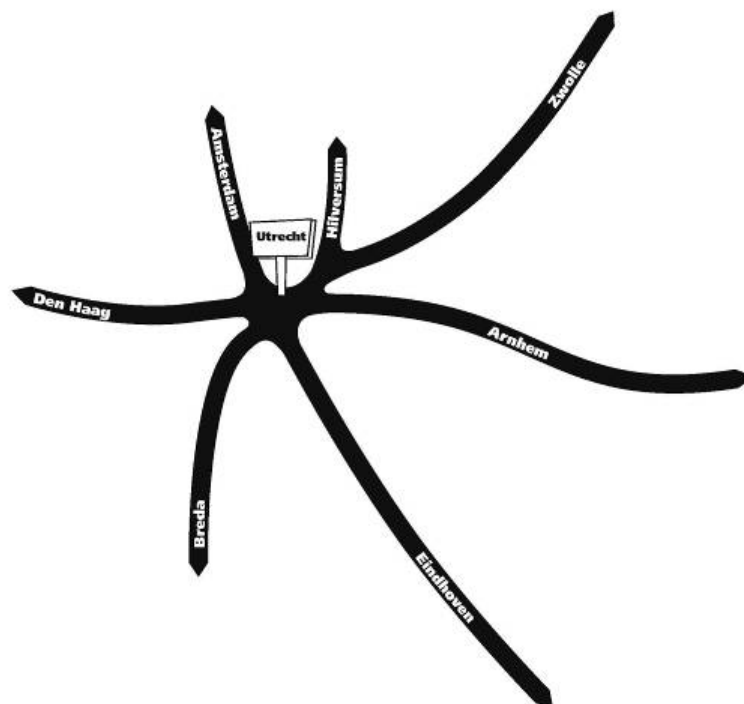
In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte worden de volgende speerpunten genoemd voor de stad Utrecht en de aangrenzende gemeenten:

- Excellent vestigingsklimaat in een stedelijke regio met topsectoren;
- Draaischijf van Nederland;
- Binnenstedelijke woningbouwontwikkeling en op de lange termijn de ontwikkeling van de A12-zone;
- Werelderfgoedgebied (de Nieuwe Hollandse Waterlinie).

De stedelijke regio wordt nadrukkelijk neergezet als één van de belangrijke trekkers van de Nederlandse economie met een clustering van topsectoren. Goede bereikbaarheid rondom Utrecht is niet alleen van belang voor de nationale

vervoersstromen, maar is ook van belang voor de vitaliteit van de regionale economie. De inzet op topsectoren heeft alleen kans van slagen als het vestigingsklimaat voor bedrijven, instituten en inwoners optimaal is. De stedelijke regio rondom Utrecht heeft van oudsher een zeer aantrekkelijk vestigingsklimaat door de ligging op de rand van de Utrechtse Heuvelrug en de hoge cultuurhistorische waarden zoals de historische binnensteden, de landgoederen en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Door de stedelijke ontwikkeling en de aanleg van infrastructuur staat deze echter steeds meer onder druk. De Planstudie A27/A12 bevindt zich midden in dit spanningsveld.

Figuur 3.1 Utrecht, knooppunt van Nederland



3.4 Economische Visie 2020 Provincie Utrecht

Momenteel ligt er een voorontwerp van de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie. Naar verwachting wordt de Structuurvisie medio 2012 vastgesteld. Tot die tijd is de oude Structuurvisie geldig. Aangezien deze voor de planhorizon van de Planstudie Ring Utrecht niet meer relevant is moet er gewacht worden op de vaststelling van de nieuwe Structuurvisie voordat de uitgangspunten in de Planstudie overgenomen kunnen worden. Daarom is in het kader van deze verkenning besloten het Provinciaal beleid te ontlenen aan de Economische visie. Op 31 oktober hebben de Gedeputeerde Staten van de Provincie Utrecht de Economische Visie 2020 vastgesteld. Deze visie benoemt de succesfactoren van de regio Utrecht:

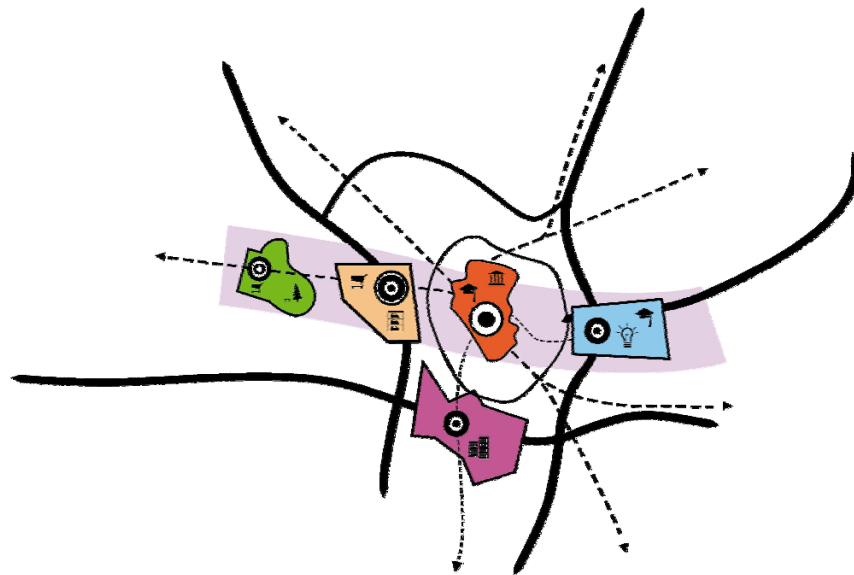
- De grote concentratie van opleiding en kennisinstituten;
- De stedelijkheid, cultuur en historie;
- De aantrekkelijke en gevarieerde landschappen;
- Het knooppunt in het hart van Nederland.

De provincie legt met deze visie de focus op het versterken van 'kennis en creativiteit' en het accommoderen van de dynamiek van de gevestigde sectoren. Daarbij ziet zij de volgende specifieke opgaven benoemd voor de stadsregio Utrecht:

- Het verder investeren en uitbreiden van campusmilieu Utrecht Science Park. Daarnaast het versterken van de voorzieningen en het verbeteren van de bereikbaarheid van het USP;
- De herstructurering en transformatie van regionale kantorenlocaties;
- Goed bereikbare bedrijfslocaties.

Met deze economische visie legt de provincie het accent op de economische ontwikkelkracht van de oostflank van de stad Utrecht. Het wetenschappelijk cluster rondom de Uithof speelt een essentiële rol in het verder ontwikkelen van de kenniseconomie. Tegelijkertijd liggen juist langs de A27 en de A12 verschillende regionale kantorenlocaties die in aanmerking kunnen komen voor transformatie. En ten slotte wordt veel waarde toegekend aan de aantrekkelijke en gevarieerde landschappen die vooral aan de oostzijde van Utrecht dicht bij het stedelijk gebied liggen.

Figuur 3.2 De sleutelprojecten van Utrecht



3.5 Utrecht: aantrekkelijk en bereikbaar

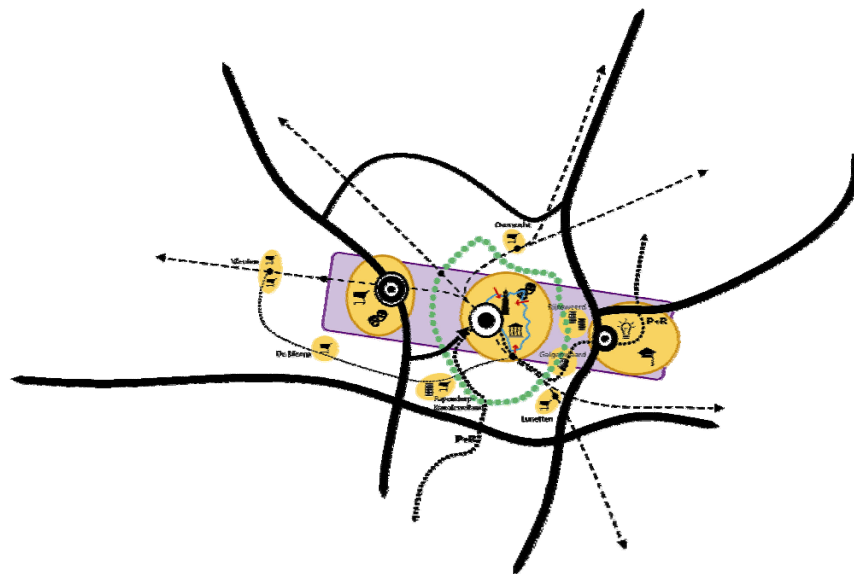
De gemeente Utrecht heeft in 2011 een ambitiesdocument opgesteld waarin zij de ambitie formuleert om zowel de bereikbaarheid als het leefklimaat in de stad te verbeteren. Daarmee zoekt de stad een uitweg in het dilemma dat het zowel het knooppunt van Nederland wil zijn als één van de aantrekkelijkste steden van Nederland. De samenhang tussen een aantrekkelijke en bereikbare stad staat

letterlijk centraal. Voor de stad en de regio heeft de gemeente in dit document de volgende ambities geformuleerd:

- Kernlocaties in de stad multimodaal bereikbaar;
- Versterken van de ruimtelijke samenhang tussen Leidsche Rijn, stationsgebied, binnenstad en de Uithof;
- Het slechten van barrières op de as van kennis en cultuur;
- Kwaliteit in de openbare ruimte centraal stellen;
- Levendige centra op knooppunten;
- De tram als basis van het OV-systeem;
- De fiets als primair vervoersalternatief;
- De stadsring wordt een groene boulevard.

De essentie van de opgave is het slechten van de ruimtelijke en functionele barrières tussen verschillende vitale onderdelen van de stad. Aan de oostzijde en zuidzijde van de stad gaat het dan met name over de grootschalige infrastructuur. De A27 vormt een belangrijke ruimtelijke barrière tussen de stad en de Uithof, evenals de Waterlinieweg. In het ambitiesdocument wordt daarom voorgesteld om de Waterlinieweg, die onderdeel is van de stadsring te transformeren tot een aantrekkelijke groene boulevard die stadsdelen met elkaar verbindt in plaats van elkaar scheidt.

Figuur 3.3 De opgaven van Utrecht: aantrekkelijk en bereikbaar



3.6 Nieuwegein verbindt, structuurvisie 2030

De gemeenteraad van Nieuwegein heeft in januari 2010 de structuurvisie voor de gemeente vastgesteld. Hiermee wordt definitief de stap gezet van een stad die gericht is op expansie naar een stad die zich gaat richten op kwaliteitsverbetering. Het slaan van verbindingen is daarbij de rode draad. Door het aanwijzen van ontwikkel-assen en ontwikkelzones wil Nieuwegein zowel de verbindingen als de kwaliteit verbeteren:

- Wateras: revitaliseren van de kanalen in Nieuwegein tot een mooi en levendig gebied rondom het water;
- Stadsas: aantrekkelijke stadsontsluiting met mix van wonen en voorzieningen;
- Werkas: een betere en duidelijker verbinding tussen de bedrijven en de aansluiting op de snelwegen;
- Lek en uiterwaarden: meer belevingswaarde en gebruikswaarde voor de uiterwaarden en een duidelijker gezicht van de stad naar de rivier toe;
- A12-zone: ontwikkelingszone aan de noordrand van Nieuwegein langs de A12.

Met de A12-zone en de drie ontwikkel-assen zal Nieuwegein in de komende jaren steeds beter verbonden worden met Utrecht en steeds meer als een samenhangend stedelijk gebied gaan functioneren. De inpassing van de A12 speelt daarbij een belangrijke rol.

Figuur 3.4 De ontwikkelassen van Nieuwegein



3.7 Structuurvisie De Bilt

De gemeente De Bilt werkt op dit moment aan een structuurvisie voor de gemeente. In de ontwerp-structuurvisie zijn drie ontwikkelingsrichtingen gedefinieerd die de belangrijkste ambities van de gemeente weergeven.

- Innovatie en creatie: de aanwezigheid van de kennisintensieve bedrijven en instituten en de strategische ligging nabij de Uithof zijn een kans voor het ontwikkelen van een op innovatie en duurzaamheid gerichte economie. Een van de belangrijkste speerpunten hiervan is het versterken van haar positie als voorstation van – en groene loper naar De Uithof. Door het ontwikkelen van een life-science-as met HOV-verbinding en groene werklandgoederen wil de gemeente dit bereiken;
- Vitalisatie: gemeente De Bilt wil de woningbouwopgave koppelen aan leefkwaliteit en voorzieningen om zo de gevolgen van de ontgroening en vergrijzing te beperken;
- Recreatie: het benutten van de centrale ligging in het stedelijke netwerk Utrecht/Almere/Amersfoort tussen verschillende aantrekkelijke landschappen. Een van de speerpunten is het realiseren van aantrekkelijke fiets- en wandelroutes, verblijfsmogelijkheden en het verder toegankelijk maken van de historische landschappen.

Figuur 3.5 De life-science-as van De Bilt



3.8 Conclusie

Het rijk, de provincie en de gemeenten hebben in de afgelopen jaren op het gebied van ruimtelijke en economische ontwikkeling beleidsuitgangspunten vastgesteld die goed op elkaar aansluiten. Zowel op nationaal, regionaal als lokaal niveau wordt er veel belang gehecht aan de versterking van het kenniscluster aan de oostkant van Utrecht in combinatie met een verbetering van het vestigingsklimaat. Er wordt ingezet op aantrekkelijke binnenstedelijke leefmilieus die goed zijn verbonden met de waardevolle landschappen in de directe omgeving. De Nieuwe Hollandse Waterlinie is daarbij een terugkerende rode draad die in vrijwel alle stukken terugkomt.

4. Analyse plannen en projecten

4.1 Inleiding

Op basis van desk-research en gesprekken met verschillende gemeenten en institutionele partijen rondom de A27 en de A12 is een inventarisatie gemaakt van alle plannen en projecten die op dit moment spelen. Er zijn gesprekken gevoerd met (in alfabetische volgorde):

- Bestuur Regio Utrecht (BRU)
- Gemeente Utrecht
- Gemeente Nieuwegein
- Gemeente Houten
- Gemeente De Bilt
- Kwaliteitsteam Planstudie Ring Utrecht
- Natuur en Milieufederatie Utrecht (NMU)
- Projectbureau de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW)
- Staatsbosbeheer
- Stichting Utrechts Landschap
- Utrecht Science Park (USP)

Het resultaat van deze inventarisatie is weergegeven op kaart 4.1 plannen en projecten. De nummers op de kaart verwijzen naar tabel 4.1 plannen en projecten. Deze tabel geeft een zo volledig mogelijk overzicht van de plannen en projecten met de bijbehorende belangrijkste gegevens, zoals de datum, de organisatie en de aard van het plan.

In deze tabel wordt ook de 'hardheid' van de plannen beoordeeld. In de eerste plaats is het natuurlijk van belang of het plan bestuurlijk vastgesteld is. Daarnaast is door Must stedenbouw beoordeeld of er nog 'bewegingsruimte' in de plannen zit. Daarvoor is een onderscheid gemaakt tussen:

- Onveranderlijk, de planvorming of het project is al in zo'n vergevorderd stadium dat er niets meer gewijzigd kan worden;
- Hard, de planvorming of het project heeft al zeer vaste vormen aangenomen maar kan mogelijk op onderdelen nog wijzigen naar aanleiding van de resultaten van de Planstudie Ring Utrecht A27/A12;
- Aanpasbaar, het plan of het project is weliswaar vastgesteld maar biedt nog voldoende ruimte of kent nog aanzienlijke onzekerheden zodat aangenomen kan worden dat het mogelijk aangepast kan worden naar aanleiding van de Planstudie Ring Utrecht A27/A12.

4.2 Overzicht van plannen en projecten

Hieronder volgt een korte beschrijving van de ontwikkeling, status en aandachtspunten van de projecten die een directe relatie hebben met de Planstudie Ring Utrecht:

1. Ruigenhoek is een plan voor de aanleg van een recreatiegebied en natuurontwikkeling ten noorden van Blauwkapel. Hiermee wordt de recreatieve waarde van het buitengebied rondom Utrecht versterkt. Het maakt deel uit van een groter regionaal plan om de recreatieve en

ecologische waarden rondom Utrecht te versterken. Het plan is in uitvoering, de status is: onveranderlijk.

2. Het Veemarktterrein is een plan van de Gemeente Utrecht voor de ontwikkeling van een nieuwe woonwijk gebaseerd op (collectief) particulier opdrachtgeverschap. Het plan is nog niet vastgesteld maar is wel al in vergevorderd stadium, de status is: aanpasbaar.
3. Visie park Voorveldse polder is een plan van de Gemeente Utrecht voor de herinrichting van binnenstedelijk groen ten behoeve van toekomstige recreatie en natuurontwikkeling. De visie is niet vastgesteld, de status is: aanpasbaar.
4. Voorveldsepolder is een inrichtingsplan van de Dienst Landelijk Gebied. Het natuurdoel voor de polder is de ontwikkeling van een nat schraal grasland. Het project is in uitvoering. De status is: onveranderlijk.
5. Hessinglocatie is solitair plan van een ontwikkelaar om luxe woningen te realiseren op een bestaande bedrijfslocatie van de firma Hessing. Door de crisis in de vastgoedsector is de voortgang van dit project op dit moment onzeker. De status is: aanpasbaar.
6. Locatie Provinciehuis is aangekocht door een belegger. De provincie verhuist binnenkort naar het voormalige hoofdkantoor van Fortis iets verderop. Er zijn nog geen concrete plannen bekend. Mogelijk wordt er door de gemeente Utrecht een traject opgestart om een integrale visie te ontwikkelen op de transformatie van de gehele kantorenlocatie Rijnsweerd. De status is: aanpasbaar.
7. De ontwikkelingsvisie voor de Uithof is een breed gedragen plan, grotendeels vastgelegd in bestemmingsplannen. Sinds 2007 worden deelprojecten van deze visie uitgevoerd. De ontwikkelingsvisie als geheel biedt ruimte voor aanpassingen. Onderdelen zijn echter al zo ver gevorderd in dat deze niet meer gewijzigd kunnen worden (bijvoorbeeld het Uithoftransferium dat nu gebouwd wordt). Per deelgebied varieert de status dus van onveranderlijk tot aanpasbaar.
8. Zwembad Kromme Rijn wordt uitgebreid. Dit project is in 2012 voltooid. De status is: onveranderlijk.
9. Visie Kromme Rijn is een gemeentelijke visie die een wenselijke richting formuleert voor de recreatie- en natuurontwikkeling langs de Kromme Rijn. De status is: aanpasbaar.
10. De Visie Nationaal Hockeycentrum Kampong is nog in ontwikkeling. Onderdeel van deze visie is mogelijk de bouw van jongerenhuisvesting. De gemeente is recent gestart met het opstellen van een stedenbouwkundig programma van eisen. De status is dus: aanpasbaar.

11. Toekomstvisie Landgoederen is een visie van de gemeente Utrecht op het behouden, herstellen en ontwikkelen van de karakters van de Landgoederen aan de oostflank van de stad. De status is: aanpasbaar.
12. HOV om de Zuid is de tramverbinding tussen Utrecht CS en de Uithof. Het bestemmingsplan is vastgesteld en de aanbesteding van de onderbouw loopt. Het traject is onveranderlijk, maar op onderdelen zijn nog aanpassing mogelijk, indien noodzakelijk. De status is: hard.
13. Stationsplein Lunetten wordt verplaatst en aangepast in het kader van de spoorverdubbeling. Het project is in een ver gevorderd stadium maar kan op detailniveau nog worden aangepast. De status is: hard.
14. Spoorverbreding Utrecht-Houten is in uitvoering. De status is: onveranderlijk.
15. Landschapsvisie Laagraven Oost is een gemeenschappelijk product van Nieuwegein, Houten en de enveloppencommissie Linieland voor het intensiveren en ontwikkelen van recreatie en natuur en beperkte woningbouwontwikkeling. De bekostiging voor uitvoering is nog niet geregeld. De status is: aanpasbaar.
16. Rondo Houten is een nieuw park tussen Houten en de A27 met ruimte voor sport en leisure. Het plan is nadert de voltooiing. Wat nog ontbreekt is een goede verbinding voor voetgangers en fietsers over de A27 naar Kasteel Heemstede en het landschapspark Laagraven Oost (zie hierboven). De status is: onveranderlijk.
17. BEFU-terrein is een plan van de gemeente Utrecht voor de ontwikkeling van woningen op een voormalig bedrijventerrein. De voortgang van het project is onzeker. De status is: aanpasbaar.
18. Het Prozeeterrein is een plan van de gemeente Utrecht voor de herontwikkeling van een vervallen industrieterrein naar hoofdzakelijk wonen. Het bestemmingsplan is door de Utrechtse gemeenteraad vastgesteld. De status is: hard.
19. Ikea wil haar vestiging aan de A12 op de bestaande locatie op de woonboulevard Kanaleneiland uitbreiden. Het bestemmingsplan is vastgesteld door de Utrechtse gemeenteraad. De status is: hard.
20. Polder Galecop wacht op de geplande ontwikkeling tot een gemengd stedelijk gebied. Door de kredietcrisis ligt de planvorming voorlopig stil. Belangrijk onderdeel voor de ontwikkeling van Polder Galecop is de aansluiting op de A12, de verbinding naar Nieuwegein en de toekomstige ontsluiting van de nieuwbouwwijk Rijnenburg (zie hieronder). Hier zijn nog geen richtinggevende uitspraken over gedaan. De status is: aanpasbaar.
21. Papendorp is een kantorenpark dat sinds 2001 in ontwikkeling is. Het plan is vastgesteld maar kan op detailniveau aangepast worden. De status is: hard.

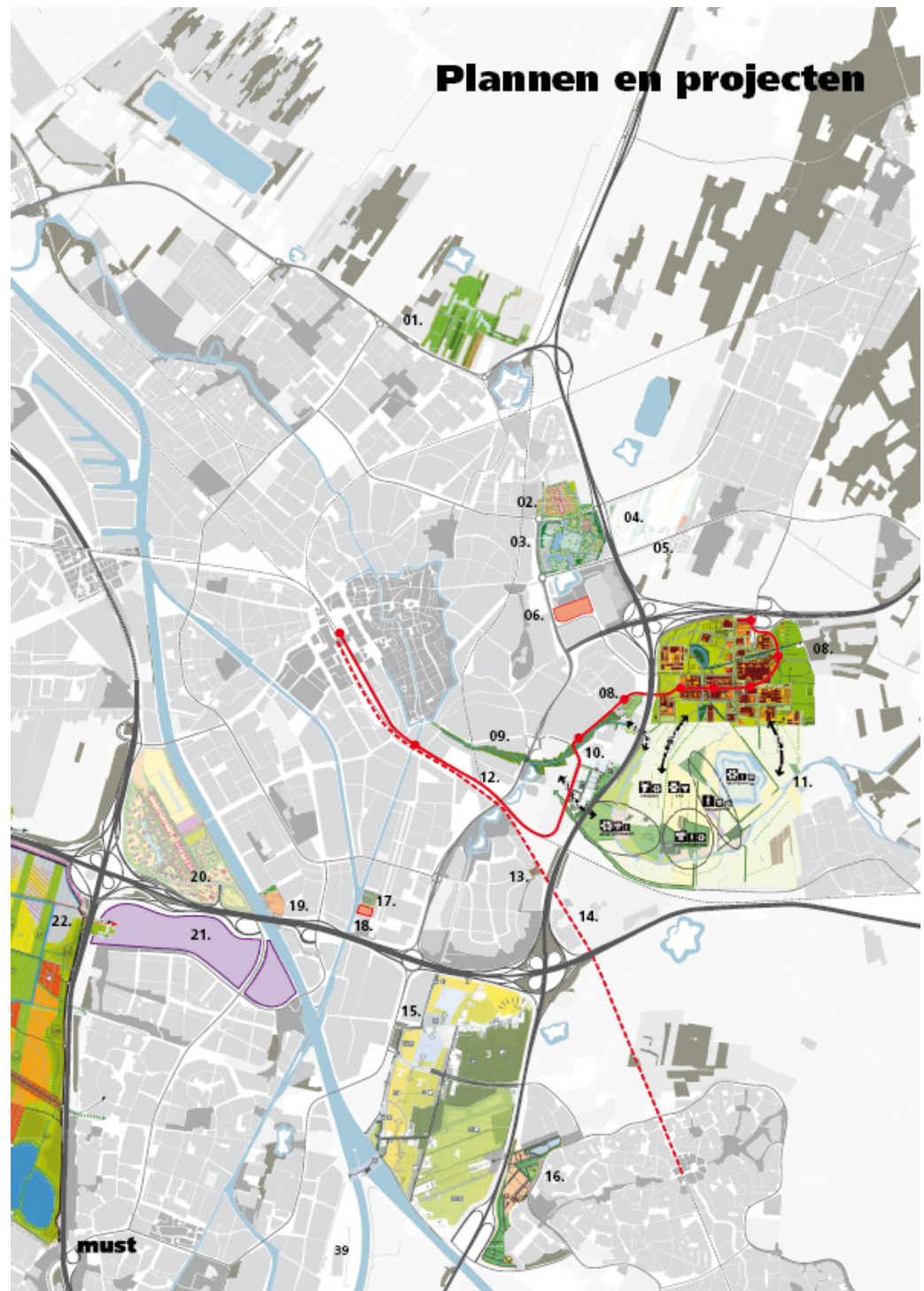
22. Rijnenburg is de grote uitbreidingslocatie van Utrecht. De status van de planvorming is door de economische crisis op dit moment onduidelijk. De status is: aanpasbaar.

4.3 Conclusie

De kaart met plannen en projecten langs de A27 en de A12 toont een grote dichtheid aan plannen. Er zijn veel projecten en uiteenlopende belangen. Bij nadere beschouwing blijkt slechts een beperkt aantal plannen en projecten ook een onveranderlijke status te hebben. Van de meeste projecten is wel zeker dat ze door zullen gaan, maar is er nog ruimte voor wijzigingen en aanpassingen.

In het kader van de Planstudie A27/A12 zijn er dus mogelijkheden om projecten die het invloedsgebied van de Planstudie raken bij te sturen. Omgekeerd ligt er ook een grote kans om plannen en projecten in de omgeving te optimaliseren door de inpassing van de snelweg integraal mee te nemen in het project.

Figuur 4.1 Plannen en projecten



Tabel 4.1 Lijst met plannen en projecten

171	Project	Vast gesteld	Status	Datum	Functie	Organisatie
A27						
01	Ruigenhoek	ja	onveranderlijk	-	recreatie/natuur	DLG/gemeente de Bilt
02	Veemarktterrein	nee	aanpasbaar	-	wonen	Gemeente Utrecht
03	Visie Park Voorveldse polder	nee	aanpasbaar	oktober 2010	recreatie	Gemeente Utrecht
04	Inrichtingsplan Voorveldse Polder	ja	onveranderlijk	2008	natuur	Dienst Landelijk Gebied
05	Hessing locatie	nee	aanpasbaar	-	wonen	De Bilt
06	Locatie provinciehuis	nee	aanpasbaar	-	wonen, zorg, horeca	Particulier belegger
07	Ontwikkelingsvisie de Uithof	ja	hard	oktober 2007	onderwijs, werken, wonen	Uithof Science Park
08	Zwembad de Kromme Rijn	ja	onveranderlijk	december 2010	recreatie	Zwembad Kromme Rijn Gemeente Utrecht, stadsontwikkeling
09	Visie de Kromme Rijn	nee	aanpasbaar	november 2010	natuur	Gemeente Utrecht
10	Visie Hockeycentrum Kampong	nee	aanpasbaar	-	sport, wonen	Bestuur Regio Utrecht / Gemeente Utrecht
11	Toekomstvisie Landgoederen	nee	aanpasbaar	maart 2011	natuur/recreatie	Gemeente Utrecht
12	HOV om de Zuid	ja	hard	juli 2011	infrastructuur	Gemeente Utrecht
13	Stationsplein Lunetten	ja	hard	maart 2011	infrastructuur	Stadsontwikkeling
14	Spoorverbreding Utrecht - Houten	ja	onveranderlijk		infrastructuur	Prorail
15	Landschapsvisie Laagraven Oost	ja	aanpasbaar	april 2011	recreatie/natuur	Enveloppecommissie Linieland
16	Rondo Houten	ja	hard	november 2010	recreatie	Gemeente Houten
A12						
17	BEFU-terrein	nee	aanpasbaar	-	werken	Gemeente Utrecht
18	Prozeeterrein	ja	hard	november 2011	wonen	Gemeente Utrecht
19	Ikea	ja	hard	januari 2011	detailhandel	Gemeente Utrecht
20	Polder Galecop	nee	aanpasbaar	-	wonen/werken	Gemeente Nieuwegein
21	Papendorp	ja	hard	2001	werken	Projectbureau Leidsche Rijn Gemeente Utrecht/ ontwikkelaars
22	Rijnenburg	nee	aanpasbaar	-	wonen/werken	

5. Kansen

5.1 Inleiding

Uit de analyse van de bestaande situatie en de analyse van plannen en projecten komt een duidelijk beeld naar voren. De stad en het landschap kennen een aantal bijzondere unieke kwaliteiten die het verdienen om beschermd te worden en waar mogelijk versterkt te worden. Tegelijkertijd zijn er rondom de A27 en de A12 verschillende stedelijke en landschappelijke projecten in ontwikkeling die kunnen profiteren van een goede afstemming en inpassing van de A27 en A12.

In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste kansen gegroepeerd rondom een aantal grotere thema's die zowel terugkomen in de analyse van de bestaande situatie als in de analyse van de visie, het beleid, de plannen en de projecten. Omdat het om een groot aantal kansen gaat is er voor gekozen de stedelijke kansen en de landschappelijke kansen los van elkaar in beeld te brengen. Soms is er overlap tussen en stad en landschap, maar voor de leesbaarheid van deze rapportage is gekozen voor een afzonderlijke presentatie.

5.2 Stedelijke kansen

Een aantal thema's en gebieden keren steeds weer terug in deze ruimtelijke verkenning, zowel bij de analyse van de bestaande kwaliteiten als de analyses van het beleid en de plannen voor de toekomst. Deze kunnen worden gegroepeerd onder drie overkoepelende thema's die blijkbaar van groot belang zijn:

1. Verbetering van de leefkwaliteit Oostflank van Utrecht. De gefragmenteerde ontwikkeling van de zone langs de A27 heeft geleid tot een onsamenhangende optelling van woonwijken, kantoorlocaties, sportvoorzieningen en relictten uit het verleden. De leefbaarheid en sociale veiligheid in dit deel van de stad is gebaat bij meer ruimtelijke en functionele samenhang van Voordorp tot Lunetten. Dit vraagt om betere verbindingen, vooral voor voetgangers en fietsers, met de nabijgelegen binnenstad en de omliggende landschappen. Een betere ruimtelijke inpassing van de A27 en de A12 kan hier een belangrijke bijdrage aan leveren.
2. Sprong van en naar de Uithof. De Uithof is van groot economisch belang voor Nederland, de Randstad, de Utrechtse regio en de directe omliggende gebieden. Het aantrekkelijke vestigingsklimaat op en rond de Uithof wordt onder andere bepaald door de nabijheid van de binnenstad van Utrecht, de aantrekkelijke ligging in het landschap van de Kromme Rijn en de goede OV-verbinding naar Utrecht CS. Op deze drie aspecten liggen ook de grootste kansen. Met de aanpak van de A27 en A28 ontstaan er kansen om de verbinding van en naar de Uithof aanzienlijk aantrekkelijker te maken. De huidige onderdoorgangen onder snelwegen kunnen ingrijpend verbeterd worden waardoor de Uithof gevoelsmatig dichterbij de stad kan komen te liggen. Ook de verbinding met het aantrekkelijke landschap van de Kromme Rijn en de routes langs de Kromme Rijn naar de binnenstad zijn van groot belang voor de identiteit van de Uithof. En tenslotte biedt de koppeling

tussen de snelweg en de nieuwe tramlijn goede mogelijkheden om een nieuwe vervoersas met ontwikkelingskansen aan de oostflank van Utrecht te realiseren. Kortom het is tijd voor zowel de stad Utrecht als voor de Uithof zelf om de sprong te maken over de A27 en de A28. De ruimte voor verdere ontwikkeling op de Uithof is namelijk beperkt en de stad is gebaat bij een grotere fysieke nabijheid van het kenniscluster. De directe omgeving van de snelwegen beter benut worden voor de intensivering van het grondgebruik op de Uithof. Tegelijkertijd ligt er een opgave om de bestaande kantorenlocatie Rijnsweerd aan te pakken. De koppeling met de Uithof en de bereikbaarheid vanaf de A27 en A28 opent kansrijke perspectieven voor de herontwikkeling van deze locatie.

3. Inpassing Waterlinieweg. De Planstudie Ring Utrecht A27/A12 richt zich op de snelwegen. Voor een goede ruimtelijke inpassing moet het blikveld echter verbreed worden. De huidige Waterlinieweg is namelijk een minstens zo grote ruimtelijke en functionele barrière aan de oostflank van de Utrecht als de A27. Omdat de gemeente Utrecht met de gedachte speelt om de stadsring te downgraden tot een stadsboulevard, ontstaan er ook voor de Waterlinieweg kansen om deze beter in te passen in de stedelijke omgeving. Er ligt dus een grote kans om beide projecten in samenhang met elkaar te beschouwen en de locatie en aard van de ingrepen goed op elkaar af te stemmen. Dan is de kans groter dat de ingrepen die worden gedaan voor de betere inpassing van de A27 meer positieve effecten zullen hebben voor de omgeving.

5.3 Landschappelijke kansen

De kwaliteit van het landschap speelt een belangrijke rol in het vestigingsklimaat van Utrecht. De ecologische en recreatieve waarde van de landschappen is echter wel vaak voor verbetering vatbaar. Vooral de aanleg van nationale infrastructuur (snelwegen, spoorwegen en kanalen) heeft geleid tot een fragmentatie van landschappelijke eenheden. Bovendien is de cultuurhistorische waarde van met name de Nieuwe Hollandse Waterlinie door deze fragmentatie steeds minder zichtbaar. Net als bij de stedelijke kansen kunnen er op basis van de analyses drie overkoepelende thema's genoemd worden die blijkbaar van groot belang zijn:

1. De Nieuwe Hollandse Waterlinie, een landschap van noord naar zuid. De unieke cultuurhistorische waarde van de Nieuwe Hollandse Waterlinie biedt een dankbaar aanknopingspunt om de recreatieve en ecologische samenhang langs de oostflank van Utrecht te verbeteren. Voor plant en dier is de verbinding tussen de Vechtplassen de Kromme Rijn van groot belang. Maar ook voor de recreatieve druk op het Kromme Rijngebied is het wenselijke dat de verbindingen naar aangrenzende recreatiegebieden worden verbeterd en de druk zich meer kan verspreiden. De bereikbaarheid vanuit de stad is natuurlijk van groot belang. Vooral de landgoederen en de forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie zijn topattracties die vaak op een steenworp afstand van de stad liggen maar niet makkelijk bereikbaar zijn. Op een aantal plekken vormen de A27, de A28 en de A12 belangrijke barrières. Door de verbetering van de dwarsverbindingen over of onder deze snelwegen kunnen er in het omliggende landschap verschillende kansen

ontstaan voor de verbetering van ecologische, recreatieve en cultuurhistorische waarden.

2. Versterk het landschap in de stad. De Kromme Rijn prikt met het jaagpad diep in het stedelijk gebied van Utrecht. In feite ligt tussen het Ledig Erf en Amelisweerd een binnenstedelijk landschap. Kansen voor het landschap liggen dus niet alleen buiten de bebouwde kom, maar ook in de stad zelf. Het hoog gewaardeerde vestigingsklimaat van Utrecht is onder andere te danken aan dit soort landschappelijke inprikkers. De kwaliteit van dit binnenstedelijk landschap is echter niet altijd even hoog. Vooral de A27 en de Waterlinieweg vormen grote barrières in het landschap van de Kromme Rijn. Verbetering van de kruisende verbindingen onder de A27 en de Waterlinieweg vergroot de kansen voor een verdere versterking van de Kromme Rijn tot aantrekkelijk binnenstedelijk landschapspark. Bijzondere aandacht vraagt de entree van landgoed Amelisweerd. Door een betere inpassing van de A27 kan de entree verplaatst worden naar de westzijde van de A27 waardoor het landgoed gevoelsmatig in de stad komt te liggen. Deze nieuwe entree ligt overigens precies op de plek aan de Koningsweg waar de nieuwe tramlijn naar de Uithof passeert. Een tramhalte op deze plek maakt één van de meest geliefde landschappen van Utrecht zelfs met openbaar vervoer direct toegankelijk.
3. Meekoppelen hydrologische opgaven. Omdat Utrecht op de rand van de Utrechtse Heuvelrug en het veenweidegebied ligt zijn er veel kwelstromen aan de oostflank van de stad. Op een aantal plekken zijn deze ondergrondse waterstromen door bebouwing en infrastructuur onderbroken... check Haskoning.

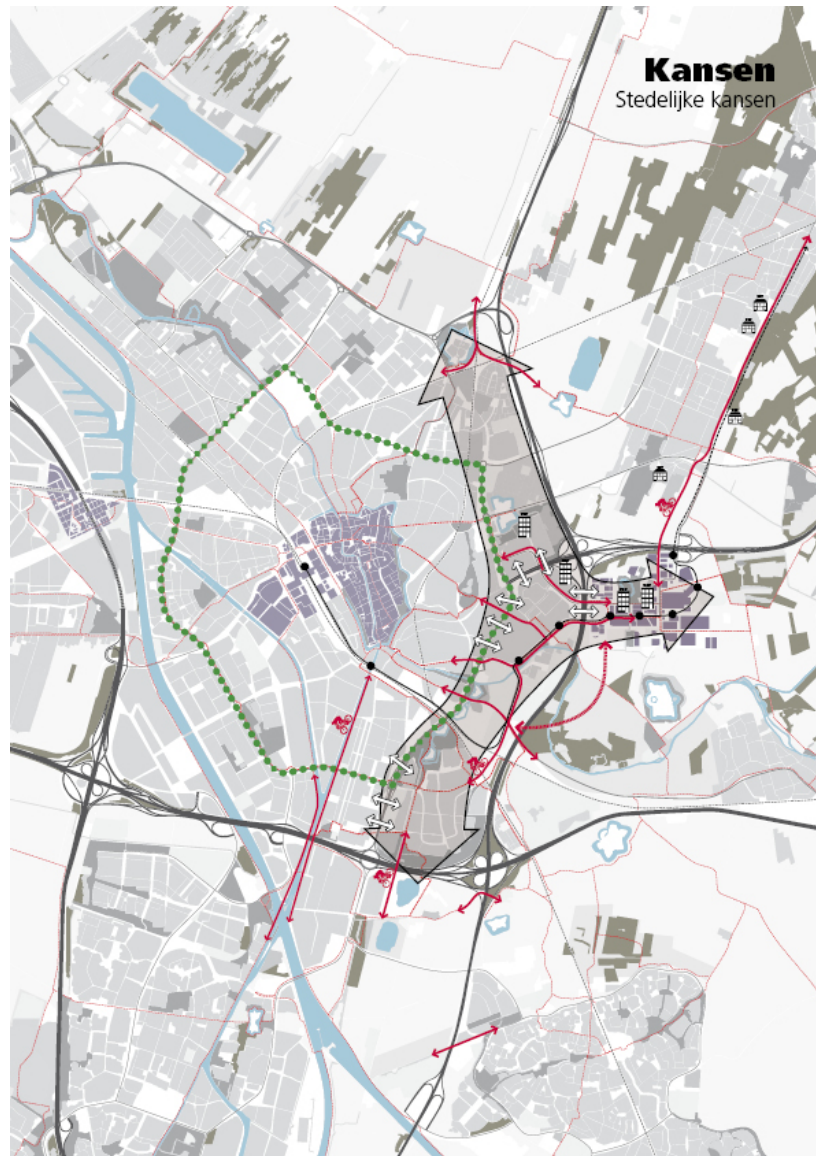
5.4 Conclusie

Veel van de hierboven genoemde kansen vallen grotendeels buiten de bevoegdheid van Rijkswaterstaat en de kaders van de Planstudie. Samenwerking is echter essentieel omdat een goede inpassing vaak een cruciale voorwaarde voor omgevingspartijen om de kansen ook te kunnen benutten. Iedere partij is uiteindelijk verantwoordelijk voor de oplossing van een deelprobleem op eigen territorium. Als het om bovenstaande kansen gaat heeft Rijkswaterstaat dus de taak om op veel plekken een belangrijke bijdrage te leveren aan het verbeteren van de kruisende verbindingen over of onder de A27, de A28 en de A12. Op basis van de bovenstaande kansen moet daarbij in ieder geval gedacht worden aan het verbeteren van:

- De recreatieve verbinding over of onder de A27 naar kasteel Heemstede;
- De recreatieve verbinding over of onder de A27 naar Fort 't Hemeltje;
- De recreatieve verbinding over de A27 naar Amelisweerd;
- De onderdoorgang voor voetgangers en fietsers langs de Kromme Rijn;
- De onderdoorgangen voor voetgangers en fietsers naar de Uithof;
- De ecologische en recreatieve verbinding t.h.v. Sandwijck;
- De ecologische en recreatieve verbinding Voordorpsedijk;
- De onderdoorgang van het inundatiekanaal bij de A12;
- De onderdoorgang van het Merwedekanaal/ Vaartsche Rijn bij de A12.

Maar de omgeving heeft ook belang bij andere aspecten van inpassing. Geluidswerende voorzieningen kunnen ontwikkelingskansen voor een locatie maken of breken en een goede bereikbaarheid vanaf de snelweg is voor sommige gewenste ontwikkelingen een essentiële voorwaarde. Daarom zal in de volgende fase, bij de uitwerking van de verschillende inpassingvarianten, ook nadrukkelijk moeten worden gekeken naar de mogelijke effecten van geluidswerende voorzieningen en de gevolgen van de verandering van de bereikbaarheid voor de ontwikkelingskansen van gebieden in de omgeving van de Planstudie A27/A12.

Figuur 5.1 Stedelijke kansen








Stedelijke kansen

-  Verbeteren kwaliteit Oostflank van Utrecht
-  Sprong Uithof
-  Life-en-science landgoederen
-  Groene stadsboulevard
-  Verbeteren samenhang tussen stadsdelen
-  Verbeteren langzaamverkeers-verbindingen

Figuur 5.2 Landschappelijke kansen



Landschappelijke kansen

-  Verbeteren samenhang van het landschap
-  Verbinding vanuit de stad tot Amelsweerd/Kromme Rijn versterken
-  Nieuwe / verbeteren recreatieve verbindingen
-  Nieuwe / verbeteren ecologische verbindingen
-  Meekoppelen hydrologische opgaven

6. Aanbevelingen

De resultaten van deze ruimtelijke verkenning bevatten bouwstenen voor het beoordelingskader van de Planstudie Ring Utrecht A27/A12. De belangrijkste zijn in de navolgende vijf punten samengevat en kunnen meegenomen worden in het brede beoordelingskader met de wettelijke kaders en regelgeving, het MER 1^e fase, het advies van de commissie MER, de opbrengsten van de consultatieronden met de omgeving en de aanvullende richtlijnen.

1. De grootste stedelijke én landschappelijke opgaven concentreren zich tussen Lunetten en Rijnsweerd. Hier is een nationale, regionale en stedelijke focus op de verbetering van de relatie stad-kenniscluster-landschap. Inzet op een goede inpassing van dit deel van de A27, met extra aandacht voor goede kruisende verbindingen (vooral voor fietsers, voetgangers en recreatief verkeer) is cruciaal.
2. De passages van de A27 bij de Archimedeslaan, Weg tot de Wetenschap, de Kromme Rijn en de Koningsweg kunnen niet los worden gezien van de passages van de Waterlinieweg. Beide wegen vormen een onwenselijk grote functionele en ruimtelijke barrière aan de oostflank van Utrecht.
3. Er is een mismatch tussen de tijdsplanning van de A12 en de omgeving. Denk aan de ontwikkeling van de zone Galecop, de entreeroutes naar Nieuwegein, de onderdoorgangen langs de kanaaloevers en de ontwikkelingen langs het Merwedekanaal. Deze ontwikkelingen zijn allemaal gebaat bij snelle duidelijkheid over de toekomstige inpassing van de A12, de toekomstige bereikbaarheid en de toekomstige kwaliteit van de dwarsverbindingen.
4. Splitsen en knopen zijn vanuit het oogpunt van ruimtelijke inpassing weinig onderscheidend. Op detailniveau zijn er echter wel degelijk relevante verschillen. Deze zijn echter niet van doorslaggevend belang om in deze fase van de Planstudie een van de twee varianten af te laten vallen.
5. De parallelbanen bij de variant knopen leiden tot een ander bereikbaarheidsprofiel van locaties langs de A27. Sommige bestemmingen zullen dan alleen bereikbaar zijn via de parallelbanen. Wat de gevolgen kunnen zijn voor de ontwikkelingskansen van verschillende locaties langs de Oostflank van Utrecht (positief of negatief) is op dit moment moeilijk te beoordelen.

Bijlage 1 - Literatuurlijst

Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (juni 2011)

Aanvullende Richtlijnen Commissie MER

Economische visie Provincie Utrecht (oktober 2011)

Utrecht: aantrekkelijk en bereikbaar (juni 2011)

Nieuwegein verbindt, structuurvisie 2030 (januari 2010)

Ontwerp Structuurvisie De Bilt (oktober 2011)

www.ikgaverder.nl

Bijlage 2 - gesprekken

Gemeente Utrecht:

- Martine Sluijter
- Martine van Rijn
- Han Schraders
- Claar Talsma
- Ronald Tamse

Gemeente Nieuwegein

- Anja Poot

Gemeente Houten

- Sjoerdje van Muiswinkel
- Peter Bos
- Jeroen Zwart
- Gijs van Zijl

Gemeente De Bilt

- John Kragting
- Mette Corsel
- Trudy Maas

Staatsbosbeheer

- Vera Geelen

Projectbureau de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW)

- Paul Berends
- Rienke de Groot

Natuur en Milieufederatie Utrecht (NMU)

- Marcel Blom
- Pepijn Binkhorst

Utrecht Sience Park (USP)

- Leunie van Zwieten
- Ruut van Rossem
- Art Zaaijer

Stichting Utrechts Landschap

- Hendrike Geessink

Kwaliteitsteam Planstudie Ring Utrecht

- Ton Venhoeven
- Anco Schut
- Han Lorzing
- Marielle Hoefsloot
- Tertius Hanekamp
- Rick ten Doeschate

Bijlage 3 - Gespreksverslagen

(chronologisch)

B3.1 Gespreksverslag Tram Uithof

Datum: 15 augustus 2011
Aanwezig: Marc Koolwijk, RWS
Susan van Hees, RWS
Wouter Veldhuis, Must
Sanneke van Wijk, Must
Henk Beekhof, gemeente Utrecht
Bernisse Pluim, gemeente Utrecht

Vanaf het Centraal Station wordt een tramlijn aangelegd richting de Uithof. Het tracé loopt vanaf het centraal station langs het huidige spoortracé richting station Lunetten. Vanaf daar neemt de tram een bocht en sluit aan op de Laan van Maarschalkerweerd. De tram vervolgt zijn tracé via de Weg tot de Wetenschap over de Uithof naar de P&R-voorziening nabij de A28.

Stand van zaken.

Voor het traject vanaf 'Burgerzaken' tot aan de P&R-voorziening is het bestemmingsplan goedgekeurd. Voor het overige deel is nog geen bestemmingsplan vastgesteld. Bijna alle grond is door de gemeente Utrecht verworven. De aanleg van de tram gebeurt in twee fases: de onderbouw en de bovenbouw. In januari 2012 wordt gestart met de onderbouw. In 2017 moet ook de bovenbouw gereed zijn, zodat de tram in 2018 kan gaan rijden. Het gedeelte van het tracé dat evenwijdig loopt aan de treinsporen wordt door ProRail uitgevoerd.

Aandachtspunten.

- Halte Koningsweg:

De halte Koningsweg is vervallen. De overkapping van de bak van Amelisseweerd kan voor een nieuwe entree van Amelisseweerd zorgen. Een halte bij de Koningsweg kan dan juist heel aantrekkelijk zijn. De halte is wel in het bestemmingsplan opgenomen. Ook is er ruimte gereserveerd in het voorlopige ontwerp.

- Nieuwe brug over de Kromme Rijn:

Er moet een nieuwe brug komen over de Kromme Rijn ter hoogte van de Laan van Maarschalkerweerd. De brug komt op dezelfde hoogte als de huidige brug. Het jaagpad, dat langs de Kromme Rijn loopt, wordt onder de brug doorgetrokken.

- Bocht bij Kromme Rijnbad

De tram moet ter hoogte van het Kromme Rijnbad een bocht maken om de A27 te kunnen passeren. Uit tekeningen van het tracé moeten blijken of dit consequenties heeft voor de verbreding van de A27.

- Zoekruimte onderstation:

Ter hoogte van de kruising met de A27 moet een onderstation van de tram komen. Het onderstation zorgt voor de stroomvoorziening van de tram. De locatie van het onderstation moet begin 2015 bekend zijn, zodat gestart kan worden met het aanleggen van de bovenbouw. De locatie kan variëren. Beide zijdes van de A27 zijn mogelijk. Eventueel kan het onderstation ook in het talud van de snelweg opgenomen worden.

- P&R en opstelstroken:

De eindhalte van de tramlijn komt tegenover de oprit van de A28 te liggen. De eindhalte wordt gecombineerd met een gebouwde P+R-voorziening. Tussen het gebouw en de A28 is een beperkte ruimte beschikbaar voor de opstelstroken van de trams. Het huidige ontwerp sluit precies aan op de eigendomsgrens van Rijkswaterstaat (de bermsloot). Het bestemmingsplan voor het ontwerp is nog niet vastgesteld.

En verder.

- Er is een integraal Programma van Eisen opgesteld voor de tram. Hierin staan de randvoorwaarden. Deze wordt opgestuurd naar RWS en Must.
- Tekeningen en doorsnedes van de tramlijn worden opgestuurd. Onder andere het ontwerp van de brug over de Kromme Rijn.

B3.2 Gespreksverslag Staatsbosbeheer

Datum: 16 augustus 2011
Aanwezig: Mascha Lichtendahl, RWS
Wouter Veldhuis, Must
Sanneke van Wijk, Must
Vera Geelen, Staatsbosbeheer

Fort 't Hemeltje.

Fort 't Hemeltje maakt onderdeel uit van de Hollandse Waterlinie. Staatsbosbeheer restaureert het fort en wil een gedeelte van het fort in de markt zetten als kantoorlocatie. Het ontvlechten van de verkeersstromen op de A27 kan betekenen dat de snelweg dicht op het fort komt te liggen. De ontsluiting van het fort en de geplande parkeervoorziening zijn daarom niet zeker. Vanuit de bestuurlijke discussie (27 mei 2011) zijn de volgende punten gekomen:

- Geluidsvoorzieningen. Wel of geen geluidsvoorzieningen treffen voor het fort. De keuze is afhankelijk van de beleving van het fort. Zichtbaar aan de snelweg of rust op het fort zelf.
- Nieuwe recreatieve verbinding. Een mogelijke nieuwe recreatieve verbinding vanaf het Fort 't Hemeltje naar de Waijensedijk.
- Zilvia's hoeve. De verbreding van de A27 en knooppunt Lunetten vindt hoogstwaarschijnlijk plaats op het terrein van de manege. Door de bestuurders is geopperd om de manege te verplaatsen naar het recreatieterrein Nieuw Wulven.
- Ontsluiting van het fort. Door de verbreding van de A27 komt de ontsluiting van het fort in het nauw. Vanuit cultuurhistorisch oogpunt is echter een ontsluiting vanaf de achterzijde van het fort gewenst.

Hydrologisch onderzoek

Er is een wateropgave voor de oostflank van Utrecht. Maar er is geen specifieke locatie waar deze opgave opgelost moet worden. Het waterschap wil het watersysteem van Fort 't Hemeltje isoleren om zo de kwantiteit en kwaliteit van het water te verbeteren. Daarnaast moeten een aantal duikers vergroot worden, die gelijk gepaard kunnen gaan met het aanleggen van een ecologische verbinding.

EHS-herijking

Natuurorganisaties hebben samen met de provincie Utrecht een akkoord opgesteld waarin zij een bod doen voor de herijking van de EHS. Daarin wordt de huidige EHS onderverdeeld in drie categorieën. 1500ha natuur wordt nog voor 2018 gerealiseerd. 1500ha wordt ontgrend en behoort niet meer tot de EHS. De overige 3000ha vallen in de nieuwe 'groene contour'. In de groene contouren zijn aanvullende beperkingen van kracht. Het akkoord van Utrecht wordt opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie van Utrecht. Op dit moment ligt er een voorontwerp. Verwacht wordt dat er half juli 2012 een nieuwe versie van het PRS ligt.

Rijkswaterstaat heeft de verplichting om het aantal hectares EHS dat verdwijnt door de verbreding van de A27 te compenseren. Onduidelijk is welke gebieden onder de EHS vallen, nu de herijking in het verschiet ligt. Echter zolang de herijking niet wordt vastgesteld blijft de oude EHS-contouren van kracht.

Kansen voor de natuur

De focus voor de natuur ligt op de bak van Amelisweerd, terwijl er ten noorden en ten zuiden van Amelisweerd veel kansen liggen. Staatsbosbeheer heeft een kansenverkenning gemaakt waarin zij aangeven welke kansen zij zien in de vier gebieden: Noorderpark, omgeving de Bilt, Amelisweerd en omgeving Houten.

En verder

- De bak bij Amelisweerd moet verbreed worden. Omdat de pijlers in het folie dwingen tot een verbreding. En omdat de huidige damwanden van de bak niet geschikt zijn om een dakconstructie te dragen.
- Het waterschap wil graag in de bocht van de Kromme Rijn, nabij de A27, een bezinkingsbak aanleggen.

B3.3 Gespreksverslag Gemeente Houten

Datum: 18 augustus 2011
Aanwezig: Wouter Veldhuis, Must
Sanneke van Wijk, Must
Sjoerdje van Muiswinkel, gemeente Houten
Peter Bos, gemeente Houten
Jeroen Zwart, gemeente Houten (later)
Gijs van Zijl, gemeente Houten (later)

Laagraven

De landschapsvisie is door de gemeente Houten en Nieuwegein vastgesteld. Houten wil met deze visie voornamelijk de recreatie versterken in het groen. Terwijl voornamelijk de gemeente Nieuwegein ook een bouwopgave op het terrein heeft liggen. Er zijn veel kleine ontwikkelingen in het gebied gaande. Het golfterrein wil uitbreiden. Kasteel Heemstede wil zijn historische tuinen opnieuw aanleggen. Doordat de gemeente geen financiering heeft om het gebied te ontwikkelen, zijn er veel initiatieven van de eigenaren in het gebied zelf.

Rondo

Het bestemmingsplan van het Rondo wordt komende maand vastgesteld. Op het terrein komt een particulier landgoed, waarop een evenementencomplex wordt gerealiseerd. Verwacht wordt dat in 2013 met de bouw van het complex wordt begonnen. Ten zuiden daarvan ligt een wandelgebied, en ook een tenniscomplex maakt deel uit van het plan. Er wordt geïnvesteerd in de toeleidende fietspaden om het gebied goed te verbinden met de omliggende woonwijken. De gemeente Houten heeft de wens voor een nieuwe fietsverbinding over de A27. Op de plaats van de oude oprijlaan van kasteel Heemstede zien zij een mooie aanleiding om het Rondo te verbinden met Laagraven.

Rondeel

Vlak aan de A27 liggen verschillende kantoorpanden en de Expo Houten. Tussen de gebouwen en de snelweg ligt een groot parkeerterrein ten behoeve van deze bedrijven. Met name als er groot evenement plaats vindt in de Expo Houten is er een grote parkeerdruk. Een aantal parkeerplaatsen worden opnieuw ingericht en deels uitgebreid zodat meer ruimte ontstaat.

Fort 't Hemeltje

Er zijn plannen om de oude tankgracht tussen fort Vechten en fort 't Hemeltje opnieuw aan te leggen. In combinatie met een recreatieve route. Het gebruik van het fort wordt geprivatiseerd en geschikt gemaakt voor een kantoorfunctie. De gemeente Houten wil er graag/zijn in gesprek met een kenniscentrum, die gekoppeld is aan de Universiteit Utrecht en Nijenrode. Fort 't Hemeltje wordt het fort van de duurzaamheid.

En verder

De plannen voor de treinverbinding naar Breda zijn niet in de opgave van de Ring Utrecht opgenomen.

B3.4 Gespreksverslag Gemeente Nieuwegein

Datum: 18 augustus 2011
Aanwezig: Wouter Veldhuis, Must
Sanneke van Wijk, Must
Anja Poot, gemeente Nieuwegein

Rijnenburg

Het planproces voor de gebiedsontwikkeling in Rijnenburg is stopgezet. De toekomstige ontsluiting van Rijnenburg moet plaatsvinden via het bestaande netwerk. Dat betekent dat deze via het gebied de Galecop zal aantakken op de aansluiting Papendorp.

Galecop

Galecop wordt een gemengd stedelijke zone, met voornamelijk bedrijven en kantoren. De grond van Galecop is aangekocht en drukt op de grondexploitatie van de gemeente. De ontwikkeling van het terrein is uitgesteld vanwege de marktsituatie en de onduidelijke situatie rondom de ontwikkeling van Rijnenburg. Vanuit de grondexploitatie ligt de druk om het terrein snel te ontwikkelen. De gemeente Nieuwegein is/wil met haar partners om tafel om een gezamenlijke oplossing te zoeken.

Liesbosch

Voor de Liesbosch is een conserverend bestemmingsplan opgesteld. Om de bereikbaarheid te verbeteren wordt er onderzocht hoe, met kleine aanpassingen, de Laagravenseweg beter kan functioneren. Na 2030 ligt er een transformatieopgave.

Laagraven

Er is een landschapsvisie opgesteld die door de gemeente Houten en Nieuwegein is vastgesteld. In het gebied komt ruimte voor woningen, volgens het rood-voor-groen-principe. Met de ontwikkeling van de woningen moet onderzocht worden of het huidige netwerk extra capaciteit aan kan. De 'weg naar Houten' zit aan zijn capaciteit. In het plan wordt de wens uitgesproken voor de herstelling van het inundatiekanaal met langzaamverkeer verbinding tussen de Lunetten en het Amsterdam Rijnkanaal.

Structuurvisie

In de vastgestelde structuurvisie kiest de gemeente Nieuwegein voor het inzetten op kwaliteit. De A12-zone moet plaats bieden aan een meer gedifferentieerd woningaanbod. Via vijf pijlers wordt deze kwaliteitsverbetering opgepakt.

1. Wateras. De verbinding van Vreeswijk, via Jutphaas naar Utrecht.
2. Stadsas. Directe entree van Nieuwegein.
3. Werkas. Bedrijvige entree van Nieuwegein.
4. Lekgebied. Groene investering langs de uiterwaarde.
5. A12-zone. Realiseren van nieuwe woon- en werkmilieus.

Kansen

- Routes langs het Amsterdam Rijnkanaal. Samen met het BRU heeft de gemeente Nieuwegein de wens om de routes langs het Amsterdam Rijnkanaal en Merwedekanaal te verbeteren. Er komt een brug over het kanaal ter hoogte van de plofsluis.

- Aansluiting Papendorp. De huidige afslag levert tot 2020 geen problemen op. Daarom wordt de aansluiting in de planstudie niet aangepakt. Met de ontwikkelingen van Galecop of Rijnenburg zal de aansluiting mogelijk wel een probleem opleveren voor 2020. In de BO-MIRT wordt de aansluiting genoemd.

B3.5 Gespreksverslag Gemeente Utrecht

Datum: 18 augustus 2011
Aanwezig: Wouter Veldhuis, Must
Sanneke van Wijk, Must
Martine van Rijn, gemeente Utrecht
Han Schraders, gemeente Utrecht
Martine Sluijter, gemeente Utrecht

Verkenning NRU/A27

De gemeente Utrecht heeft een verkenning gemaakt voor de oostflank van Utrecht. Deze verkenning is gekoppeld aan de onderdoorgangen van de NRU en de A27. De belangrijkste onderdoorgangen zijn de Kromme Rijn, de Koningsweg en de verbindingen naar de Uithof.

Ecopassages

Er zijn twee ecopassages in aanleg. Deze leggen de verbinding over de N-wegen ten oosten van Utrecht. De onderdoorgang van de Eindhovendreef is net gerealiseerd. Deze zorgt voor een goede verbinding tussen stad en Ruigenhoek.

Buitengebied oostflank

De gemeente de Bilt werkt aan een structuurvisie waarin zij op zoek zijn naar een bestemming van het gebied aan de A27. Op dit moment zien zij het gebied als een 'parkzone'. De gemeente Utrecht wil graag een verbinding tussen de Uithof, via Sandwijck, richting de Biltstraat.

Studentenwoningen

Kampong wil 100 studentenwoningen realiseren op zijn terrein. De gemeente Utrecht gaat het komende half jaar werken aan het SPvE. Wellicht is het mogelijk om de ontsluiting van de woningen te combineren met een fietsroute langs de A27.

Kansen

- Stadsring. De gemeente Utrecht heeft een onderzoek gedaan naar de stadsring en haar verkeersdruk. Het is mogelijk om de stadsring te versmallen naar 2x1. Daarbij is er directe invalsweg naar het stadscentrum vanaf de A2, de zogenaamde fly-in. Met het downgraden van de Waterlinieweg maak je het mogelijk om de opgesloten gebieden tussen de A27 en Waterlinieweg te (her)ontwikkelen. Het downgraden van de Waterlinieweg tot 2x1-weg in de toekomst kan leiden tot meer drukte op de A27. Wellicht is het daarom verstandig om voor de A27 te kiezen voor een robuust systeem, met een klein beetje overcapaciteit.
- Fietsverbindingen. Het fietsnetwerk concentreert zich nu voornamelijk op de noordzijde van de binnenstad. Er zijn goede mogelijkheden om het fietsnetwerk evenrediger te verdelen over de stad. Een zuidelijke route via het nieuwe station Vaartsche Rijn, via Ledig Erf en de Kromme Rijn/Rubenslaan biedt goede kansen. Langs de Kromme Rijn ligt een jaagpad. Ruimte voor een hoofdfietsroute is er niet. Tevens wordt er een nieuwe fietsroute tussen station Lunetten en de Koningsweg aangelegd. Deze route verbindt het geïsoleerde Lunetten met de oostflank.

B3.6 Natuur en Milieufederatie Utrecht

Datum: 25 augustus 2011
Aanwezig: Wouter Veldhuis, Must
Marcel Blom
Pepijn Binkhorst

Werk met werk maken

NMU is geen voorstander van de verbreding van de A12, A27 en A28. Maar als je deze wegen toch aanpakt dan ontstaat er in de ogen van het NMU ook de verplichting om de huidige inpassing te verbeteren. Voor het verder versterken van een succesvolle en compacte stad als Utrecht is dit een belangrijke voorwaarde. Ruimte kan intensiever benut worden en aantrekkelijker ingericht worden als de hinder van de snelwegen vermindert. Werk met werk maken impliceert ook dat alle verantwoordelijke partijen goed samenwerken en financieën koppelen.

Stad-land en stad-stad

Het NMU vraagt aandacht voor de dwarsverbindingen rondom de snelwegen aan de oostkant van Utrecht. Daarbij gaat het enerzijds om de recreatieve verbindingen vanuit de compacte stad naar het aantrekkelijke buitengebied. De Nieuwe Hollandse Waterlinie is daarbij een belangrijke potentiële landschappelijke en cultuurhistorische drager. Anderzijds gaat het ook om de verbindingen tussen verschillende delen van de stad en de omliggende gemeenten aan weerszijden van de snelwegen. Vooral de verbindingen naar de Uithof zijn in dit kader cruciaal.

Leefbaarheid

Luchtkwaliteit en geluidsoverlast zijn voor het NMU de belangrijkste zorgpunten op dit moment. De bewoners van Utrecht en omliggende gemeenten hebben recht op een leefbare woonomgeving. Verbetering van de huidige situatie zou uitgangspunt moeten zijn.

Aandachtspunten.

- Verbindingen naar de Uithof onder de A27. Denk aan een tramhalte bij de A27 om de ontwikkelpotentie van de directe omgeving van de A27 te vergroten. Hierdoor kan de Uithof de sprong naar de stad maken.
- De knoop bij Blauwkapel vraagt extra aandacht. Dit is essentiële schakel in het recreatieve, ecologische en cultuurhistorische netwerk.
- Verbeter de routes die er zijn, helderheid en overzichtelijkheid moet voorop staan bij de kruisingen van de snelwegen.
- Denk vooruit! Maak geen toekomstige ontwikkelingen onmogelijk. De oostflank van Utrecht is gebaat bij een blijvende dynamiek en vitaliteit.
- SER heeft over Utrecht gezegd dat de toegang tot de groene gebieden van belang is voor de economische waarden in deze regio.

B3.7 Gespreksverslag Nieuwe Hollandse Waterlinie en Utrechts Landschap

Datum: 26 augustus 2011

Aanwezig: Sanneke van Wijk, Must
Paul Berends, Nieuwe Hollandse Waterlinie
Rienke Groot, Nieuwe Hollandse Waterlinie
Hendrike Geesink, Utrechts Landschap

De Tuinen van Utrecht

Het Utrechts Landschap heeft in 2009 een visie gemaakt voor de landgoederenzone ten oosten van Utrecht. Daarin vervult de Uithof een belangrijke schakel als verbetering van de stad-landrelatie. Er wordt onder andere gewerkt aan een wandelpadensysteem voor de bezoekers van het Universitair Medisch Centrum. Daarnaast wordt onderzocht hoe het transferium in het weekend kan gaan functioneren als groentransferium. Vooral de koppeling aan de Uithoflijn, met halte Koningsweg, kan een interessante ontwikkeling zijn.

Voorveldsche Polder

Er is een natuurontwikkelingsplan ontworpen voor de Voorveldsche Polder. De gronden zijn inmiddels aangekocht, maar de realisatie van het plan is stilgelegd.

Werken van Griftenstein

Een plan voor de herinrichting van het noordelijk deel van de werken van Griftenstein. De Werken van Griftenstein maken deel uit van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en bestaan uit een stelsel van loopgraven en kazematten. De restauratie moet de werken toegankelijk maken. Er worden paden en recreatieve voorzieningen aangelegd. Ter hoogte van de Werken van Griftenstein wordt tevens gewerkt aan een ecologische verbinding over de Utrechtseweg.

Wateropgave

Het is onduidelijk wat de wateropgave is in de oostflank van Utrecht. Er schijnt geen kwantitatieve opgave te zijn (in het kader van WB21). Wel speelt er een kwalitatieve opgave de waterkwaliteit te verbeteren. In de Voorveldsche Polder speelt tevens de aanwezigheid van kwel een belangrijke rol. De forten kunnen eventueel dienen voor waterberging.

Slib in de Kromme Rijn

Het slib wat de Kromme Rijn meeneemt wordt voornamelijk in de binnenstad afgezet. Jaarlijks wordt de slib uit de grachten gebaggerd. Het is een veel slimmere en goedkopere oplossing om stroomopwaarts een bezinkbak te realiseren. De bocht in de Kromme Rijn ter hoogte van de A27 is een goede plek voor een bezinkbak. De aanleg van de voorziening biedt kansen om gecombineerd te worden met een verbrede onderdoorgang onder de A27.

Aandachtspunten.

Aandachtspunten.

- Prioritering. De grootste kansen liggen tussen knooppunt Rijnsweerd en knooppunt Lunetten. Echter liggen er veel kansen om ook op andere plekken de stad-landverbindingen te verbeteren.

- Afstemming projecten Ring Utrecht en NRU. De scheiding van de projectorganisatie voor de Ring Utrecht en de NRU zorgt ervoor dat een goede afstemming noodzakelijk is. Hoewel de projectgrens van de Ring Utrecht stopt bij het spoorviaduct ter hoogte van Fort Blauwkapel, zou het studiegebied wel het fort en de relatie met het Noorderpark in beschouwing moeten nemen. Kansen voor recreatieve en ecologische verbindingen zijn alleen kansrijk als zij in beide projecten zijn verankerd.
- Samenhang tussen A27 en Waterlinieweg. Het ambitiedocument Aantrekkelijk en bereikbaar van de gemeente Utrecht, en met name het voorstel om de stadboulevard te downgraden, is aantrekkelijk voor de ontwikkeling van de oostflank. Het verbeteren van verbindingen onder de A27 moeten in relatie gezien worden met de onderdoorgangen onder de Waterlinieweg.

B3.8 Gespreksverslag Utrecht Science Park (USP)

Datum: 1 september 2011
Aanwezig: Susan van Hees, RWS
Wouter Veldhuis, Must
Leuni van Zwieten, Utrecht Science Park
Ruut van Rossem, Utrecht Science Park
Art Zaaijer, supervisor Utrecht Science Park

Kenniscluster van internationaal niveau

De Uithof is meer dan een universiteitscampus. Het is een kenniscluster waar studenten, onderzoekers en bedrijven profiteren van elkaars nabijheid. Door de clustering van universiteit, hogeschool, zorg, bedrijvigheid en wonen is er in de afgelopen decennia een bijzonder stuk stad ontstaan met een gewild vestigingsklimaat. Binnenkort start het RIVM met de bouw van een nieuw complex. De stad Utrecht profiteert van de aantrekkingskracht van de Uithof, maar de Uithof profiteert natuurlijk ook van de nabijheid van de aantrekkelijke historische binnenstad van Utrecht.

Duurzaam bereikbaar

Door een zeer strikt parkeerbeleid kent de Uithof een bijzonder gunstige modal-split: van het universiteitspersoneel en de studenten komt 50% met de fiets. Alleen het ziekenhuis is een grote trekker voor automobilisten. 80% van de vervoersbewegingen van en naar het ziekenhuis is met de auto. Wil de Uithof door kunnen groeien als internationaal kenniscluster dan is een optimale bereikbaarheid essentieel. Daarom wordt er nu geïnvesteerd in een nieuwe tramlijn en een transferium. De autobereikbaarheid is kwetsbaar omdat de Uithof maar een aansluiting heeft op het rijkswegennet. En ook de fietsverbindingen kunnen aanzienlijk verbeterd worden. Het comfort, de aantrekkelijkheid en de sociale veiligheid van de meeste fietsverbindingen laat te wensen over. En dit is een groot probleem want er passeren dagelijks bijvoorbeeld 40.000 fietsers de zuidelijke tunnel onder de A27.

Landschap is waarde

De Uithof ligt in het Waterlinielandschap. De kwaliteit van dit landschap is een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor studenten, werknemers en bedrijven. Binnen de Uithof wordt gewerkt aan het versterken van de oude landschappelijke structuren en de gebruikswaarde van het groen op de campus. De strikte parkeernorm zorgt er bijvoorbeeld voor dat het parkeren op maaiveld tot een minimum wordt beperkt. Grote opgave is het verbeteren van de recreatieve verbindingen naar het aantrekkelijke omliggende landschap.

Sprong naar de binnenstad

Om de capaciteit op het USP te vergroten en de verbinding met de Utrechtse binnenstad te verbeteren wordt er gestudeerd op een verdichting rondom de passages van de A27. De eerste verkenningen laten zien dat er veel kansen liggen om de bestaande doorgangen onder de A27 te verbeteren, onder andere door het toevoegen van programma. Vooral aan de westzijde van de A28 liggen er kansen om de universiteit een nieuw gezicht te geven naar de binnenstad, waardoor het USP mentaal veel dichterbij komt te liggen. Een andere optie is het uitbreiden van het kenniscluster door de transformatie van de kantorenlocatie Rijnsweerd

Aandachtspunten

- Zichtbaarheid van het USP vanaf de A27 en A28.
- Sportpark langs de A28 is recent vernieuwd en heringericht.
- Uitloper van landgoed Santwijck loopt vanaf De Bilt door naar de zuidzijde van de A28, op het terrein van het USP.
- Veel gebouwen kennen trillingsgevoelige functies, dit stelt eisen aan de wijze van bouwen in de omgeving.

B3.9 Gespreksverslag Gemeente De Bilt

Datum: 25 oktober 2011
Aanwezig: Wouter Veldhuis, Must
Sanneke van Wijk, Must
John Kragting, gemeente De Bilt
Mette Corsel, gemeente De Bilt
Trudy Maas, gemeente De Bilt

Structuurvisie.

De gemeente De Bilt heeft een ontwerp-structuurvisie gemaakt. Volgens de planning start de inspraakprocedure voor de structuurvisie in december 2011.

Biltse Rading e.o.

Het open agrarische gebied tussen Utrecht en De Bilt ligt in de geleedingszone van Utrecht en krijgt steeds meer een recreatieve en natuurfunctie. Het streven van de gemeente De Bilt is om het gebied open en groen te houden. De beleving van het open buitengebied als buffer tussen stad en dorp is belangrijk en wil men behouden. Recreatie in de vorm van speel- en sportvoorzieningen, zoals in het Noorderpark, is niet gewenst.

EHS

In het gebied tussen Utrecht en De Bilt zijn verschillende gebieden aangegeven als EHS. De Voorveldsche Polder krijgt een natuurbestemming. De samenhang tussen de verschillende natuur- en recreatiegebieden aan de oostflank van Utrecht wordt ondersteund. Een verbinding over het Uithof-terrein naar Amelisweerd wordt niet als realistisch ervaren. De EHS-verbinding loopt nu om de Uithof heen, via Zeist en Bunnik.

Life-science As

De Soestdijkseweg vormt een verbindende schakel tussen het station Bilthoven en de Uithof. De gemeente De Bilt zet in op het versterken van haar positie als voorstation van – en groene loper naar de Uithof, door het ontwikkelen van een Life-science As met HOV-verbinding en groene werklandschappen.

De Bilt wordt daarmee de groene sateliet van het Utrecht Sciencepark. De ambitie is om de Uithof-lijn door te trekken tot aan het station Bilthoven. De Life-science As wordt versterkt door een doorgaande fietsverbinding vanaf station Bilthoven naar de Uithof. Deze route is aangewezen als 'Fiets Filevrij Route'.

Verkeer- en Vervoersplan.

Naast een Structuurvisie stelt de gemeente De Bilt een Verkeers- en Vervoersplan op.

P+R

Op de kruising van de Soestdijkseweg en de Utrechtseweg wil de gemeente De Bilt een Park+Ride realiseren. In combinatie met de HOV-verbinding tussen station Bilthoven en de Uithof en de 'Fiets Filevrij Route' is het zeer kansrijk als overstappunt.

Onderliggend wegennet

Op dit moment wordt er veel hinder ervaren door sluipverkeer door De Bilt. Het gaat om het verkeer dat bij de aansluiting Veemarkt de A27 verlaat en via de Biltse Rading en de bebouwde kom van De Bilt zijn weg hervindt.

Dit sluipverkeer wordt veroorzaakt door enerzijds de congestie op het hoofdwegennet. Daarnaast zorgt een moeizame bereikbaarheid van Zeist vanaf de A27 voor veel ongewenst verkeer door De Bilt.