

Bundel van de Commissie Stad en Ruimte van 11 februari 2021

- 1 Opening
- 2 Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten
- 3 Raadsvoorstel Reactie op memo Toekomst samenwerking van Recreatieschappen

Aanvang: 10.00 uur; Digitaal

Indicatie behandeltime: 90 min.

Beleidsveld: Groen - wethouder Van Hooijdonk

De gemeente Utrecht is deelnemer aan twee Gemeenschappelijke Regelingen voor recreatie; Recreatieschap De Stichtse Groenlanden en Plassenschap Loosdrecht. Op hun beurt zijn deze schappen deelnemers in de uitvoeringsorganisatie Recreatie Midden-Nederland (RMN). Eind vorig jaar constateerden RMN en haar deelnemers dat de situatie bij RMN niet in control is en dat stevig ingrijpen in de organisatie en in de uitvoering nodig is. Mede op basis van een advies van bureau Berenschot over toekomstperspectieven voor RMN hebben de besturen van de schappen de memo "Toekomstige samenwerking Recreatieschappen" opgesteld, met richtinggevende uitspraken over de toekomstige samenwerking. Deze uitspraken koersen op een omvorming van de recreatieschappen en het onder brengen van taken bij andere uitvoerders. Er is daarmee geen draagvlak meer voor het voortbestaan van RMN, wat het opheffen hiervan tot gevolg heeft. De deelnemende gemeenten en de provincies Utrecht en Noord-Holland worden gevraagd een reactie te geven op deze richtinggevende uitspraken voor 26 februari 2021. Het college stelt de raad voor te besluiten de conceptbrief aan het Recreatieschap De Stichtse Groenlanden en het Plassenschap Loosdrecht vast te stellen als reactie op hun memo "Toekomstige samenwerking Recreatieschappen".

Dossier 1555 voorblad

Raadsvoorstel Reactie op memo Toekomst samenwerking Recreatieschappen.docx

Brief aan Recreatieschappen over Toekomstige samenwerking recreatieschappen.docx

Brief van recreatieschappen aan deelnemers inzake toekomst RMN.pdf

Memo Toekomstige samenwerking Recreatieschappen.pdf

- 3.1 Raadsbrief Transitie recreatieschappen en Recreatie Midden-Nederland
 - 4 Quickscan Rijnenburg
- Dossier 1604 voorblad
- Raadsbrief Transitie recreatieschappen en Recreatie Midden-Nederland.pdf

Indicatieve aanvang: 11.35 uur; Digitaal

Indicatie behandeltime: 90 min.

Beleidsveld: Ruimtelijke Ontwikkeling / Energie / Mobiliteit - wethouder Verschuure / wethouder Van Hooijdonk

Geagendeerd door G. te Hoonte (VVD), C. Bos (SBU), H. van Deún (PVV), J. Koppelaar (S&S), M. van Heuven (Partij voor de Dieren).

Het college heeft de raad voorzien van een verstedelijkingsstudie van Rijnenburg, waarmee zij invulling geeft aan de moties 2019/M407 – Onderzoek ontwikkellocatie optimaal, 2020/M27 – Ontsluiting Rijnenburg is niet gratis! en 2020/M193 – Onderzoek naar start woningbouw in Rijnenburg. Naar aanleiding hiervan heeft een Raadsinformatiebijeenkomst plaatsgevonden waarin een nadere toelichting is gegeven en een gesprek met de onderzoekers is gevoerd over de gemaakte keuzes, gepresenteerde scenario's en de financiële onderbouwing. Op basis van de Raadsinformatiebijeenkomst willen partijen in een commissiebehandeling (aanvullende) onderzoeksvragen meegeven voor de planstudie die middels de Programmabegroting 2020 is gestart (2020/A152 Ontwerpstudie naar Rijnenburg). Hierbij kan niet worden gewacht op de behandeling van de RSU2040 omdat het plan van aanpak voor de Ontwerpstudie nu reeds wordt opgesteld. Daarnaast willen de raadsleden graag in gesprek met de wethouder over een aantal gemaakte keuzes en gegeven toelichtingen tijdens de Raadsinformatiebijeenkomst. Het gaat daarbij met name over de volgende onderwerpen:

1. De (wijze van) keuze van de scenario's?
2. De investeringen van 3 mrd die elders in de stad plaats moeten vinden maar worden toegerekend aan Rijnenburg in relatie tot het mobiliteitsplan 2040 als uitgangspunt en de conclusies die daaraan in de raadsbrief worden gehangen.
3. Specifieke keuzes binnen o.a. de infrastructuur raming en excessieve kosten raming in de Quickscan Rijnenburg.
4. Het proces naar totstandkoming en de communicatie over dit rapport inclusief de reacties van derden op het rapport.

Aanvullende agendering PvdD: De verstedelijkingsplannen lijken de polder Rijnenburg als een leeg canvas te beschouwen waar naar eigen inzicht scenario's van bebouwing en mobiliteiten op toegepast kunnen worden. De Partij voor de Dieren is sowieso geen voorstander van verstedelijking in de polder maar wil wel dat als er plannen gemaakt worden de nu aanwezige natuurwaarden als garanties in planvorming meegaan. Ook wil de PvdD zich nadrukkelijk uitspreken over de scenario's.

4.1 Raadsbrief Quickscan verstedelijking Rijnenburg

Dossier 1559 voorblad

Raadsbrief Quickscan verstedelijking Rijnenburg.pdf

Rijnenburg Quickscan Verstedelijking - Eindrapport.pdf

M27 Ontsluiting Rijnenburg is niet gratis.pdf

M193 Onderzoek naar start woningbouw in Rijnenburg.pdf

M407 Onderzoek ontwikkellocatie optimaal.pdf

4.2 Raadsbrief Motie Tweede Kamer proactieve aanwijzing over Rijnenburg en Reijerscop

Dossier 1605 voorblad

Raadsbrief Motie Tweede Kamer over proactieve aanwijzing over Rijnenburg en Reijerscop.pdf

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1555
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	11 februari 2021
Agendapunt	3
Omschrijving	Raadsvoorstel Reactie op memo Toekomst samenwerking van Recreatieschappen
ID	1605
Behandelend ambtenaar	Zeijl, Jan Willem van
Telefoon	14030
E-mail	j.w.van.zeijl@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Groen
Referendabel	Nee
Raadsadviseur (lijst)	Manon Leenders/Wonen, Energie, Groen, Openbare Ruimte/030-2863710

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	11 februari 2021
Gemeenteraad	18 februari 2021

Voorgesteld besluit

Voorstel aan de gemeenteraad

Reactie op memo Toekomst samenwerking van Recreatieschappen

Beleidsveld	Groen
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Portefeuillehouder	Lot van Hooijdonk
Opsteller	Jan Willem van Zeijl
Kenmerk	7169912
Vergaderdatum Raad	Volgt
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. De bijgevoegde brief aan het Recreatieschap De Stichtse Groenlanden en het Plassenschap Loosdrecht vast te stellen als reactie op hun memo "Toekomstige samenwerking Recreatieschappen"

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris

De burgemeester,

Samenvatting

Met de ter vaststelling voorliggende brief geeft de raad de gevraagde reactie op de memo "Toekomstige samenwerking Recreatieschappen" van het Recreatieschap De Stichtse Groenlanden en van het Plassenschap Loosdrecht.

Context

Aanleiding

De Dagelijkse Besturen van de beide recreatieschappen bieden de raden en staten de mogelijkheid om een reactie te geven op hun memo "Toekomst samenwerking Recreatieschappen".

De gemeente Utrecht is deelnemer aan twee Gemeenschappelijke Regelingen voor recreatie; het [Recreatieschap De Stichtse Groenlanden](#) en het [Plassenschap Loosdrecht e.o.](#) In deze twee gemeenschappelijke regelingen zijn de deelnemers (gemeentes en provincies) samen verantwoordelijk voor beheer, onderhoud en de vernieuwing van een aantal recreatieterreinen en routes in de regio. Het Plassenschap Loosdrecht e.o. en het Recreatieschap De Stichtse Groenlanden zijn, op hun beurt, deelnemers in de uitvoeringsorganisatie [Recreatie Midden-Nederland](#) (RMN). Voor Utrecht is recreëren in de omgeving van de stad belangrijk, omdat de stad weinig landelijk gebied binnen haar gemeentegrenzen heeft.

Eind vorig jaar constateerden RMN en haar eigenaren (Stichtse Groenlanden en Plassenschap Loosdrecht) dat de situatie bij RMN niet in control is en dat stevig ingrijpen in de organisatie en in de uitvoering nodig is. RMN informeerde daarop in maart haar deelnemers, de raden en staten van de deelnemende gemeentes en provincies. In het voorjaar vroeg RMN aan bureau Berenschot om te adviseren over toekomstperspectieven om deze ernstige situatie bij RMN te verhelpen. De besturen van het recreatieschap de Stichtse Groenlanden en van het Plassenschap Loosdrecht besloten vervolgens om ook hun eigen toekomst met elkaar te bespreken alvorens een besluit over RMN te nemen (zie de brief van RMN aan uw raad van 13 juli 2020).

In de brief [Transitie recreatieschappen en RMN](#) van 15 september jl. informeerden wij u over de lopende discussie over de transitie van de uitvoeringsorganisatie RMN en de beide schappen. Tevens lichtten wij in de brief de Utrechtse randvoorwaarden voor samenwerking en recreatie toe. De gemeenteraad gaf in de raadsvergadering van 17 september jl. aan de nadruk te willen leggen op het gratis toegankelijk zijn van recreatieterreinen en op een efficiëntere uitvoering van de recreatietaken.

Relatie van deze reactie met de zienswijze op de begroting 2022 van de recreatieschappen Op 21 januari jl zijn de zienswijzen op de uitgangspunten voor de begroting 2022 geagendeerd. Deze uitgangspunten gaan uit van een ongewijzigd voortbestaan van de recreatieschappen. In de nu voorliggende reactie geeft u uw mening over het voornemen om de recreatieschappen om te vormen en hun uitvoeringsorganisatie RMN op te heffen. De gevolgen van de voorgenomen besluiten op de begroting 2022 worden in een later stadium bepaald.

Beoogd effect

De beide besturen van de recreatieschappen passen op basis van de reactie van de raad hun proces aan om te komen tot een omvorming van de recreatieschappen en het opheffen van RMN.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

- Notitie 'RMN in transitie' is in maart 2020 door RMN aan raden en staten gezonden
- Raadsbrief [Beheer en ontwikkeling recreatie om de stad](#) van 16 juni 2020
- Rapport "Recreatie in Midden-Nederland" is op 13 juli 2020 door RMN aan raden en staten verzonden
- [Raads- en stateninformatiebijeenkomst](#) van de recreatieschappen op 8 juli en 23 september jl.
- Raadsbrief [Transitie recreatieschappen en RMN](#) van 15 september 2020
- Brief "Toekomst samenwerking recreatieschappen" is op 10 december 2020 door recreatieschappen aan raden en staten verzonden
- Raadsbrief [Toekomst samenwerking recreatieschappen](#) van 15 december 2020

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De bijgevoegde brief (bijlage 1) aan het Recreatieschap De Stichtse Groenlanden en het Plassenschap Loosdrecht vast te stellen als reactie op hun memo "Toekomst samenwerking Recreatieschappen".
Argumenten	
1.1	<u>De reactie draagt bij aan de voorbereiding van toekomstige besluiten die aansluiten bij Utrechtse belangen.</u> De Raad van de gemeente Utrecht is volgens de Gemeenschappelijke Regelingen gerechtigd om te reageren op een voorgenomen besluit tot aanpassing of opheffing van De Stichtse Groenlanden en het Plassenschap Loosdrecht. De recreatieschappen nemen nu nog geen besluit en kozen ervoor om eerst hun richtinggevende uitspraken te delen met de raden en staten van de deelnemers. Een reactie van de Raad van Utrecht getuigt van betrokkenheid bij het proces van de recreatieschappen, geeft aandachtspunten mee bij de voorbereiding van formele besluiten en draagt daardoor bij aan besluiten die aansluiten bij Utrechtse belangen.
1.2	<u>De richtinggevende uitspraken in de memo voor de toekomst van Recreatieschap De Stichtse Groenlanden sluiten aan op de Utrechtse uitgangspunten voor recreatie.</u> De memo en de passage 'recreatie voor iedereen' sluiten aan op de Utrechtse uitgangspunten. De richtinggevende uitspraken voor het Recreatieschap sluiten goed aan op de Utrechtse inzet om de aansturing van het beheer van regionale recreatievoorzieningen eenvoudiger en efficiënter te organiseren, om logische clusters van taken en gebieden samen te stellen, om de samenwerking met andere terreinbeheerders op te zoeken.
1.3	<u>De memo en de richtinggevende uitspraken voor de toekomst van Plassenschap Loosdrecht sluiten aan op de Utrechtse uitgangspunten voor recreatie.</u> De memo en de passage 'recreatie voor' iedereen sluiten aan op de Utrechtse uitgangspunten. De richtinggevende uitspraken voor het Plassenschap sluiten goed aan op de Utrechtse inzet om de aansturing van het beheer van regionale recreatievoorzieningen eenvoudiger en efficiënter te organiseren. Het omvormen van de gemeenschappelijke regeling biedt Utrecht een gelegenheid om de toekomstige bijdrage aan het beheer en onderhoud van "Loosdrechtse" recreatiegebieden beter af te stemmen op het beperkte gebruik door de Utrechters.
1.4	<u>De richtinggevende uitspraken van de recreatieschappen dienen in lijn te komen met de nota Verbonden Partijen van de gemeente Utrecht.</u> De memo geeft de voorbereiding van de besluitvorming over nieuwe samenwerkingsvormen aan. De besluiten dienen te voldoen aan onze nota Verbonden Partijen. De reactie bevat een verzoek om in de voorbereiding van te nemen besluiten, rekening te houden met het afwegingskader voor het aangeven van nieuwe organisatievormen. Mocht er – naast het samenwerken met de provincies en andere gemeentes – ook gedacht worden aan het laten uitvoeren door een externe partij, dan dienen de recreatieschappen aan te geven hoe de controle op de uitvoering is gewaarborgd
1.5	<u>Een nieuwe of vernieuwde organisatie van de samenwerking voor recreatie is gebaseerd op een heldere scheiding van opdrachtgever en opdrachtnemer.</u> De problematische situatie bij de uitvoeringsorganisatie RMN is mede ontstaan doordat geen heldere scheiding tussen de opdrachtgevers (de recreatieschappen) en de opdrachtnemer (RMN) bestond. De recreatieschappen dienen straks aan te geven hoe zij de opdrachtgevende en opdrachtnemende rol gaan scheiden. Een heldere scheiding van deze rollen is essentieel om te voldoen aan de nota verbonden Partijen, om

	toekomstige problematiek te voorkomen en is daarmee een cruciaal onderdeel van de te nemen besluiten over een hernieuwde organisatie van de samenwerking.
1.6	<u>De financiële gevolgen van de richtinggevende uitspraken zijn slechts globaal bekend.</u> In de voorlegde memo “Toekomstige samenwerking recreatieschappen” ontbreekt een financiële duiding van de richtinggevende uitspraken, over de uitvoering van taken, het beheer van gebieden en de vorm van de organisatie. In het rapport “Recreatie in Midden-Nederland” (Berenschot, juli 2020) is een globale raming van de kosten van alternatieve organisatievormen aangegeven. Terecht stellen de recreatieschappen dat een betere financiële doorrekening noodzakelijk is om besluiten over omvormen of opheffen van de gemeenschappelijke regelingen mogelijk te maken. Een belangrijke kostenbepalende factor zijn de frictiekosten voor personeel van RMN. Bij herplaatsing van het personeel bij één of meerdere van de huidige deelnemers zijn deze kosten lager dan bij ontslag. In de reactie is gesteld dat de financiering van de nieuwe, hernieuwde organisatievormen, inclusief frictiekosten, binnen de huidige bijdrage van de gemeente Utrecht dient te worden georganiseerd.
1.7	<u>Een realistische planning is nodig voor zorgvuldige besluitvorming.</u> De recreatieschappen bieden de deelnemers een eerste inzicht in de planning om de richtinggevende uitspraken om te zetten naar besluiten en naar nieuwe organisatievormen. De planning is ambitieus omdat naast de liquidatie van RMN ook het omvormen of opheffen van bestaande recreatieschappen en oprichten van nieuwe recreatiecollectieven wordt voorgesteld. Deze trajecten dienen bovendien in een strakke regie te worden uitgevoerd om ten allen tijden de aansturing en uitvoering van recreatietaken te garanderen. Tegelijkertijd is de ambitieuze inzet van de recreatieschappen te waarderen om een einde te maken aan een 10 jaar durende discussie. In de reactie wordt daarom aangedrongen op een meer gedetailleerde planning dat de recreatieschappen helpt om regie op het traject te voeren en de deelnemers realistische verwachtingen meegeeft.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	<u>De uitvoering dient dus ruim voor 2022 te zijn geborgd bij andere uitvoerders om het beheer en onderhoud van de recreatiegebieden te continueren.</u> De recreatieschappen zien geen perspectief voor het voortbestaan van hun uitvoeringsorganisatie (RMN). Zij koersen op de ontmanteling van RMN per 1 januari 2022. Het beheer en het onderhoud van recreatiegebieden dient te allen tijde te zijn geborgd.. Dit hoort een wezenlijk onderdeel te zijn van de besluiten die de recreatieschappen voor de zomer willen nemen.

Financiën

De voorbereiding van de besluiten over het omvormen van de recreatieschappen wordt bekostigd door de provincie Utrecht. De kosten van de voorbereiding van het opheffen van de uitvoeringsorganisatie RMN worden gedekt binnen de begroting van RMN.

In beide trajecten worden in het voorjaar van 2021 de financiële gevolgen van het daadwerkelijk uitvoeren van besluit op rij gezet. De voorgenomen besluiten worden voorzien van een financiële paragraaf, inclusief de gevolgen voor de deelnemers, en aan raden en staten voorgelegd. Als uitgangspunt is meegegeven dat de toekomstige samenwerking en uitvoering van de taken met de huidige bijdrage van de gemeente Utrecht en de bijdragen van andere deelnemers moet worden georganiseerd.

Vervolg

De Dagelijkse Besturen van de schappen leggen de ingediende reacties en de verwerking daarvan in een definitief memo voor aan de Algemene Besturen van de recreatieschappen, naar verwachting in maart 2021.

Participatie

Er heeft geen participatie plaatsgevonden.

Communicatie

Niet van toepassing,

Niet-Referendabel

Dit raadsbesluit is niet referendabel omdat het een besluit betreft over stukken van een gemeenschappelijke regeling (artikel 3 lid 2 onder i Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht).

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

- Reactiebrief op memo Toekomst samenwerking van Recreatieschappen

Bijlagen informatief

- Brief deelnemers inzake toekomst RMN
- Memo Toekomstige Samenwerking Recreatieschappen

Recreatieschap De Stichtse Groenlanden,
Plassenschap Loosdrecht
Mevrouw C. Larson en dhr. J. van Everdingen
Postbus 8058
3503 RB UTRECHT

VERSIE VOOR BESLUITVORMING

Behandeld door	J.W.J. van Zeijl	Datum	<volgt>
Doorkiesnummer	030 - 28 60262	Ons kenmerk	7169912
E-mail	j.w.van.zeijl@utrecht.nl	Onderwerp	Toekomstige samenwerking recreatieschappen
Bijlage(n)	-	Verzonden	
Uw kenmerk	-		
Uw brief van	9 december 2020		Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden

Beste mevrouw Larson en mijnheer van Everdingen,

Op 9 december jl. heeft u ons uw memo "Toekomstige samenwerking Recreatieschappen" toegezonden. In de begeleidende brief vraagt u de deelnemende gemeenten en de provincies Utrecht en Noord-Holland een reactie te geven op de richtinggevende uitspraken in dit memo.

In het afgelopen jaar hebben de deelnemers het belang van goede recreatievoorzieningen voor onze inwoners bevestigd en uitgesproken dat het tijd is om deze opgave op een andere manier te organiseren. We waarderen de manier waarop u dit proces tot nu toe organiseerde. De bereidheid van de betrokken bestuurders om de samenwerking te vernieuwen, de betrokkenheid bij dit proces, geven vertrouwen in de toekomst. Onze inzet is om samen met u in te zetten op een breed palet aan recreatievoorzieningen die voor alle inwoners aantrekkelijk, toegankelijk én betaalbaar zijn en blijven en deze inzet op een redelijke en logische manier opnieuw te organiseren. In onderstaande tekst is onze reactie puntsgewijs beschreven.

1. Richtinggevende uitspraken Recreatieschap De Stichtse Groenlanden: De richtinggevende uitspraken voor het Recreatieschap sluiten goed aan op de Utrechtse inzet om de aansturing van het beheer van regionale recreatievoorzieningen eenvoudiger en efficiënter te organiseren en om de samenwerking met andere terreinbeheerders op te zoeken. Wij hechten zeer aan de uitwerking van uw richtinggevende uitspraak om de taken en gebieden rond Utrecht logisch te ordenen. Uit recent onderzoek blijkt dat Utrechtse recreanten met name in de directe omgeving van de stad recreëren. Het vergroten van de exploitatiemogelijkheden op recreatieterreinen draagt bij aan gevarieerde en aantrekkelijke recreatievoorzieningen, maar dit mag niet ten koste gaan van de toegankelijkheid.

2. Richtinggevende uitspraken Plassenschap Loosdrecht: De richtinggevende uitspraken voor het Plassenschap sluiten goed aan op de Utrechtse inzet om de aansturing van het beheer van regionale recreatievoorzieningen eenvoudiger en efficiënter te organiseren. Uit recente onderzoeken blijkt dat de Utrechtse recreanten met name in de directe omgeving van de stad recreëren. Wij willen graag met u voldoende informatie op tafel krijgen om een goede afweging te maken tussen de meerwaarde van onze deelname aan een nieuwe of vernieuwde samenwerking en onze bijdrage. Hierbij kunt u ook het optimaliseren van de begroting betrekken door het vergroten van de exploitatiemogelijkheden op de gebieden, voor zover dat niet ten koste gaat van de toegankelijkheid.
3. Continueren en borgen van het beheer en onderhoud van recreatiegebieden: De recreatieschappen koersen op de ontmanteling van RMN per 1 januari 2022. Het beheer en het onderhoud van recreatiegebieden dienen wat ons betreft ten allen tijde te zijn geborgd. De uitvoering dient dus ruim voor 2022 te zijn geborgd bij andere uitvoerders om het beheer en onderhoud van de recreatiegebieden te continueren. Dit hoort een wezenlijk onderdeel te zijn van het besluit dat u voor de zomer over de uitvoeringsorganisatie gaat nemen.
4. Nieuwe organisatievormen en onze Nota verbonden partijen: U geeft in uw memo aan besluitvorming over nieuwe samenwerkingsvormen voor te bereiden. Uw besluiten zullen wij met de zomer toetsen aan onze nota Verbonden Partijen. Wij verzoeken om nu al rekening te houden met het afwegingskader voor het aangaan van samenwerkingsorganisaties uit de nota. Een nieuwe samenwerkingsvorm dient ten minste de democratische legitimiteit in te vullen, beleidsarme of beleidsneutrale taken te omvatten, schaalvoordelen op te leveren, de eigen en de gezamenlijke verantwoordelijkheden van de deelnemers helder in te vullen. Alle partners hebben zeggenschap en kunnen invloed uitoefenen. Beleid en ontwikkeling van beleid kan dus overeenkomstig onze nota Verbonden Partijen geen taak zijn van de nieuw te vormen organisatie. Mocht er – naast het samenwerken met de provincies en andere gemeentes – ook gedacht worden aan het laten uitvoeren van beheertaken door een externe partij, dan dient u aan te geven hoe de controle op de uitvoering is gewaarborgd.
5. Scheiding van rollen tussen opdrachtgever en opdrachtnemer: De problematische situatie bij de uitvoeringsorganisatie RMN is mede ontstaan doordat geen heldere scheiding tussen de opdrachtgevers (de recreatieschappen) en de opdrachtnemer (RMN) bestond. Bij de omvorming van de recreatieschappen dient u aan te geven hoe u de opdrachtgevende en de opdrachtnemende rol gaat scheiden. Dit is ook een vereiste uit onze nota Verbonden Partijen, zie boven. Een heldere scheiding van deze rollen is essentieel om in de toekomst, problemen te voorkomen en is daarmee een cruciaal onderdeel van de te nemen besluiten over een hernieuwde organisatie van de samenwerking.
6. Financieel kader: De deelnemers van de recreatieschappen hebben de afgelopen jaren hun bijdragen aan de recreatieschappen aanzienlijk verruimd. Zij droegen zo bij aan het oplossen van een deel van de problemen bij de uitvoeringsorganisatie RMN. Uit de richtinggevende uitspraken blijkt dat u nu een bredere oplossing voorstaat, waarbij zowel naar de uitvoeringsorganisatie als naar de structuur met recreatieschappen gekeken wordt. Wij geven u graag mee dat wij onverkort vasthouden aan het belang van recreatie in de regio en aan regionale samenwerking. Tegelijkertijd geven wij u mee dat zowel de bekostiging van de transformatie als het beheer van de recreatievoorzieningen binnen de huidige, eerder verhoogde deelnemersbijdrage moet passen. Deze randvoorwaarde geldt ook voor het opvangen van eventuele frictiekosten als gevolg

van het herplaatsen of ontslaan van het personeel van RMN. Wij vragen u om een gedetailleerd inzicht in de financiële gevolgen van de aanstaande besluiten op te stellen en voor de zomer met ons te delen.

7. Realistische planning: U geeft ons al een eerste inzicht in de planning om te komen toe een reeks van samenhangende besluiten over bestaande gemeenschappelijke regelingen en over nieuwe organisatievormen. Wij vragen u ons snel te informeren over de planning van het voortraject inclusief de informatievoorziening om ons in staat te stellen tijdig onze bijdrage te leveren. Een verdere uitwerking van de invulling en de planning van de vereiste onderdelen is ook nodig om zorgvuldig om te gaan met het personeel van RMN, om de aansturing en uitvoering van recreatietaken in deze roerige tijden te garanderen en om verwachtingen realistisch te maken.

Wij stellen het op prijs dat u ons in dit stadium al betreft bij toekomstige besluiten en vragen u om bovenstaande reactie, onderdeel te maken van uw toekomstige besluiten.

Tenslotte

Wij waarderen uw ambitie om de richtinggevende uitspraken met voortvarendheid om te zetten naar besluiten en naar nieuwe organisatievormen. Bij een start van het besluitvormingstraject in juni is het zomerreces een belangrijke factor die de eindtijd bepaalt. Wij stellen u voor om de griffies van raden en staten ruim van te voren te betrekken bij de planning en invulling van de benodigde besluiten om tot tijdige maar ook zorgvuldige besluitvorming te kunnen komen.

Hoogachtend,
Gemeenteraad van Utrecht,

de griffier,
Merel van Hall

de voorzitter,
Sharon A.M. Dijksma

Aan de deelnemers van Plassenschap Loosdrecht e.o.
en recreatieschap Stichtse Groenlanden:
*de raden en colleges van burgemeester en wethouders
van de gemeenten De Bilt, De Ronde Venen, Houten,
Lopik, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Utrecht, Woerden,
Wijdmeren en IJsselstein en de staten en het college
van Gedeputeerde Staten van de provincies Noord-
Holland en Utrecht*

Utrecht, 9 december 2020

Onderwerp: Toekomstige samenwerking Recreatieschappen

Geachte deelnemer,

Hiermee informeren wij u over de voortgang van het proces om te komen tot een nieuwe toekomstige samenwerking voor de recreatieschappen. Bijgevoegd treft u aan de opgestelde memo "Toekomstige samenwerking Recreatieschappen" en de bestuursvoorstellen van de beide schappen met richtinggevende uitspraken. De deelnemende gemeenten en de provincies Utrecht en Noord-Holland worden gevraagd een reactie te geven op de richtinggevende uitspraken. Deze reactie ontvangen wij graag voor **26 februari 2021**. Hieronder leest u de context en lichten wij ons verzoek toe.

Context

In 2019 is geconstateerd dat de situatie bij de recreatieschappen zorgelijk is. Daarop is een proces gestart van RMN in transitie. In maart 2020 heeft u de rapportage 'RMN in transitie', ontvangen waarin de analyse is gegeven met een afwegingskader en mogelijke toekomstperspectieven voor een hernieuwde samenwerking.

Door de besturen van de beide schappen is daarop aan Bureau Berenschot gevraagd om vier perspectieven nader uit te werken. Berenschot heeft in de notitie 'Organisatie van de recreatietaken in Midden Nederland, doorhakken bestuurlijke knoop over de toekomst van RMN' het bestuurlijke keuzeproces uitgewerkt en een uitwerking gegeven van de vier perspectieven. Het bureau constateerde dat de basis van samenwerking niet eenduidig was en dat voor het kiezen van een nieuw samenwerkingsmodel per schap duidelijkheid moet zijn wat de basis is van deze samenwerking.

Op 8 juli 2020 en op 23 september 2020 zijn informatiebijeenkomsten gehouden waarin nadere toelichtingen zijn gegeven over de beide rapporten. Tevens bent u daarbij geïnformeerd over de vervolgstappen. In september is aangegeven dat de besturen van het Recreatieschap Stichtse Groenlanden en van het Plassenschap Loosdrecht in gesprek gaan over de samenwerking en het toekomstbeeld hiervan, ieder voor het eigen schap. De besturen zien hun discussie als de noodzakelijke voorbereiding op de besluitvorming over de toekomst van de beide recreatieschappen én daarmee ook over de toekomst van hun uitvoeringsorganisatie RMN.

Uitkomsten gesprekken toekomst recreatieschappen

De dagelijks besturen van beide schappen spraken per schap dit najaar in twee zogenaamde dialoogsessies over hun toekomst. De uitkomsten van beide sessies zijn door de besturen verwerkt in een memo 'Toekomstige samenwerking Recreatieschappen' (bijlage 1). Hierin zijn richtinggevende uitspraken over de toekomstige samenwerking verwerkt. Deze uitspraken koersen op een omvorming

van de recreatieschappen en het onder brengen van taken bij andere uitvoerders. Er is daarmee geen draagvlak meer voor het voortbestaan van RMN, wat het opheffen hiervan tot gevolg heeft.

In de brief van 13 juli 2020 is aangekondigd om de gemeenteraden en Provinciale Staten van beide provincies, als deelnemers van de recreatieschappen, nadrukkelijk in de discussie over de toekomst van de schappen te betrekken. Het bestuur van de schappen stelt u nu in de gelegenheid om te reageren op de richtinggevende uitspraken, verwoord in de bestuursvoorstellen (bijlage 2 en 3) en de overwegingen in de memo.

Omdat het lastig is om een geschikte datum te vinden zonder bestuurlijke verplichtingen is afgesproken om twee informatieavonden te beleggen. Deze zullen worden gehouden op **dinsdagavond 5 januari 2021** en op **donderdagavond 7 januari 2021**. Beide avonden zullen starten om 19.30 uur. Wij nodigen u uit om bij één van deze digitale informatiebijeenkomsten aanwezig te zijn. Tijdens deze bijeenkomst zal een nadere toelichting worden gegeven op de stukken die u nu zijn voorgelegd en het vervolgproces. Een definitieve uitnodiging met inloggegevens volgt zo spoedig mogelijk.

Vervolgproces

In het vervolgproces wordt het richtinggevend voorstel uitgewerkt tot concrete voorstellen en concrete besluiten. Er zal een projectleider worden aangesteld die de vragen en opmerkingen die in de memo zijn opgenomen zal beantwoorden en verder uitwerken. Naar verwachting zal een aanpassing van de gemeenschappelijke regelingen van beide recreatieschappen onderdeel zijn van de uitwerkingen. Een eventuele aanpassing zal te zijner tijd vanzelfsprekend ter besluitvorming aan u worden voorgelegd.

Het opheffen van de bedrijfsvoeringorganisatie RMN heeft grote consequenties voor de medewerkers en geeft onzekerheid. Deze onzekerheid mag niet te lang duren. Als streefdatum voor het opheffen is 1 januari 2022 genoemd. Dit is ambitieus, maar wordt haalbaar geacht.

De door raden en staten gegeven reacties zullen wij betrekken bij het vervolg van de discussies en de uitwerkingen. Wij streven ernaar om voor de zomer 2021 nog de eerste stappen te zetten naar de nieuwe samenwerkingsvorm. Wij zullen u hierover consulteren, zodat u nauw betrokken blijft bij het vervolgproces. Bijgevoegd treft u aan een overzicht van het 'Proces RMN in transitie', met daarin een overzicht van de genomen stappen en een globaal inzicht in de vervolgstappen. De planning is nog niet uitgewerkt en data kunnen dus veranderen. Zodra de planning concreter is zal deze ook met u gedeeld worden.

Namens de dagelijkse besturen van Plassenschap Loosdrecht e.o. en Recreatieschap Stichtse Groenlanden,

Mw. C. Larson
Voorzitter

J. van Everdingen MSc
Voorzitter

Bijlagen:

- Memo Toekomstige samenwerking Recreatieschappen met de volgende bijlagen:
 - a. Memo 'Stichtse Groenlanden ontwikkelen tot een eenvoudiger stelsel voor recreatie
 - b. Memo 'Bouwstenen voor discussie over de toekomst van Plassenschap Loosdrecht e.o.'
 - c. Uitkomsten vervolg Dialoogsessie SGL 26-10-2020
 - d. Uitkomsten vervolg Dialoogsessie Plassenschap Loosdrecht 09-11-2020

Memo

Onderwerp	Toekomstige samenwerking Recreatieschappen <i>Besluitvorming over richtinggevende uitspraken voor vervolgstappen nieuw organisatie recreatietaken Midden Nederland</i>
Aan	Het dagelijks bestuur van Plassenschap Loosdrecht e.o. en Recreatieschap Stichtse Groenlanden
Van	Secretaris bestuurlijke begeleidingsgroep RMN in transitie
Datum	7 december 2020
Bijlagen	a. Memo 'Stichtse Groenlanden ontwikkelen tot een eenvoudiger stelsel voor recreatie b. Memo 'Bouwstenen voor discussie over de toekomst van Plassenschap Loosdrecht e.o.' c. Uitkomsten vervolg Dialoogsessie SGL 26-10-2020 d. Uitkomsten vervolg Dialoogsessie Plassenschap Loosdrecht 09-11-2020

Inleiding en bestuurlijke vraag

Na de vaststelling van de rapportage 'RMN in transitie' en het uitbrengen van het rapport 'Organisatie van de recreatietaken in Midden Nederland', door Bureau Berenschot, is door de Dagelijks Besturen van het Plassenschap Loosdrecht en het Recreatieschap Stichtse Groenlanden in het najaar van 2020 gesproken over de toekomst van de beide schappen, mede in relatie tot de toekomst van de bedrijfsvoeringorganisatie Recreatie Midden Nederland (RMN). De gesprekken vonden plaats in twee zogenaamde dialoogsessies. Van deze dialoogsessies zijn de uitkomsten op hoofdlijnen op papier gezet. Op basis van de gesprekken is deze memo opgesteld. In de vergaderingen van het Dagelijks Bestuur van 19 november 2020 is het eerste concept van deze memo besproken en is, met enkele kleine aanpassingen, hiermee ingestemd.

Met dit memo wordt richting gegeven aan het opnieuw organiseren van de recreatietaken die op dit moment bij de schappen zijn belegd en waarvan de uitvoering door RMN wordt verzorgd, door middel van richtinggevende uitspraken. Met deze uitspraken kan een projectleider bestuurlijk gelegitimeerd vervolgstappen zetten om de recreatietaken in Midden Nederland op een andere manier te organiseren. De uitspraken worden voorgelegd aan de deelnemers van de schappen, gemeenten en provincies Utrecht en Noord-Holland, met het verzoek om hiermee in te stemmen.

Aan de leden van het dagelijks bestuur van beide recreatieschappen wordt gevraagd in te stemmen met de volgende vier richtinggevende uitspraken en de verdere uitwerking:

1. Voor het Plassenschap Loosdrecht:
 - a. Het uitwerken van een samenwerking binnen het schap op basis van centrumconstructie waarbij de gemeente Wijdmeren als opdrachtnemer kan optreden voor beheer en onderhoud en toezicht en handhaving van de gebieden.
 - b. Het laten vervallen van de verordende bevoegdheid en de nautische bevoegdheid voor de plassegebieden om deze toe te wijzen aan de gemeente Wijdmeren (als opdrachtnemer van de samenwerking) en hierover advies in te winnen.
 - c. Een verkenning uitvoeren naar scheiding van de zogenaamde 'natte' en 'droge' taken van het Plassenschap.
 - d. Nader verkennen of samenwerking met de Vinkeveense plassen mogelijk is en op welke termijn.

2. Voor het Recreatieschap Stichtse Groenlanden:
 - a. Het uitwerken van een samenwerking op basis van een convenant met een Stuurgroep die toekomstbestendig is.
 - b. De wijze van aansturing en uitvoering van de nieuwe samenwerking verkennen, aan de hand van een logische ordening van gebieden en taken, met uitwerking van de volgende aspecten:
 1. Onderzoeken of een centrumconstructie met de provincie Utrecht of een gemeente haalbaar is en aan welke eisen die moet voldoen.
 2. Gesprekken met niet-commerciële terreinbeheerders aangaan om te bezien op welke wijze samenwerking mogelijk is (gebiedsgericht).
 3. Onderzoeken of de taak van toezicht en handhaving overgedragen kan worden aan de RUD.
 - c. De uitkomsten van de verkenning samenwerking Vinkeveense plassen met het Plassenschap Loosdrecht worden waar mogelijk betrokken bij bovenstaande uitwerking.
3. De gevolgen te onderzoeken van de wijzigingen voor de externe opdrachten die door RMN worden uitgevoerd voor het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug en het Routebureau Utrecht, alsmede de positie van het Routebureau als organisatorisch onderdeel van RMN en hiervoor voorstellen te doen.
4. Het voornemen uit te spreken om Bedrijfsvoeringorganisatie RMN op te heffen. Hiervoor een liquidatieplan te laten opstellen door een apart hiervoor aangestelde projectleider met ondersteuning van een bureau. Als streefdatum voor de liquidatie te opteren voor 1 januari 2022.

In het kader van de verdere uitwerking wordt een projectleider aangesteld voor de vervolgstappen, in lijn met de bovenstaande drie richtinggevende uitspraken. Deze projectleider is verantwoordelijk voor het samenbrengen van de noodzakelijke expertise.

Uitwerking van de bestuurlijk vraag

Sinds het verschijnen van het Berenschot-rapport “organisatie van de recreatietaken in Midden Nederland” zijn een aantal bijeenkomsten (zowel ambtelijk als bestuurlijk) georganiseerd waarin – in lijn met het advies in het Berenschot-rapport – de verschillende aspecten van de toekomstige organisatie van de recreatietaken zijn besproken. Op basis van de opbrengst van deze bijeenkomst zijn vier richtinggevende uitspraken geformuleerd over de toekomstige organisatie van:

- de recreatietaken in het Plassenschap Loosdrecht,
- de recreatietaken in het Recreatieschap Stichtse Groenlanden,
- de taken die RMN thans uitvoert voor het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug en het Routebureau Utrecht,
- het opheffen van de bedrijfsvoeringorganisatie RMN

Verder wordt voorgesteld om een projectleider in te huren om de uitspraken uit te werken in concrete voorstellen. Voor het opheffen van RMN zal een aparte projectleider geworven worden.

Recreatie voor iedereen

Als gemeenschappelijk waarden en strategisch kader voor het waarom van de samenwerking bij recreatieve taken zijn de volgende overwegingen door de besturen gedeeld en onderschreven.

Recreatie is belangrijk en de afgelopen tijd laat ons dat ook duidelijk zien. Recreatie moet voor iedereen beschikbaar, dichtbij, eigentijds en (vrij) toegankelijk zijn. Kwaliteit en veiligheid zijn daarbij ook belangrijke waarden. Het is daarom ons gezamenlijk streven om verscheidenheid aan recreatieactiviteiten mogelijk te maken.

Recreatie is ook overal. We moeten redeneren vanuit gedrag en behoeftes van mensen. De gezamenlijke aandacht betreft de recreatieterreinen, maar ook de fiets- en wandelpaden en routes. Voor recreanten zijn de grenzen tussen gemeentes en terreinbeheerders irrelevant. Recreatie is grenzeloos.

Groen, landschap en cultureel erfgoed zijn belangrijke waardes in Utrecht en zijn de dragers voor recreatie in deze regio. Het behartigen van deze waarden is van groot belang gezien de ruimtelijke ontwikkeling van de regio. Er is sprake van gemeenschappelijke verantwoordelijkheid om aan deze waardes te werken op basis van solidariteit. Groen, maar ook de plassen, zijn belangrijk voor de toekomst van de regio. In gezamenlijkheid willen wij invulling geven aan de recreatietaken.

De recreatietaken voor de schappen

De structuur van de samenwerking is besproken en heeft geleid tot de volgende overwegingen.

De huidige recreatietaken die door RMN worden uitgevoerd voor de schappen zijn in de volgende onderdelen in te delen:

1. Gebieden, onderhoud en beheer (inclusief de exploitatie in sommige gebieden)
2. Wandel- en fietspaden, onderhoud en beheer
3. Toezicht en handhaving
4. Ontwikkeling van nieuwe recreatie
5. Bedrijfsvoering
6. Communicatie

Van deze taken is aangegeven dat de onderdelen 5 en 6 slechts beperkt moeten zijn en alleen ter ondersteuning van de collectieve taken. Bij de communicatie kan aansluiting gezocht worden bij de Destinatie Management Organisaties die actief zijn in het gebied (Visit Utrecht Region en Gooi en Vechtstreek).

Onderdeel 4 “ontwikkeling van nieuwe recreatie” vindt niet plaats binnen deze samenwerkingsvorm maar op een hoger niveau met meerdere partijen en in samenhang met andere maatschappelijke discussies voor ruimtegebruik. Voor het Recreatieschap Stichtse Groenlanden betreft dit een onderdeel van het programma ‘Groen Groeit Mee’. Voor het Plassenschap Loosdrecht ligt de ontwikkelopgave bij het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen. De ontwikkeling van de ‘eigen gebieden’, zoals het programma ‘Vinkeveense Plassen’, wordt gezien als een uitvoerende taak bij beheer en onderhoud.

De bundeling van de taken in de onderdelen 1, 2 en 3

Samenwerking concentreert zich daarmee op de onderdelen 1, 2 en 3 (beheer en onderhoud van gebieden, wandel- en fietspaden en op toezicht en handhaving). Hieronder wordt mede begrepen de exploitatie van diverse terreinen en de daarmee verband houdende pacht- en huurovereenkomsten. De hiermee gegenereerde inkomsten komen ten goede aan het beheer en onderhoud van de gebieden.

Bij het Plassenschap is onderscheid te maken tussen twee soorten taken, te weten de 'natte' taken en de 'droge' taken. De 'natte' taken zien op de werkzaamheden op en direct rond de Loosdrechtse plassen. De 'droge' taken betreffen het Veenweidegebied (voormalige gemeenten Breukelen en Loenen). Nu gekeken wordt naar logische ordening wordt voorgesteld om ook een verkenning uit te voeren naar het scheiden van deze taken en om bij de 'droge' taken te onderzoeken of aansluiting bij Stichtse Groenlanden een optie is.

Aan de hand van een logische ordening (clusters) van gebieden, wandel- en fietspaden wordt bekeken of samenwerking gezocht kan worden met andere beheerorganisaties, zoals een Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten, Landschap Erfgoed Utrecht. Uitgangspunt hierbij is dat de terreinen, wandel- en fietspaden een volledige recreatieve invulling moeten blijven behouden.

Voor toezicht en handhaving moet bekeken worden of aansluiting bij de Regionale UitvoeringsDienst (RUD) een mogelijkheid is. Voor het Plassenschap is het gewenst dat de coördinatie van deze taken op en rondom de plassen bij de gemeente Wijdereen komt te liggen. Bij de keuze voor een centrumconstructie ligt volledige aansluiting, dus ook de functies onderbrengen, bij de gemeente voor de hand.

Naast de plassen bij het Plassenschap heeft ook Stichtse Groenlanden een plassengebied, te weten de Vinkeveense plassen als programma B, te beheren. Voor beide zogenaamde "natte" taken zou het niet onlogisch zijn deze samen te voegen. Er ligt in de uitvoering van het beheer en onderhoud en toezicht en handhaving een nauwe relatie tussen deze twee "natte" gebieden. Een gezamenlijke uitvoering van taken lijkt voor de hand te liggen. Er ligt wel een verschil van focus tussen de twee natte gebieden, met name de ontwikkelopgave bij de Vinkeveense plassen verschilt van de beheer taak bij het Plassenschap. Nadere verkenning moet uitwijzen of samenwerking meerwaarde heeft en op de korte termijn kan worden verwezenlijkt of pas op een langere termijn.

Externe opdrachten

Speciale aandacht is nodig voor de twee externe opdrachten die RMN is aangegaan met andere partijen. Dit betreft het beheer, onderhoud toezicht en handhaving voor het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug en de werkzaamheden van het Routebureau Utrecht. Voor beide onderdelen zijn Dienstverleningsovereenkomsten afgesloten. Voor het Routebureau Utrecht geldt daarnaast dat de medewerkers ondergebracht zijn in de organisatie van RMN. Door beide schappen is aangegeven dat het Routebureau Utrecht behouden moet worden en als geheel elders moet worden ondergebracht. Gelet op de positie van de provincie Utrecht bij de totstandkoming van deze opdrachten is het logisch deze provincie te vragen hier een voortrekkersrol in te willen vervullen.

Organisatievormen

In de uitkomsten van de dialoogsessies van beide schappen is duidelijk een gezamenlijke lijn te ontdekken.

- De wens om collectief samen te werken met de huidige partners. (Solidariteit en financiële ondersteuning door alle partijen)
- De samenwerking eenvoudig van opzet (zo licht mogelijk).
 - Geen onnodige complexe discussies over bedrijfsvoering en Planning en Control documenten, zoals een kadernota, etc.
 - Discussie over de recreatiegebieden en recreatietaken.
- Samenwerking in een Stuurgroep, met onderliggend wellicht een convenant. (Liever geen Gemeenschappelijke Regeling met veel verplichtingen).
- Afspraken vastleggen voor meerdere jaren en als zodanig toekomstbestendig van opzet.
- Vanuit dit gegeven is er geen ruimte, maar ook geen behoefte aan een gezamenlijke bedrijfsvoeringorganisatie.

Voor het Plassenschap is nadrukkelijke gesproken over de samenwerking met een centrumconstructie. De gemeente Wijdmeren heeft zich aangeboden om als opdrachtnemer op te treden. Vanuit die rol willen zij beheer en onderhoud uitvoeren. Toezicht en handhaving zou ook bij de gemeente kunnen worden ondergebracht. De coördinatie van deze taken is daarmee geen punt van discussie meer.

Voor Stichtse Groenlanden is er nog geen volledig uitgekristalliseerde optie uitgewerkt. Ook hier ligt er, voor wat betreft beheer en onderhoud van de gebieden en paden, een optie voor een centrumconstructie, waarbij de provincie Utrecht zou willen uitwerken welke mogelijkheden er zijn om dit vanuit de provincie op te pakken. Het zou de mogelijkheid kunnen geven om ook breder te kijken dan alleen naar de gebieden van Stichtse Groenlanden, maar over de gehele provincie heen.

Een andere variant is de taken van beheer en onderhoud van gebieden en paden neer te leggen bij niet commerciële terreinbeheerders. Hierbij wordt gedacht aan de samenwerking met Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten en Landschap Erfgoed Utrecht. Wel vanuit een aansturing op recreatieve doeleinden door een nieuw te vormen collectief, voor wat betreft de recreatieve gebieden en paden. Dit vergt een nadere verkenning vanuit de gebieden en met de genoemde instanties of dit aansluit bij hun doelstellingen en uitvoering.

Voor toezicht en handhaving zou de samenwerking met de RUD nader onderzocht moeten worden. De handhavingstaken van de provincie Utrecht, waaronder de 'groene BOA's', zijn belegd bij de RUD. Voor de recreatieve taken kan hierbij aansluiting gezocht worden.

Positie RMN

Aan de hand van de richting die de deelnemers van de schappen willen inslaan wordt ook duidelijk wat de positie van de bedrijfsvoeringorganisatie is. Uit de richtinggevende perspectieven die zijn gedeeld komt naar voren dat voor het voortbestaan van RMN geen draagvlak bestaat. Beide besturen kiezen voor een nieuwe samenwerking, een nieuwe opzet en een andere uitvoering.

Een definitieve beslissing om RMN op te heffen en te liquideren kan nu nog niet genomen worden. In de statuten wordt aangegeven dat er daarvoor een liquidatieplan moet worden opgesteld die aan de deelnemers moet worden aangeboden. Het liquidatieplan omvat de verplichtingen van de deelnemers tot deelneming in de financiële consequenties van de opheffing en een regeling met betrekking tot de gevolgen, die de opheffing voor het personeel heeft.

Ook in de nieuwe samenwerking blijven veel werkzaamheden die RMN nu verricht bestaan. Het streven is er dan ook op gericht om daar waar het kan het principe “mens volgt werk” te hanteren. Dit is een belangrijk aandachtspunt bij het opdrachtgeverschap van de nieuwe samenwerking. Om dit vorm te geven moeten de werkzaamheden omgezet worden in dienstverleningsovereenkomsten (DVO). Dit past ook bij de gewenste nieuwe vorm van samenwerking en opdrachtgeverschap om door middel van DVO's werkzaamheden uit te laten voeren.

De wens is om de omzetting naar een nieuwe constructie snel maar ook zorgvuldig vorm te geven. Daarbij is als streefdatum voor liquidatie 1 januari 2022 aangegeven. Dit is ambitieus, maar voor de medewerkers in de organisatie is het van belang onzekerheden zo kort mogelijk te laten duren.

Aandachtspunten bij de uitwerking

Bij de uitwerking van het richtinggevend besluit zijn er diverse aandachtspunten.

1. Een samenwerking moet robuust en toekomstbestendig zijn en dus voor een langere periode in stand blijven. De discussie over de samenwerking heeft inmiddels ruim 8 jaar geduurd en de nieuwe keuze nu moet dus duidelijkheid geven. Het beleidsveld recreatie heeft een grote uitdaging en die kan alleen goed worden vorm gegeven wanneer er rust is op de samenwerking en de organisatievorm.
2. De deelnemersbijdrage is bestemd voor de recreatiegebieden en paden en niet voor de (bedrijfsvoering)organisatie die de uitvoering verzorgt. Alleen voor die (bedrijfsvoering)aspecten die voor de uitvoering noodzakelijk zijn. De financiële bijdrage van de provincies Utrecht en Noord-Holland moet zoveel mogelijk gewaarborgd worden.
3. Bij de nadere uitwerking van de samenwerkingsvorm moet duidelijk worden of het eigendom van de gebieden en paden, die nu bij het Plassenschap Loosdrecht en Recreatieschap Stichtse Groenlanden ligt, in gezamenlijkheid kan worden doorgezet of dat ontvlechting van de eigendommen noodzakelijk is. Ontvlechting van eigendommen is moeizaam en kost veel tijd en energie, leert de liquidatie van Recreatieschap Utrechtse Heuvelrug, Vallei en Krommerijn Streek.
4. Bij de verdere uitwerking moet worden aangegeven of er een noodzaak is voor een verordende bevoegdheid voor de samenwerking of dat dit op individueel niveau onderling voldoende afgestemd kan worden om eenduidigheid op de recreatieterreinen te waarborgen. Dit geldt eveneens voor de nautische bevoegdheden voor de plassegebieden.
5. De uitwerking van de hernieuwde samenwerking vergt een heldere governance, waarin nadrukkelijk aandacht wordt gegeven aan de rollen van opdrachtgever en opdrachtnemer. Hierbij moet ook betrokken worden de democratische legitimiteit van de nieuwe samenwerking en de rol en positie van de gemeenteraden en Provinciale Staten in de samenwerkingsvorm.

6. Bij de keuze voor het opheffen van het Recreatieschap Stichtse Groenlanden en het Plassenschap Loosdrecht moet duidelijk zijn welke kosten gemoeid zijn met de ontvlechting, maar ook met de invlechting van de werkzaamheden in nieuwe vormen, en of deze in verhouding staan met het continueren van de schappen.
7. De gevolgen van de gewijzigde besluiten voor de externe opdrachten die door RMN worden uitgevoerd voor het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug en het Routebureau Utrecht, alsmede de positie van het Routebureau als organisatorisch onderdeel van RMN. Hiervoor moet een oplossing gevonden worden. Het voortbestaan van het Routebureau staat niet ter discussie en moet in stand blijven.

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1604
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	11 februari 2021
Agendapunt	3.1
Omschrijving	Raadsbrief Transitie recreatieschappen en Recreatie Midden-Nederland
ID	1655
Behandelend ambtenaar	
Telefoon	
E-mail	
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Groen
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Manon Leenders/Wonen, Energie, Groen, Openbare Ruimte/030-2863710

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	11 februari 2021
Gemeenteraad	18 februari 2021

Voorgesteld besluit

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	J.W.J. van Zeijl	Datum	15 december 2020
Doorkiesnummer	030 - 2860262	Kenmerk	7169912
E-mail	j.w.van.zeijl@utrecht.nl	Onderwerp	Transitie recreatieschappen en Recreatie Midden-Nederland
Bijlage(n)	-	Beleidsveld	Groen

Geachte leden van de raad,

In de raadsvergadering van [17 september jl.](#) hebben wij toegezegd om u te informeren over de gesprekken die de recreatieschappen De Stichtse Groenlanden en het Plassenschap Loosdrecht voeren over hun eigen toekomst en daarmee ook over de toekomst van hun uitvoeringsorganisatie Recreatie Midden-Nederland (RMN). De dagelijks besturen van de recreatieschappen hebben de betrokken raden en staten op 10 december jl. in een afzonderlijke brief geïnformeerd over de uitkomst van de gevoerde gesprekken. In deze brief lichten wij het proces, de uitkomsten en inzet vanuit Utrechts perspectief toe.

Context

Eind vorig jaar constateerden RMN en haar eigenaren (Stichtse Groenlanden en Plassenschap Loosdrecht) dat de situatie bij RMN ernstig is en dat stevig ingrijpen in de organisatie en in de uitvoering nodig is. In dit voorjaar vroeg RMN aan bureau Berenschot om te adviseren over toekomstperspectieven om deze ernstige situatie bij RMN te verhelpen (zie de brief van RMN aan uw raad van 15 juli 2020). De besturen van het recreatieschap de Stichtse Groenlanden en van het Plassenschap Loosdrecht besloten vervolgens om ook hun eigen toekomst met elkaar te bespreken alvorens een besluit over RMN te nemen.

Voor Utrecht is recreëren in de omgeving van de stad belangrijk, omdat de stad weinig landelijk gebied binnen haar gemeentegrenzen heeft. Op [15 september jl.](#) stuurden wij u een brief over de "Transitie recreatieschappen en RMN" met een uitgebreide beschrijving van onze randvoorwaarden voor samenwerking en recreatie. Uw raad gaf in de raadsvergadering van 17 september jl. aan de nadruk te willen leggen op het gratis toegankelijk zijn van recreatieterreinen en op een efficiëntere uitvoering van de recreatietaken.

Stand van zaken

Dit najaar voerden de dagelijkse besturen van beide recreatieschappen twee zogenaamde dialoogsessies over de toekomst van hun samenwerking. De uitkomsten van de dialoogsessies zijn

verwerkt in de notitie 'Toekomstige samenwerking Recreatieschappen' zoals op 10 december jl. aan de staten en raden is gestuurd.. Wij zetten de essenties uit de notitie voor u hieronder op een rij.

In de eerste dialoogsessies benoemden de DB's:

1. De motieven voor hun samenwerking: regionale solidariteit, efficiëntie door schaalvoordeel, risico delen over meerdere deelnemers.
2. De voorwaarden om met elkaar recreatiegebieden te beheren en te onderhouden, zoals: vanuit gebruikers denken bij het invullen van een gevarieerd aanbod, toegankelijkheid behouden voor iedereen, exploitatie van gebieden binnen grenzen optimaliseren, natuur zo mogelijk combineren met recreatie.
3. Hun nadrukkelijke wens voor de toekomst om de organisatiestructuur van de recreatieschappen en RMN ingrijpend te vereenvoudigen.

De tweede dialoogsessie is georganiseerd rond de drie vragen die wij (zie ook [raadsbrief](#) "Transitie recreatieschappen en RMN") aandroegen voor de discussie: "Welke taken kunnen we beter collectief dan individueel als gemeente doen? Is er voor de uitvoering van collectieve taken een uitvoeringsorganisatie nodig of is zelf uitvoeren of uitbesteden van de collectieve taak een optie? Welke bestuurlijke sturing past het beste bij de collectief uit te voeren beheertaken?".

In de tweede dialoogsessies spraken de DB's zich uit:

1. Voor belangrijke taken en gebieden willen zij met elkaar willen blijven samenwerken, in de vorm van een opdrachtgevend collectief of collectieven.
2. De samenwerking kan in de vorm van één of meerdere stuurgroep(en) worden georganiseerd, met wellicht een onderliggend convenant. Een belangrijke voorwaarde voor een dergelijke samenwerking is het borgen van 'regionale solidariteit'. Een voorbeeld van een lichtere organisatievorm is de bestuursovereenkomst voor het beheer van de Rods-gebieden ('Recreatie om de stad'). Deze uitspraak impliceert de ontmanteling van één of beide gemeenschappelijke regelingen en het opbouwen van nieuwe collectieven.
3. Voor de uitvoering van de recreatietaken voor het Plassenschap is een centrumconstructie met de gemeente Wijdmeren denkbaar. Voor Stichtse Groenlanden kunnen beheer- en onderhoudstaken ofwel worden neergelegd bij een centrumconstructie met de provincie Utrecht ofwel bij niet-commerciële terreinbeheerders zoals Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten of Stichting Erfgoed Utrecht. Voor 'toezicht en handhaving' kan de samenwerking met de Regionale Uitvoerings Dienst worden onderzocht. De taak 'communicatie' kan wellicht samen met Destinatie Management Organisaties (Visit Utrecht Region en Gooi en Vechtstreek).worden opgepakt.

De DB's kiezen voor een koers met een nieuwe samenwerking, een vereenvoudigde opzet en een uitvoering door andere organisaties. De dagelijkse besturen van de recreatieschappen willen een nieuwe richting inslaan waarbij voor het voortbestaan van RMN als uitvoeringsorganisatie onvoldoende perspectief en draagvlak bestaat.

Utrechts perspectief

De richtinggevende uitspraken van de DB's van de recreatieschappen sluiten goed aan op de gewenste inzet en randvoorwaarden die met uw raad zijn besproken. Bij een nadere uitwerking door de recreatieschappen van de richtinggevende uitspraken, hechten we aan het uitlijnen en actualiseren van de historisch gegroeide taken. Het tot stand komen van logische clusters van gebieden en taken is essentieel om eenduidige opdrachten te formuleren en om concreet overleg met potentiële opdrachtnemers te kunnen voeren. Deze uitwerking biedt Utrecht ook de mogelijkheid om de

gemeentelijke recreatiegebieden bij deze clustervorming te betrekken. De recreatiegebieden in Utrecht zijn namelijk net als de gebieden van de recreatieschappen historisch ontstaan, met onderlinge verschillen in eigen of externe uitvoering, ligging op of buiten eigen grondgebied en wel of niet in eigendom van de gemeente. In ieder geval moet Utrecht zich buigen over een nieuwe contractnemer (nu: RMN) voor het zwemgedeelte van de Haarrijnse Plas.

Een nieuwe, logische organisatie van recreatie biedt de gemeente Utrecht meer ruimte en flexibiliteit om hedendaagse coalities te vormen. Wij denken daarbij verder dan de discussie in de schappen over bestaande taken en gebieden; wat ons betreft gaat het ook om de ontwikkeling van nieuwe (recreatie)gebieden, routes en paden. De nieuwe koers voor recreatie kan ook de aanzet zijn tot een grotere betrokkenheid én verantwoordelijkheid van de provincie Utrecht bij de landschappen rondom Utrecht. Dit sluit goed aan bij onze inzet bij de ontwikkeling van de Pijler 'Groen en Landschap' die in het kader van het REP wordt opgesteld. De visie pleit immers voor een meer integrale benadering en programmering van de opgaven voor groen, landschap, landbouw, natuur én recreatie

Vervolgstappen

De besturen van de schappen vatten de uitkomsten van beide dialoogsessies samen in de Notitie Toekomstige samenwerking Recreatieschappen. Zij willen de raden en staten eerder dan de formele besluitvorming betrekken en kozen ervoor om u alvast een reactie te vragen op hun notitie met richtinggevende besluiten over de toekomst van de schappen. De DB's van de schappen willen meer inzicht krijgen in de gevolgen van hun richtinggevende uitspraken op de bestaande gemeenschappelijke regelingen. Zij laten ook de haalbaarheid van mogelijke, lichtere organisatievormen verkennen op aspecten als de eigendommen van de recreatieschappen, de verrekening van BTW en vanzelfsprekend op het borgen van de regionale solidariteit. Op aangeven van Utrecht stellen zij logische bundels van gebieden en taken samen en overleggen zij met mogelijke opdrachtnemers. Tenslotte zetten zij de voorbereiding van de ontmanteling van de uitvoeringsorganisatie RMN in gang door het opstellen van een zogenaamd liquidatieplan. Dit plan is ook nodig om zorgvuldig om te gaan met de belangen van de medewerkers en van de eigenaren. Vanzelfsprekend houden wij ook in deze uitwerkingsfase vast aan de inzet zoals besproken in de raadsvergadering van 17 september jl..

De planning van de schappen is om in het voorjaar van 2021 een besluit over de toekomst van RMN en de recreatieschappen voor te bereiden. De voorziene besluiten van de algemene besturen van de recreatieschappen worden vanzelfsprekend voorgelegd aan de raden en staten, naar verwachting uiterlijk het derde kwartaal van 2021.

Wij zullen de gevraagde reactie op de richtinggevende uitspraken van de recreatieschappen opstellen en in januari aan uw raad voorleggen.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1559
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	11 februari 2021
Agendapunt	4.1
Omschrijving	Raadsbrief Quicksan verstedelijking Rijnenburg
ID	1609
Behandelend ambtenaar	S. Fleischeuer
Telefoon	14 030
E-mail	s.fleischeuer@utrecht.nl
Datum collegebesluit	24 november 2020
Geocodering	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Verschuure
Beleidsveld	Ruimtelijke Ontwikkeling
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Manon Leenders/Wonen, Energie, Groen, Openbare Ruimte/030-2863710

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	19 januari 2021
Commissie Stad en Ruimte	11 februari 2021

Voorgesteld besluit

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	S. Fleischeuer	Datum	30 november 2020
Doorkiesnummer	14 030	Kenmerk	8181748
E-mail	s.fleischeuer@utrecht.nl	Onderwerp	Quickscan verstedelijking Rijnenburg
Bijlage(n)	1	Beleidsveld	Ruimtelijke ontwikkeling

Geachte leden van de raad,

Met deze raadsbrief bieden wij u de 'Quickscan verstedelijking Rijnenburg' aan (hierna: Quickscan). Deze Quickscan geeft eerste, feitelijke inzichten in antwoord op de vraag wat de mogelijkheden en randvoorwaarden voor, en de kosten van eventuele verstedelijking in Rijnenburg zijn. Ook duiden wij in deze raadsbrief wat deze inzichten betekenen voor de verstedelijkingsstrategie van onze stad, aansluitend bij de door u vastgestelde [uitgangspunten](#) voor het ontwikkelen van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040). De conclusie die wij aan de Quickscan ontleen is dat deze de redeneerlijn van de Nota ondersteunt. Een ontwikkeling van Rijnenburg conform onze ambities vraagt voorafgaande investeringen in en voor de bestaande stad en, indien wij daar als gemeente toe besluiten, kan deze daarom pas op termijn gestalte krijgen. Hieronder werken wij deze conclusie uit.

Aanleiding en context Quickscan

In het afgelopen jaar heeft u drie moties aangenomen ('2019/[M407](#) – Onderzoek ontwikkellocatie optimaal', '2020/[M27](#) – Ontsluiting Rijnenburg is niet gratis!' en '2020/[M193](#) – Onderzoek naar start woningbouw in Rijnenburg' waarin u ons heeft opgeroepen om te onderzoeken wat de mogelijkheden en randvoorwaarden voor, en de kosten van verstedelijking in Rijnenburg zijn. Ook heeft u gevraagd de opgeleverde informatie te duiden in de context van de te maken keuzes in de RSU2040. Daarnaast zijn in de Tweede Kamer op 2 juli jl. [moties](#) aangenomen met een vergelijkbare strekking (32847-657, 32847-670, 35300-A-107). De inzichten uit de Quickscan zullen worden meegenomen in de beantwoording van deze moties door de ministers van BZK en IenW, als bijlage bij de Tweede Kamerbrief met de uitkomsten van het BO-MIRT.

Rijnenburg is een geïsoleerd liggend gebied, in de oksel van twee snelwegen en op afstand van het nationaal spoorstelsel. Ontsluiting van Rijnenburg vereist een fors pakket aan infrastructurele maatregelen en investeringen, zeker ten aanzien van de aansluiting op het HOV-systeem en fietsverbindingen. Auto-ontsluiting op het rijkswegennet leidt zonder aanvullende maatregelen tot verdere stagnatie.

Aansluiting op het HOV-systeem is alleen goed mogelijk als tenminste de onderdelen van het Wiel met Spaken in het zuidelijk deel van Utrecht zijn gerealiseerd. Dat zal naar verwachting pas na 2040 het geval zijn. Van de ontwikkeling van Rijnenburg op korte of middellange termijn kan dan ook geen sprake zijn.

Om, in het licht van de afwegingen die in de RSU worden gemaakt, meer inzicht te krijgen in de mogelijkheden en randvoorwaarden voor verstedelijking van Rijnenburg op een langere termijn is opdracht gegeven voor deze Quicksan.

Aanpak

Twee externe bureaus (PosadMaxwan en Goudappel Coffeng) hebben gezamenlijk voor ons in de afgelopen maanden de Quicksan uitgevoerd. Er zijn drie scenario's meegegeven om te verkennen:

1. Wat is er met het huidige mobiliteitssysteem en de ruimtelijke randvoorwaarden mogelijk aan verstedelijking? Beantwoording in termen van de mate van verstedelijking in een vorm die haalbaar is zonder grootschalige ingrepen in het mobiliteitssysteem en ruimtelijke randvoorwaarden en in combinatie met het Energielandschap.
2. Wat is er maximaal mogelijk aan verstedelijking in combinatie met het Energielandschap en wat vereist dit aan maatregelen en investeringen?
3. Wat is er maximaal mogelijk aan verstedelijking zonder behoud van het deel energie van het Energielandschap en wat vereist dit aan maatregelen en investeringen?

De scenario's zijn gekozen op basis van een aantal veronderstellingen, zoals maximale belasting van het huidige mobiliteitssysteem, voortbouwen op de keuze voor het Energielandschap, en een ontwikkelmodel dat past in de beleidsuitgangspunten ten aanzien van gezonde verstedelijking en de daaraan gekoppelde mobiliteitstransitie.

De Quicksan redeneert vanuit het onderzoeksgebied zelf en geeft inzicht in wat mogelijk is en onder welke condities. De Quicksan geeft expliciet geen antwoord op de vraag of verstedelijking in Rijnenburg ook moet plaatsvinden gezien de woningbehoefte en plancapaciteit in Utrecht en bevat geen afweging ten opzichte van andere verstedelijkingslocaties. Dat laatste achten wij zeker noodzakelijk en die afweging vindt dan ook plaats in de RSU.

De Quicksan is een eerste verkenning en daarmee nadrukkelijk geen ontwerp.

Voor de Quicksan is inhoudelijke inbreng gevraagd bij belanghebbenden, waaronder het Rijk, provincie, regiogemeenten en grondeigenaren.

Conclusie van de Quicksan

De uitkomst van de Quicksan leert ons allereerst dat een goede ontsluiting van Rijnenburg sterk afhankelijk is van eerder te realiseren regionale OV- en weginvesteringen, en van de effectiviteit van flankerend beleid voor de auto. Verder leert de Quicksan ons dat het noodzakelijk is om het debat en de besluitvorming in de samenhang van de RSU te bezien: de vraag ten aanzien van mogelijke verstedelijking in Rijnenburg staat in directe relatie met andere gebiedsontwikkelingen in de (directe) omgeving in de stad en de regio, voor een zorgvuldige regionale programmering en een goed beeld van de invloed op de toerekenbaarheid van randvoorwaardelijke investeringen.

De Quicksan leert ons tenslotte dat Rijnenburg onder de juiste condities in principe kan worden ontwikkeld als een wijk, die past bij de stad en complementair is.

Daarmee kan uit de Quicksan worden geconstateerd dat – indien op enig moment gekozen wordt voor verstedelijking in Rijnenburg – forse inspanningen in en buiten het gebied nodig zijn om tot een duurzame vervoerwijze-verdeling te komen, waarbij er vooraf een standpunt dient te worden ingenomen ten aanzien van de gewenste kwaliteit van openbaar vervoer en invulling van parkeren. Rijnenburg kan, gegeven die noodzakelijke inspanningen die veel geld en tijd vragen, alleen op *termijn* een bij de stad passende gebiedsontwikkeling opleveren als grootschalige verstedelijking het uitgangspunt is. Immers, als je het doet moet je het goed doen en zorgen voor een aantrekkelijke HOV-verbinding om een zo groot mogelijke maatschappelijke meerwaarde te realiseren.

De externe bureaus hebben in de Quicksan de drie verkende scenario's als een groeimodel uitgewerkt. Uiteraard zijn ook andere scenario's en fasering mogelijk dan geschetst in de Quicksan.

Gericht vervolgonderzoek zal zeker nodig zijn om de inzichten verder te verdiepen, want er blijven nog veel vragen open, bijvoorbeeld ten aanzien van aspecten als bodem en water of, na realisatie, de exploitatie van het OV.

Met grootschalig ontwikkelen van Rijnenburg zijn als gezegd omvangrijke kosten gemoeid. Deze zijn op te delen in twee soorten kosten: a) direct toerekenbare kosten aan de gebiedsontwikkeling: minimaal 0,9 – 1,1 miljard euro (ex. BTW) en b) de genoemde substantiële investeringen in mobiliteitsmaatregelen in de regio Utrecht (Wiel met Spaken) die randvoorwaardelijk zijn voor verstedelijking van Rijnenburg: minimaal 3 miljard euro (ex BTW). Daarmee is op basis van de huidige kennis en inzichten een totale investering van minimaal 4 miljard euro (ex. BTW) nodig. Voor een groot deel van deze kosten kan de ontwikkeling van Rijnenburg voortborduren op de maatregelen die voor andere verstedelijkingslocaties aan de zuid- en westzijde van de stad nodig zijn. Gezien de omvangrijke investeringen die met de realisatie van het Wiel met Spaken gemoeid zijn achten wij het van groot belang onze opstelling naar het Rijk en andere partners die substantieel aan deze ontwikkeling moeten bijdragen eenduidig en met de hoogste prioriteit daarop te richten.

Nu geen keuze voor verstedelijking Rijnenburg op korte termijn

Wij kiezen ervoor, conform de door u vastgestelde uitgangspunten voor het ontwikkelen van de RSU 2040, om onze bouwopgave in eerste instantie binnenstedelijk te realiseren. Rijnenburg is daarmee tot 2035/2040 niet aan de orde. Tegelijk sluiten wij woningbouw in Rijnenburg daarna niet uit. Onze argumenten hiervoor zijn:

1. Het is noodzakelijk en gewenst om eerst de kwaliteit van de leefomgeving in het bestaand stedelijk gebied te vergroten en ons (stedelijk) aanbod van voorzieningen op peil te brengen en te versterken. Daartoe ontwikkelen we conform de Nota van Uitgangspunten RSU2040 eerst binnenstedelijk rondom bestaande knooppunten;
2. Ontsluiting van Rijnenburg is in de huidige situatie uitermate complex. Door eerst de schaa sprong in het mobiliteitssysteem van stad en regio te realiseren, is ontsluiting op termijn wel mogelijk;
3. Er is voldoende binnenstedelijke planvoorraad voor de komende 15 à 20 jaar om een hoge bouwproductie te behalen die recht doet aan de vraag naar woningen;
4. Daarnaast vraagt grootschalige ontwikkeling van Rijnenburg door de complexiteit veel voorbereidingstijd en voorinvesteringen: een oplossing voor het woningtekort op korte termijn, is Rijnenburg dan ook niet.

ad 1) Wij willen door binnenstedelijke verdichting en de ontwikkeling van knopen de kwaliteit van wonen in de stad behouden en versterken, passend bij 'Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen'.. Voorrang voor binnenstedelijke verdichting bij knopen gaat gepaard met een kwaliteitssprong in de bestaande wijken van de stad. De ontwikkeling van deze gebieden aan de randen van de stad is ook ruimtelijk het meest efficiënt en versterkt het draagvlak voor behoud en versterking van voorzieningen. Denk daarbij aan het op peil houden en brengen van de maatschappelijke voorzieningen (waaronder onderwijs en sport) en aan het draagvlak voor winkelvoorzieningen. Maar ook aan de koppeling van woon- en werkgebieden en aan de nabijheid van groen. Met deze inzet op binnenstedelijke verdichting willen we de ontwikkelingen voor de stad dus maximaal laten renderen door slim programma's te koppelen aan noodzakelijke investeringen. Dit wordt op dit moment uitgewerkt in het voorstel voor het Ontwerp van de RSU2040.

ad 2) Een goede OV-bereikbaarheid van Rijnenburg is afhankelijk van de aanleg van het Wiel met Spaken. Door hier eerst op te focussen, inclusief de hieraan gelegen binnenstedelijke ontwikkellocaties, is een hoogwaardige OV-ontsluiting van Rijnenburg op termijn eenvoudiger te realiseren. Bovendien wordt door compacter bouwen het draagvlak van HOV en fiets in de stad vergroot. Tegelijk geeft dit de tijd om een goed functionerend systeem van parkeren op afstand en vormen van deelmobiliteit op te bouwen, waarmee de basiscondities geschapen worden voor een

toekomstige wijk met een duurzaam mobiliteitsprofiel. Daar waar additionele ingrepen in het wegensysteem noodzakelijk zijn, kan worden voortgebouwd op maatregelen ten behoeve van aanpalende ontwikkellocaties zoals de A12 zone, of ingrepen die noodzakelijk zijn voor doorstroming op het landelijk wegennet.

Bovenstaande hebben wij ook vastgelegd in [afspraken](#) die wij in het laatste bestuurlijk overleg MIRT met Rijk en regio hebben gemaakt over het ontwikkelperspectief voor de regio ("Utrecht Nabij").

ad 3) Stad en regio Utrecht kennen een hoge woonvraag. Voor de stad wordt deze voor 2040 ingeschat op circa 60.000; voor de regio (U16) gaat het om 104.000 – 125.000 woningen. Wij delen met Rijk en regio dan ook het belang van een hoge bouwambitie. Als we terugkijken, dan zien we dat de stad Utrecht een sterk 'track record' heeft in woningbouwontwikkeling. Het is al sinds de eeuwwisseling een van de snelst groeiende steden van Nederland. Utrecht bouwde in 2018 en 2019 relatief veel woningen in vergelijking met andere steden. In het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) hebben wij circa 40.000 woningen geprogrammeerd staan en met de RSU2040 sturen we op het realiseren van in totaal circa 60.000 woningen in 2040 binnenstedelijk. Dit betekent dat we het hoge niveau van productie in de afgelopen jaren (ruim 3.000 woningen per jaar) in de komende 20 jaar willen volhouden.

In regionaal verband heeft u de contour REP vastgesteld. Daarnaast hebben wij samen met het Rijk en de regio het ontwikkelperspectief "Utrecht Nabij" opgesteld. Zowel het REP als het ontwikkelperspectief laten zien dat er tot 2040 voldoende potentiële locaties zijn, vooral op (binnenstedelijke) OV-knooppunten en in het binnenstedelijk tussengebied (onder de noemer "Grote U"), waarmee voorzien kan worden in de regionale woningbehoefte. Rijnenburg is dus, naar onze inschatting nu, niet nodig om te voldoen aan de regionale woningbehoefte tot 2035/2040.

ad 4) De Quicksan laat zien dat de locatie Rijnenburg voor de korte termijn geen haalbare opgave is. Er is nauwelijks infrastructuur aanwezig en een hoogwaardige OV-verbinding met het centrum van Utrecht is zonder realisatie van het Wiel met Spaken ingewikkeld. Aantakking op het rijkswegennet is complex en zonder extra investeringen komt de doorstroming op deze toch al overvolle rijkswegen in gevaar. Ofwel, grootschalige woningbouw in Rijnenburg vraagt om grote extra (rijks)investeringen voor OV en weginfrastructuur, bovenop huidige investeringen die nodig zijn om de geplande woningbouw voor de komende 10 jaar te realiseren. En bovendien vraagt een grootschalige gebiedsontwikkeling een ruime voorbereidingstijd.

Wij vinden het onverstandig om op korte termijn te beginnen met het ontwikkelen van het eerste scenario – verstedelijking met huidige mobiliteitssysteem en ruimtelijke randvoorwaarden - zonder het eindbeeld scherp voor ogen te hebben. Nu wel starten zorgt voor een geïsoleerd liggende wijk die veel grond gebruikt voor relatief weinig woningen. Ook is er onvoldoende kritische massa voor een kwalitatief aanbod aan voorzieningen. Dat betekent dat er extra (auto)kilometers en reistijd nodig zijn om bestaande voorzieningen elders in stad en regio toegankelijk te maken.

Vervolgstep keuze Rijnenburg

Ook een besluit voor eventuele verstedelijking van Rijnenburg *op termijn* vereist uiteindelijk een tijdige keuze, met name vanwege de verwachte lange voorbereidingstijd. Hiervoor is onder andere meer inzicht nodig op de maatschappelijke en ruimtelijke haalbaarheid van de aannames uit de Quicksan en een goede weging ten opzichte van andere potentiële regionale uitleglocaties zoals bij Woerden en Bunnik-zuid.

Bij eerdere besluiten ten aanzien van verstedelijking en mobiliteit, o.a. met betrekking tot de A12-zone, houden we rekening met een mogelijke ontwikkeling van Rijnenburg. Mocht de planontwikkeling op andere locaties in de metropoolregio tegenvallen, of de woningbehoefte sneller groeien dan nu geraamd, dan kan een besluit over mogelijke ontwikkeling van deze locatie vervroegd worden.

Burgemeester en wethouders

Datum 30 november 2020
Ons kenmerk 8181748

De gemeente Utrecht onderzoekt dan ook samen met U Ned partners verder onder welke condities Rijnenburg een functie kan hebben in de verstedelijkingsopgave na 2035/2040. Belangrijke condities zijn een goede wegontsluiting en een goede OV-bereikbaarheid middels realisatie van het eerste deel van het Wiel met Spaken. Bij eerdere gebiedsontwikkelingen langs het Wiel met Spaken is het dus van groot belang om rekening te houden met mogelijke doorgroei naar Rijnenburg.

Wij stellen u voor de Quicksan te betrekken bij het debat en de besluitvorming over de RSU2040.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,



Rijnenburg

november, 2020

Quicksan Verstedelijking: Eindrapport

Inhoudsopgave

00	Managementsamenvatting	03
01	Inleiding	07
	Opgave	
	Context	
	Uitgangspunten	
02	Uitwerking Scenario's	16
	Waar kunnen we bouwen per scenario	
	Woningaantallen, dichtheden en barcode	
	Fietsmaatregelen	
	Openbaar vervoer maatregelen en OV-bereikbaarheid	
	Maatregelen voor auto en regionale autobereikbaarheid	
	Faseerbaarheid	
	Overzicht per scenario	
	Kostenschatting	
03	Resultaten & Inzichten	35
	Resultaten per scenario	
	Inzichten	
04	Bijlagen	43
	Colofon	55

Managementsamenvatting 1/6

De polders Rijnenburg en Reijerscop (hierna: Rijnenburg) zijn al jaren onderwerp van gesprek als het gaat om verstedelijking in de regio Utrecht. Discussies over het of, wanneer, hoeveel en wat worden stedelijk, regionaal en landelijk gevoerd, zoals verwoord in verschillende moties van zowel de gemeenteraad van Utrecht* als van de Tweede Kamer**. De gemeente Utrecht beantwoordt deze moties in de context van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040). In de RSU2040 maakt de gemeente Utrecht de afweging waar zij tot 2040 binnen de gemeentegrenzen wil verstedelijken.

De gemeente Utrecht heeft voor deze complexe opgave een Quicksan uitgevraagd om op hoofdlijnen een antwoord te formuleren op de volgende vraag:

Geef inzicht in de mogelijkheden en randvoorwaarden voor, en de kosten van verstedelijking in Rijnenburg

Kort samengevat wordt uit de Quicksan duidelijk dat voor verstedelijking in Rijnenburg eerst forse ruimtelijke en financiële inspanningen in en buiten het gebied nodig zijn om de vereiste goede ontsluiting van het gebied mogelijk te maken en daarmee een duurzame gebiedsontwikkeling te kunnen realiseren. Zo zijn forse investeringen in OV- en fietsverbindingen en een ontwerp wat gezonde keuzes bevordert (bijvoorbeeld door lage parkeernormen) nodig om de automobilititeit die Rijnenburg genereert te beperken. Zelfs bij een dergelijk ambitieus mobiliteitsbeleid leidt dit nog tot 5 tot 10% meer autoverkeer op filegevoelige locaties dan bij binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen.

Het maatschappelijk rendement is het hoogst bij scenario 3 (30.000 tot 40.000 woningen): Rijnenburg wordt dan een volwaardig stadsdeel. Bij een grootschalige ontwikkeling van Rijnenburg is het randvoorwaardelijk dat eerst wordt geïnvesteerd in delen van het Wiel met Spaken. De knooppunten aan dit Wiel met Spaken zijn nodig om Rijnenburg goed te verbinden met woon- en werkgebieden in zowel de stad als de regio en om Utrecht CS te ontlasten. De totale kosten van grootschalige verstedelijking bedragen minimaal € 4 miljard (ex. BTW).

Alvorens te besluiten tot grootschalige verstedelijking wordt geadviseerd om meer inzicht te verkrijgen op de maatschappelijke en ruimtelijke haalbaarheid van de aannames uit deze Quicksan, zoals een optimale programmering van wonen en werken, de inpasbaarheid van automobilititeit en een gezonde exploitatie van de OV-ontsluiting.

* Het betreft de moties 2019/M407, 2020/M27 en 2020/M193 (zie: <https://ris2.ibabs.eu/Reports/Index/Utrecht>)

** Het betreft de moties 32847-657, 32847-670, 35300-A-107 (zie: <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties>)

Managementsamenvatting 2/6

De uitvraag

Aan PosadMaxwan en Goudappel Coffeng is gevraagd om in de Quicksan de volgende scenario's te verkennen:

1. Wat is er met de huidige mobiliteitssysteem en ruimtelijke randvoorwaarden mogelijk aan verstedelijking? Beantwoording in termen van de mate van verstedelijking in een vorm die haalbaar is zonder grootschalige ingrepen in het mobiliteitssysteem en ruimtelijke randvoorwaarden en in combinatie met het Energielandschap.
2. Wat is er maximaal mogelijk aan verstedelijking in combinatie met het Energielandschap en wat vereist dit aan maatregelen en investeringen?
3. Wat is er maximaal mogelijk aan verstedelijking zonder behoud van het deel energie van het Energielandschap en wat vereist dit aan maatregelen en investeringen?

De scenario's zijn gekozen op basis van een aantal veronderstellingen, zoals maximale belasting van het huidige mobiliteitssysteem, voortbouwen op de keuze van de gemeente Utrecht voor het Energielandschap, en een ontwikkelmodel dat past in de beleidsuitgangspunten ten aanzien van gezonde verstedelijking (zoals vastgelegd in

de Nota van Uitgangspunten RSU2040) en de daaraan gekoppelde mobiliteitstransitie.

Op 9 juli 2020 heeft de gemeenteraad ingestemd met de Visie en het Uitnodigingskader voor het (tijdelijke) Energielandschap Rijnenburg. Bij de start van deze Quicksan was nog niet bekend welke energievoorstellen zouden volgen. Het maximale scenario in het Uitnodigingskader is als uitgangspunt en beoogd doel gehanteerd.

Er is gewerkt met de methodiek van de Utrechtse barcode, met als uitgangspunt dat functies die samenhangen met de ontwikkeling van Rijnenburg, onder andere groen, sport en maatschappelijke voorzieningen, ook binnen het gebied gerealiseerd worden. Een gevoeligheidsanalyse op de uitkomsten van de Quicksan ten aanzien van de verhouding tussen grondgebonden en gestapelde woningbouw is uitgevoerd. Op basis van expert judgement is een kostenschatting, bestaande uit mobiliteitsmaatregelen en grootschalige ruimtelijke ingrepen opgesteld.

De Quicksan is opgesteld vanuit de mogelijkheden en randvoorwaarden voor verstedelijking van Rijnenburg zelf en bevat dus geen afweging ten opzichte van andere

verstedelijkingslocaties; die afweging wordt door de gemeente gemaakt in de RSU2040 en samen met Rijk en regio in het MIRT-onderzoek en het Ruimtelijk Economisch Perspectief (REP).

De Quicksan is nadrukkelijk geen ontwerp. Uiteraard zijn ook andere scenario's mogelijk dan geschetst in de Quicksan. Voor de Quicksan is inhoudelijke inbreng gevraagd bij belanghebbenden, waaronder het Rijk, provincie, regiogemeenten en grondeigenaren.

Managementsamenvatting 3/6

Mogelijkheden van verstedelijking in Rijnenburg

De polders Rijnenburg en Reijerscop omvatten samen 1238 ha en zijn gelegen in de oksel van de A2 en A12 nabij Utrecht. Een groot gebied dat ruimtelijk diverse mogelijkheden biedt. Aan de zuid- en westkant is het gebied omringd door de Nedereindse Plas, de Hollandse IJssel en het open landschap van 't Groene Hart. In het gebied liggen enkele historische linten. Het gebied kenmerkt zich verder door haar lage ligging ten opzichte van NAP en de wisselende bodemsamenstelling in het gebied.

Gezonde verstedelijking in Rijnenburg is complex maar kan onder stevige condities op termijn tot 40.000 woningen in gevarieerde woonmilieus opleveren, voor zowel lage, maar vooral ook middel en hoge dichtheden (compact stedelijk woonmilieu met verschillende woningtypologieën). Het kan daarmee in potentie een aanvulling op het binnenstedelijk aanbod bieden. Rijnenburg kan onder die condities worden ontwikkeld tot een ruimtelijk efficiënte wijk die past bij de stad, en complementair is. Indien gekozen wordt voor een dergelijk grootschalige ontwikkeling is sprake van een langjarige productiecapaciteit.

Er zal ook ruimte zijn voor werkgelegenheid. Zolang Rijnenburg niet op nationaal OV is aangesloten, zal het echter geen toekomstbestendige kantorenlocatie zijn. Wat een optimale balans in programmering tussen wonen-werken (milieu en type/soort) is, moet in samenhang met de ontwikkeling van met name de A12-zone nader verkend worden.

Rijnenburg is nu vooral een agrarisch gebied en heeft daarmee nu een beperkte gebruikswaarde voor aangrenzend stedelijk gebied. De afgebakende ligging brengt bij een keuze voor verstedelijking grote inspanningen met zich mee, omdat er nauwelijks goede verbindingen naar het gebied zijn. Tegelijk zijn er mogelijkheden om met de juiste ontwerpprincipes de ruimte efficiënt te gebruiken. Afhankelijk van de te maken keuzes over de omvang van een verstedelijkingsmodel heeft het gebied ook een potentie om te voorzien in een belangrijk deel van de stedelijke barcode, zoals bijvoorbeeld Groen om de Stad of duurzame energieopwekking. En afhankelijk van de te maken keuzes hebben de netwerkverbindingen in de regio in meerdere of mindere mate baat bij een ontwikkeling van het gebied.

Managementsamenvatting 4/6

Randvoorwaarden voor verstedelijking in Rijnenburg

Voor de ontwikkeling van Rijnenburg zijn diverse nieuwe onderdoorgangen en bruggen nodig voor de fiets, om zo de ruimtelijke barrièrewerking van de snelwegen en het Amsterdam Rijnkanaal weg te nemen. De fiets kan bij grootschalige verstedelijking een redelijke optie zijn, doordat veel bestemmingen op fietsafstand zijn gelegen. Omdat het OV-netwerk minder dicht bij hoofdspoor is gelegen dan in de rest van de stad en daardoor minder aantrekkelijk, leidt dat tot een relatief laag OV-gebruik. Dit lage OV-gebruik leidt mede tot een relatief hoog aandeel fietsers. Hiermee kan de fiets een substantieel aandeel van de vervoerswijze (circa 44%) innemen, mits vanuit het ontwerp scherp gestuurd wordt op de juiste maatregelen.

Rijnenburg kan op meerdere manieren op het hoogwaardig OV (HOV) aangesloten worden: via een doorgetrokken HOV-lijn vanuit Papendorp (voorkeur) of aftakking van de huidige SUNIJ-lijn en een tangentiële lijn van Leidsche Rijn via Rijnenburg naar Nieuwegein. Randvoorwaardelijk hiervoor is de hieraan voorafgaande aanleg van het zuidelijk en westelijk deel van het Wiel met Spaken. Bij woningaantallen van 15.000 zijn dit frequente busverbindingen; bij 25.000 –

35.000 woningen wordt ontsluiting per lightrail haalbaar. Dit 'omslagpunt' hangt mede af van de hoeveelheid en het type arbeidsplaatsen in het gebied en de mate van flankerend beleid.

Het hoogwaardig OV kan in principe voldoende reizigers trekken, mits door sterk flankerend beleid het gebruik van de auto ontmoedigd wordt. Aannemelijk is dan een aandeel OV van ongeveer 16% in de vervoerswijze, wat lager is dan het stedelijk gemiddelde.

Zonder aanvullende maatregelen neemt de druk op het hoofdwegennet, in het bijzonder de A12 en de A2, zeer sterk toe. Niet alleen Rijnenburg, maar ook verstedelijking op andere plekken in de regio vereist een schaa sprong naar een meer multimodaal vervoerssysteem. Wel is het zo dat Rijnenburg door de geografische ligging, afstand tot het spoorwegennet en de nabijheid van het hoofdwegennet, 20-30% meer autoritten produceert dan een binnenstedelijke locatie (dichtbij het centrum), zelfs wanneer de dichtheden, parkeerbeleid en kwaliteit van het openbaar vervoer vergelijkbaar zijn. Een verstedelijkingsscenario van Rijnenburg met sterk flankerend beleid, goede verbindingen voor fiets en OV in combinatie met hogere dichtheden (scenario 3), zorgt voor 5 tot 10%

meer autoverkeer op filegevoelige locaties dan een verstedelijkingsscenario waarin de nadruk meer ligt op binnenstedelijk bouwen en op knooppunten aan het Wiel met Spaken.

Kortom, ontsluiting van Rijnenburg is sterk afhankelijk van de realisatie van OV-, fiets- en weginvesteringen op lokale en regionale schaal. Duidelijk is dat het in samenhang bekijken van verstedelijking in Rijnenburg met andere gebiedsontwikkelingen in de directe omgeving, zoals A12 zone, nodig is voor een zorgvuldige programmering en de toerekenbaarheid van randvoorwaardelijke investeringen. Er zijn bij een keuze voor verstedelijking meerdere faseringsopties, ook in combinatie met het beoogde Energielandschap. Een ontwerp vanuit een stedenbouwkundige hoofdvisie (route kaart) maakt een goede gebiedsplanung mogelijk, zowel vanuit stedenbouwkundig oogpunt, maatschappelijk rendement als vanuit kostenperspectief. Er kan al worden gestart met een hoogwaardig groenblauw raamwerk dat direct bijdraagt aan regionale en lokale aanhechting en recreatieve mogelijkheden. Door middels een ontwerp de juiste vorm en omvang te kiezen draagt zo'n raamwerk bij aan elk toekomstig verstedelijkingsscenario en aan de gebruikswaarde van het gebied.

Managementsamenvatting 5/6

Kosten van verstedelijking in Rijnenburg

Met grootschalig ontwikkelen van Rijnenburg zijn omvangrijke kosten gemoeid. Deze zijn op te delen in twee soorten kosten: 1) direct toerekenbare kosten aan de gebiedsontwikkeling en 2) investeringen in mobiliteitsmaatregelen in de regio Utrecht die ook randvoorwaardelijk zijn voor een grootschalige ontwikkeling van Rijnenburg.

De direct toerekenbare kosten aan de gebiedsontwikkeling zijn op te splitsen in kosten voor infrastructuur die specifiek voor Rijnenburg wordt aangelegd en in excessieve kosten (bijvoorbeeld grondwerk, sanering, geluidsschermen, etc). Deze kosten zijn geschat op een bedrag van minimaal 0,9 – 1,1 miljard euro (ex. BTW).

De aan Rijnenburg direct toerekenbare investering per woning is bij scenario 1 het laagst en bij scenario 2 en 3 nagenoeg gelijk. Het maatschappelijk rendement is bij scenario 3 het hoogst: Rijnenburg wordt dan een volwaardig stadsdeel waar gezond stedelijk leven mogelijk is voor een significant aantal huishoudens. Een complete MKBA maakte overigens geen onderdeel uit van de Quicksan.

Naast de kosten die bij de gebiedsontwikkeling zelf horen, zijn er ook buiten het directe plangebied randvoorwaardelijke investeringen op het vlak van OV-infrastructuur nodig (Wiel met spaken). Deze kosten betreffen een globale inschatting van maatregelen in de regio Utrecht om Rijnenburg als goed verbonden stadsdeel van Utrecht te kunnen laten functioneren. Deze kosten zijn niet geheel toerekenbaar aan de ontwikkeling van Rijnenburg. Welke specifieke maatregelen in de regio Utrecht nodig zijn, moet voor met name de auto nog verder onderzocht worden. Dit wordt in het vervolg van het MIRT-onderzoek verder geconcretiseerd.

Het grootste deel van deze maatregelen is ook nodig voor andere gebiedsontwikkelingen in de regio Utrecht, maar omvang en tempo van de ingrepen hangen nauw samen met de besluitvorming over verstedelijking van Rijnenburg. Naar de huidige kennis en inzichten is hiervoor een investering van minimaal 3 miljard euro (ex. BTW) benodigd. NB: In deze globale inschatting zijn inpassingskosten (zoals een verdiepte ligging van infrastructuur en dergelijke) nog niet meegenomen.

De conclusie is daarmee dat indien wordt gekozen voor een grootschalige ontwikkeling van Rijnenburg er op basis van de huidige kennis en inzichten een totale investering van minimaal 4 miljard euro (ex. BTW) nodig is. Inclusief BTW is dit een bedrag van minimaal 5 miljard euro. Voor een groot deel van deze kosten kan Rijnenburg voortborduren op de maatregelen die voor andere verstedelijkingslocaties aan de zuid- en westzijde van de stad nodig zijn.

Managementsamenvatting 6/6

Onderzoeksvragen voor vervolg

1. Wat is een optimale balans in programmering tussen wonen en werken (milieu en type/soort), de positie hiervan in het gebied en welke effecten geeft dit op het mobiliteitsnetwerk?
2. Wat is een goede balans tussen enerzijds effectiviteit van flankerend beleid en anderzijds de noodzaak voor aanpassingen aan het (hoofd)wegennet om voor voldoende ruimte voor doorstroming op het hoofdwegennet te zorgen?
3. Wat zijn de effecten van de mogelijke OV-lijnvoeringen op exploitatie en beheer en onderhoud?
4. Wat is een goede en mogelijke fasering in relatie tot de ontwikkelingen in de A12-zone?



Inleiding

Opgave

01

Geef inzicht in de mogelijkheden en randvoorwaarden voor, en de kosten van verstedelijking in Rijnenburg.

02

Breng drie scenario's in beeld:

- Scenario 1: zonder grote investeringen in het mobiliteitssysteem in combinatie met het beoogde Energielandschap
- Scenario 2: met bijpassende (grote) investeringen in het mobiliteitssysteem (auto, OV en fiets).
- Scenario 3: Als scenario 2 waarbij het energiedeel van het Energielandschap niet wordt behouden.

03

De mate van verstedelijking is sterk afhankelijk van de investeringen in bereikbaarheid. Dit wordt in de scenario's in beeld gebracht.

04

Per scenario worden de ontwikkelruimte én de faseringsmogelijkheden benoemd.

05

Voor ieder scenario wordt een globale kostenraming voor de investeringen in infrastructuur opgesteld.

06

Het is duurzaam en efficiënt om verstedelijking (wonen en werken) optimaal af te stemmen op het OV. Hierbij zoeken naar maximale verdichting, binnen de principes van Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen.

Ruimtelijke context

OV op verre afstand: Rijnenburg bevindt zich op relatief verre afstand van het nationaal spoorwegennet. Ook ontbreken verbindingen op het Utrechtse bus- en tramnetwerk. Grote investeringen in deze netwerken zijn nodig om Rijnenburg goed bereikbaar te maken.

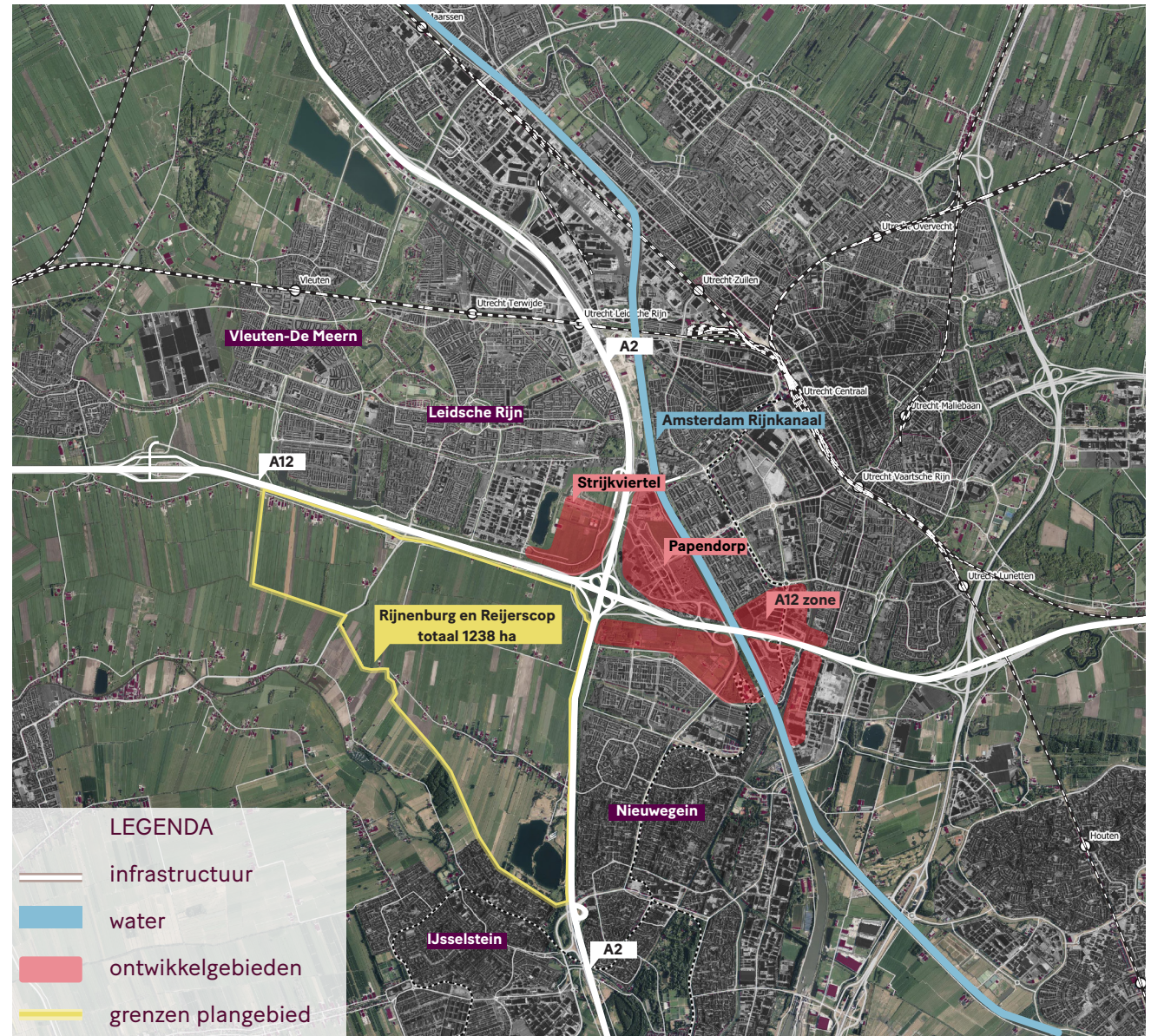
Aansluiting op A2 en A12: Rijnenburg is direct aan de A2 en A12 gelegen en daarmee ogenschijnlijk optimaal bereikbaar met de auto. Om deze verbindingen te kunnen benutten, zijn echter grote investeringen nodig in aansluitingen op en capaciteit van de A2 en A12, die beiden zwaar belast en dus filegevoelig zijn.

Ruimtelijke barrières: De ligging aan de A2 en A12 (en daarachter het Amsterdam Rijnkanaal) resulteert in ruimtelijke barrières bij de koppeling tussen Rijnenburg en Leidsche Rijn, Nieuwegein, de mogelijke ontwikkeling van de A12-zone en Utrecht centrum.

Koppeling met andere ontwikkelingen: Nabij Rijnenburg vinden verschillende ontwikkelingen plaats, waaronder de A12-zone, Strijkviertel en Papendorp.

Verbindingen naar het Groene Hart: Rijnenburg is direct aan het Groene Hart gelegen, waardoor barrièrevrij aangesloten kan worden op het recreatieve routes in dit gebied.

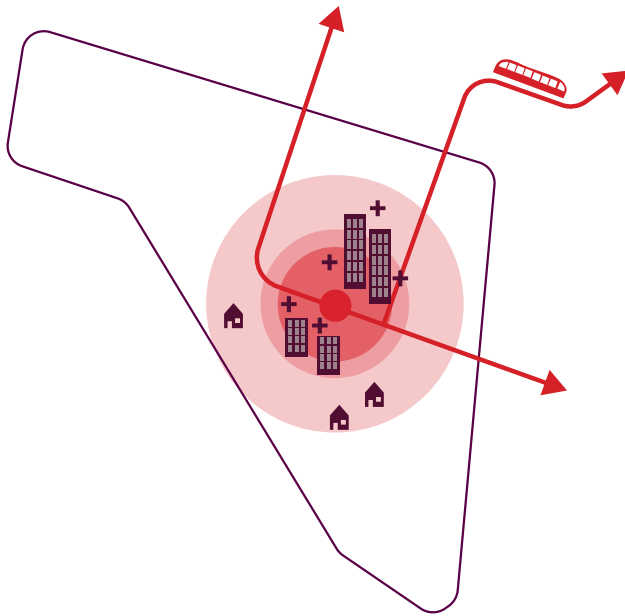
Potentie Rijnenburg: Rijnenburg is een



Uitgangspunten voor elk scenario

De opgave van pagina 8 is vertaald in de onderstaande uitgangspunten die voor elk scenario gelden en vervolgens op de drie volgende pagina's nader worden toegelicht.

Mobiliteit als basis voor 3 scenario's



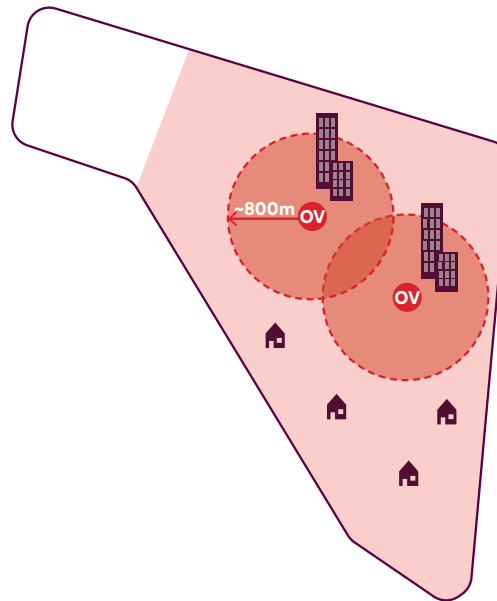
Scenario 1:

- Wat is er mogelijk zonder investeringen in bereikbaarheid?

Scenario 2 en 3:

- Type OV-systeem bepaalt mogelijke dichtheid

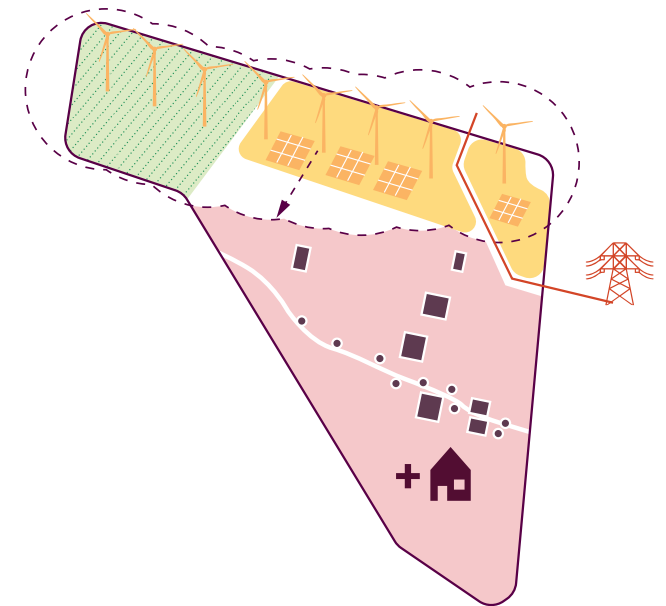
Dichtheden en barcode



Rekenen met twee gemiddelde dichtheden, gekoppeld aan OV bereikbaarheid:

- Geen OV: dichtheid passend bij overwegend grondgebonden woningen
- Wel OV: dichtheid passend bij overwegend gestapeld wonen
- als basis 800m invloedsgebied rondom OV halte (lopen)

Tijdelijk Energielandschap en ontwikkelbaar oppervlak

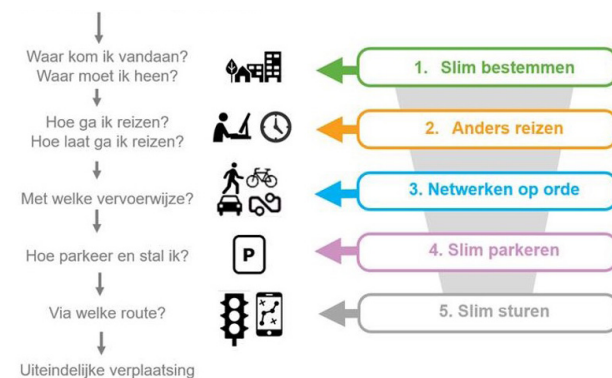


- Maximaal 8 grote windmolens aan de rand van windzoekgebied
- Maximaal 163 MW zonnepanelen (ca 230ha)
- Andere knelpunten (hoogspanningsnet en transformatorstation, geluidsoverlast snelweg)
- Behouden van de kwalitatieve elementen: hoge archeologische waarde, linten met monumenten

Uitgangspunten Mobiliteit

Vertrekpunt: actualisatie Mobiliteitsplan

Utrecht heeft de ambitie om op slimme, compacte en duurzame wijze te groeien. Dat is het uitgangspunt binnen de actualisatie van het concept mobiliteitsplan 2040. In het mobiliteitsplan wordt daarbij ingezet op vijf hoofdprincipes om mobiliteitsstromen te beïnvloeden en op die manier ervoor te zorgen dat het mobiliteitssysteem van de stad in toekomst blijft functioneren en de stad aantrekkelijk en bereikbaar blijft. Deze uitgangspunten hebben wij overgenomen in deze studie en zijn vertrekpunt.



Slimme mobiliteit. Bron: Goudappel

Relatie woningaantallen en openbaar vervoer

De bepalende variabelen in het toekomstig OV-gebruik voor Rijnenburg zijn:

- totaal aantal woningen, (type) arbeidsplaatsen en leerlingenplaatsen,
- nabijheid en dichtheid van woningen rondom halte,
- flankerend beleid (parkeerbeleid in de wijk, stads- en regiobreed parkeerbeleid, mobiliteitsmanagement) en
- aanwezigheid dagelijkse voorzieningen in de wijk

Bij het bepalen van het aantal woningen wat nodig is voor een hoogfrequente buscorridor of lightrail is meegenomen dat deze verbindingen aantakken op het bestaande netwerk, deze versterken en voor de vervoerwaarde van de hele lijn niet alleen van Rijnenburg afhankelijk zijn:

- Bij **10.000-15.000 woningen** wordt **hoogwaardig busvervoer** haalbaar
- Bij **25.000 tot 35.000 woningen** wordt ontsluiting **per lightrail** haalbaar

Bijlage 4 geeft meer duiding van de reizigers-aantallen bij verschillende woningaantallen, stedelijkheidsgraad en OV-systeem.

Relatie woningaantallen en automobilititeit

Door de geografische ligging, afstand tot het spoorwegennetwerk en nabijheid van het hoofdwegennet produceert Rijnenburg 20-30% meer autoritten dan een binnenstedelijke locatie (dichtbij het centrum), zelfs wanneer de dichtheden, parkeerbeleid en kwaliteit van het openbaar vervoer vergelijkbaar zijn. Dit komt doordat:

- De afstanden langer zijn, waardoor openbaar vervoer en fiets relatief gezien minder aantrekkelijk zijn ten opzichte van de auto
- Rijnenburg ligt niet aan een hoofdspoorcorridor. Ook ligt Utrecht Centraal op relatief grote afstand. Daardoor is openbaar vervoer relatief minder aantrekkelijk

Het aantal autoritten dat ontwikkeling in Rijnenburg produceert kan bij een gelijk aantal woningen nog sterk variëren afhankelijk van autonome en te beïnvloeden factoren, zoals landelijke trends en ontwikkelingen, flankerend beleid voor de auto, kwaliteit van alternatieven fiets en OV, de situering van de woningen ten opzichte van het openbaar vervoer, nabijheid en soort van werk en voorzieningen en type woningen in relatie tot beroepsbevolking. De modal split zal echter nooit de binnenstedelijke modal split benaderen.

Bijlage 3 geeft een inschatting van de verkeersgeneratie bij verschillende woningaantallen, stedelijkheidsgraad en OV-systeem.

Aannames Barcode en dichtheid

In de Uitgangspuntennotitie van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is één van de uitgangspunten: **"Barcode als uitgangspunt voor balans in de gezonde stedelijke ontwikkeling"**.

De barcode is de optelsom van alle (programma)elementen die de stad vormen. De gemeente Utrecht heeft normen voor groen, water, voorzieningen, energie. Deze normen zijn als uitgangspunt genomen voor deze quickscan. Zie bijlage 8 voor een nadere toelichting op de gebruikte barcode in deze quickscan.

Door de gebruikte methode bevat elke bouwvlek kwaliteit (gehele barcode buurt + deel barcode bovenwijken), ofwel: alle locaties hebben volledige buurtvoorzieningen.

Barcode buurt: voorzieningen, werk, infrastructuur, buurt groen, gedeeltelijk sport, water.

Barcode bovenwijken: sport, stedelijk groen, water.

Wat kan per definitie niet geteld worden:

- Barcode 'Groen om de stad' wordt buiten ontwikkelbaar oppervlak van Rijnenburg gerealiseerd (Het IJsselbos, Natuurgebied 'Hollandsche IJssel' en Reijerscop als kansrijke locatie).

- Barcode 'Energie' wordt geïntegreerd in gebouwen. Alle woningen moeten energieneutraal zijn.

Barcode totaal = 180 m² / woning
(excl. Energie, Groen om de stad)

- 125 m² / woning: binnen de woonlocatie (buurt-, wijk voorzieningen, werken, 50% groen, water).
- 55 m² / woning: bovenwijken, die:
 - buiten de wijk mag, maar die we kunnen onderbrengen binnen de woonlocatie, met extra nabijheid als resultaat,
 - die buiten de wijk mag, en die we daar ook laten landen (sportvelden, water).

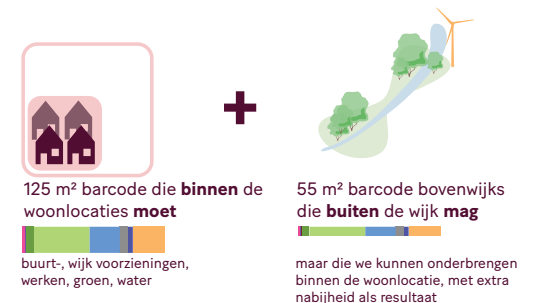
Om minimum en maximum dichtheid te berekenen, plaatsen we bovenwijkse barcode binnen of buiten de ontwikkellocatie.

We rekenen met twee gemiddelde dichtheden, gekoppeld aan OV bereikbaarheid:

- Geen OV: dichtheid passend bij overwegend grondgebonden woningen.
- Wel OV: dichtheid passend bij overwegend gestapeld wonen.

Ruimtelijk beleid is het sterkste instrument voor efficiënt mobiliteitsbeleid

Inzet op een mix van wonen en werken in de verhouding $\frac{3}{4}$ wonen en $\frac{1}{4}$ arbeidsplaatsen is in theorie gunstig voor parkeerstrategie en pendelstromen. Het type arbeidsplaatsen / werkmilieu en de ligging daarvan in het gebied, ook in relatie tot de ontwikkeling van de A12-zone, is nader te onderzoeken. Duidelijk is wel dat zolang Rijnenburg niet op nationaal OV is aangesloten, het geen toekomstbestendige kantorenlocatie zal zijn.



Uitnodigingskader Energielandschap

Kenmerken

- Totale oppervlakte zoekgebied wind en zon: 360 ha.
- Gewenste energieproductie: 36MW windenergie (maximaal 8 grote windturbines) en 163 MW zonne-energie (ca. 230 ha, 64 % van zoekgebied).
- Een tijdelijk energielandschap afgebakend op maximaal 20 jaar.

Overige ruimtelijke omgevingsaspecten

- Geluidsoverlast snelwegen
- Hoogspanningsnet en transformatorstation
- Linten met monumenten
- Locaties met hoge archeologische waarde
- Bodemgesteldheid en hoogteligging

	Perceelgrootte	1238 ha
	Zoekgebied zon	362,8 ha
	Benodigde ruimte voor zonne-energie	~230 ha
	Zoekgebied windenergie (min 800m radius)*	170 ha
	Ontwikkelbaar oppervlak	~ 520 ha
	Archeologische waarde	24,49 ha
	Monumenten	~1 ha
	Hoogspanningsnet	55 m breedte
	Aardgastransport	
	Reijerscop	

* De richtlijnen van de World Health Organization is om een afstand van min 800m vanaf windmolens tot de omliggende wijken te hebben. Een 4,5 MW windmolen heeft een diameter van de rotor van ca. 150m. De afstand tot de wijken moet min 5 keer de diameter zijn, dus min 750 m.



Scenario's

We werken de quickscan naar de verstedelijking van Rijnenburg uit aan de hand van drie scenario's. Deze scenario's verschillen van elkaar in de keuze om wel/niet te investeren in infrastructuur en wel/geen ruimtereservering voor het Energiedeel van het Energielandschap. In het volgende hoofdstuk brengen we in beeld wat deze keuzes betekenen voor de ontwikkelpotentie, bereikbaarheid, fasering, programma en kosten.

Scenario 1

Uitvraag

Wat is er met het **huidige mobiliteitssysteem** en de **ruimtelijke randvoorwaarden** mogelijk aan verstedelijking?

Investerings & Mobiliteit

Geen grootschalige aanpassingen,
minimum investeringskosten
Huidige mobiliteitssysteem

Scenario 2

Uitvraag

Wat is er **maximaal mogelijk aan verstedelijking met** in combinatie met tijdelijk **Energielandschap**?

Investerings & Mobiliteit

Grootschalige aanpassingen,
hoge investeringskosten.
Capaciteitsuitbreidingen provinciale wegen en aansluitingen HWN en extra investeringen in fiets. HOV buscorridor zoveel mogelijk koppelen aan bestaande corridors (lijnen naar Leidsche Rijn, Nieuwegein en Utrecht CS via Papendorp).

Scenario 3

Uitvraag

Wat is er **maximaal mogelijk aan verstedelijking zonder** het deel Energie van het tijdelijk **Energielandschap**?

Investerings & Mobiliteit

Grootschalige aanpassingen
hoge investeringskosten.
Aanvullend inzet op lokaal en regionaal ambitieus mobiliteitsconcept met een tram- of lightraillijn naar Utrecht CS als drager en verdichting rondom de tram- en HOV-haltes, goede fietsverbindingen, in combinatie met lage parkeernormen, slimme mobiliteit en mobiliteitshubs.

Scenario's: beoordeling mobiliteit

Bestaande beleidskaders

De gemeente Utrecht stelt als doel om stadsbreed toe te werken naar een mobiliteitstransitie met een prioritering in vervoerwijzen:

1. lopen,
2. fietsen,
3. openbaar vervoer,
4. deel(auto)mobiliteit,
5. privé-automobiliteit.

Om de mobiliteitstransitie te bewerkstelligen is ambitie voor mobiliteitsbeleid nodig (zie ook Mobiliteitsplan 2040, gemeente Utrecht). Het gaat dan concreet om functiemenging, optimale bereikbaarheid voor fiets en openbaar vervoer, faciliteren van deelmobiliteit en lage parkeernormen tussen de 0,5-1 per woning. De parkeernorm van $\pm 0,5$ parkeerplaats per woning is gemiddeld genomen het uitgangspunt voor de woningen nabij OV-haltes terwijl de parkeernorm van $\pm 1,0$ parkeerplaats per woning gemiddeld genomen het uitgangspunt is voor de woningen die niet nabij OV-haltes liggen.

De mate van potentie van de scenario's zijn beoordeeld langs dat beleidskader.

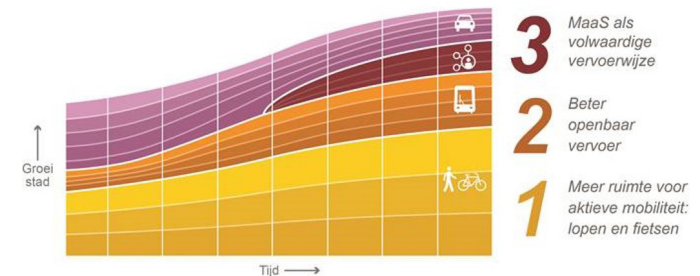
Modelberekeningen

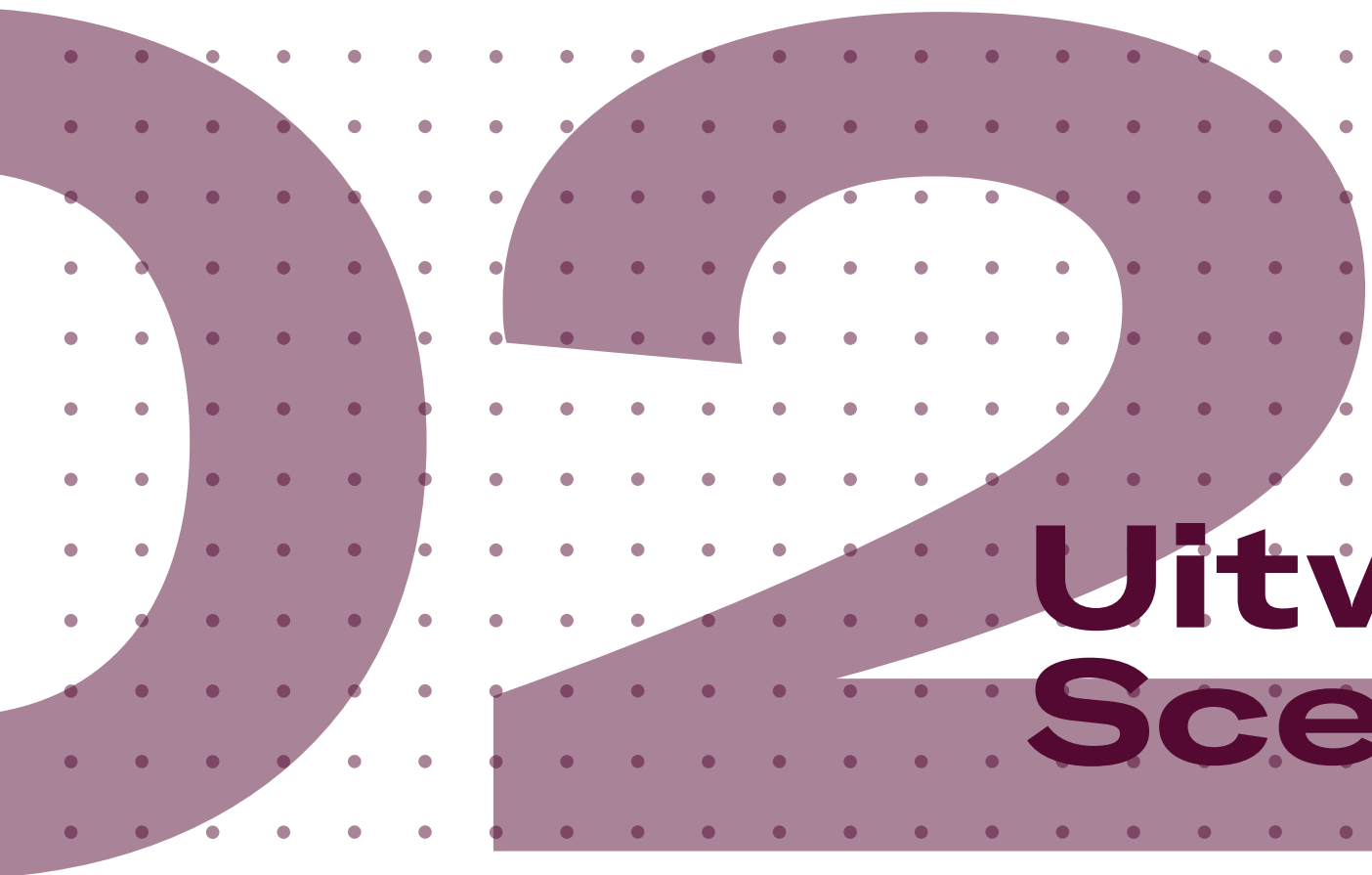
In het kader van deze Quicksan is gebruik gemaakt van de resultaten van modelberekeningen uit het MIRT-traject (uitgevoerd door MOVE Mobility).

Als onderdeel van een set modelberekeningen is Rijnenburg doorgerekend met 25.000 woningen en 12.000 arbeidsplaatsen.

Daarnaast bestonden de variabelen uit een variërend ambitieniveau van mobiliteitsbeleid. Denk hierbij aan functiemenging, fiets-, OV- en autonetwerk, parkeren en gedragsbeïnvloeding, waaronder ook introductie van prijsmaatregelen (betalen naar gebruik).

Zie bijlage 5 voor exacte gegevens en resultaten.





**Uitwerking
Scenario's**

Waar kunnen we bouwen per scenario?

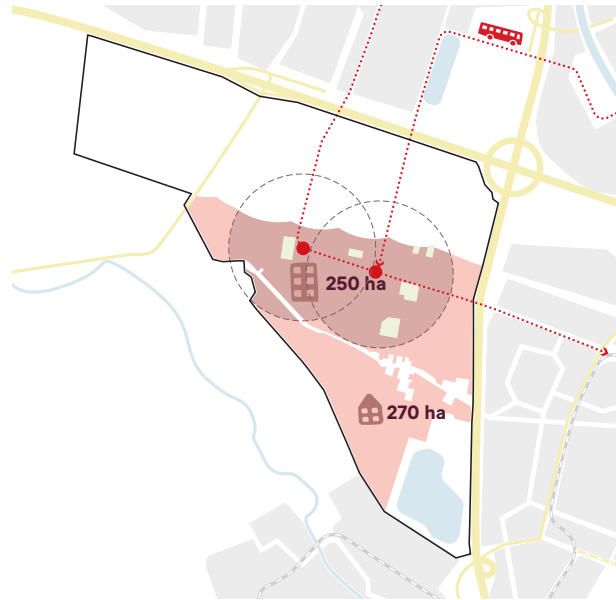
Overzicht van gebied met daarin aangegeven het aantal hectare wat per scenario bebouwd kan worden en waar niet gebouwd kan worden in verband met gereserveerde ruimte voor energielandschap, locaties met archeologische waarde, gebied rondom Nedereindseplas en landschappelijke kwaliteit Reijerscop.

Scenario 1



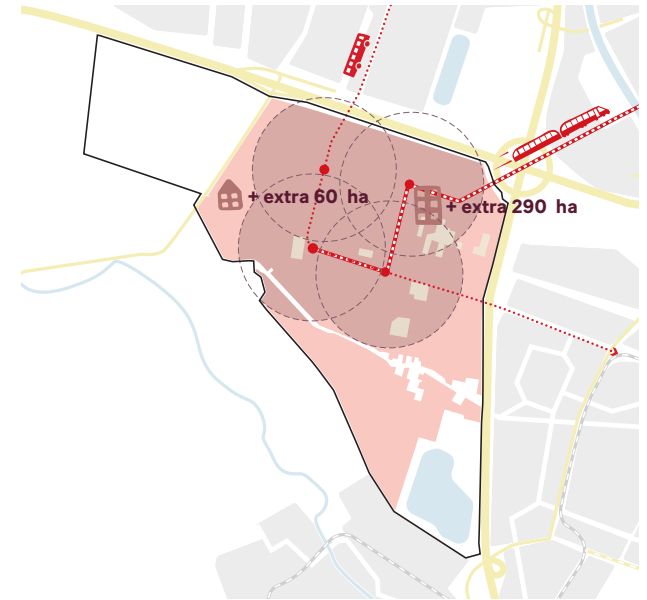
- **270 ha** lage dichtheid (geen HOV)
- aantal nieuwe woningen is beperkt door de restcapaciteit van autowegen
- starten met bouwen naast IJsselstein en Nieuwegein

Scenario 2



- **250 ha** hoge dichtheid binnen invloedsgebied tram/HOV (800 m)
- **270 ha** lage dichtheid (buiten invloedsgebied tram/HOV)

Scenario 3



- **extra 350 ha** ontwikkelbaar oppervlak
- **540 ha** hoge dichtheid binnen invloedsgebied tram/HOV (800 m)*
- **330 ha** lage dichtheid (buiten invloedsgebied tram/HOV) excl Reijerscop

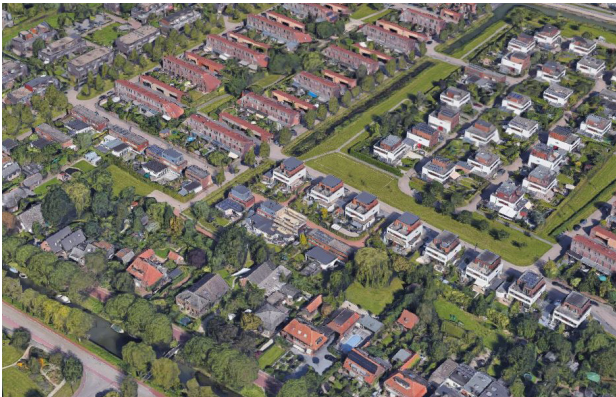
* Invloedsgebied OV van 800 meter is een vuistregel. Deze kan bij een hoog kwalitatief OV product en goede fietsverbindingen wellicht hoger zijn.

Woonmilieu en dichtheden

Rijnsburg heeft in potentie ontwikkelgebied voor zowel lage, maar vooral ook middel en hoge dichtheden (compact stedelijk woonmilieu met verschillende woningtypologieën).

Scenario 1

Lage dichtheid bruto



Langerak, Utrecht (40 wo/ha)



Ypenburg Den Haag (36 wo/ha)

Scenario 2

Mid/hoge dichtheid bruto



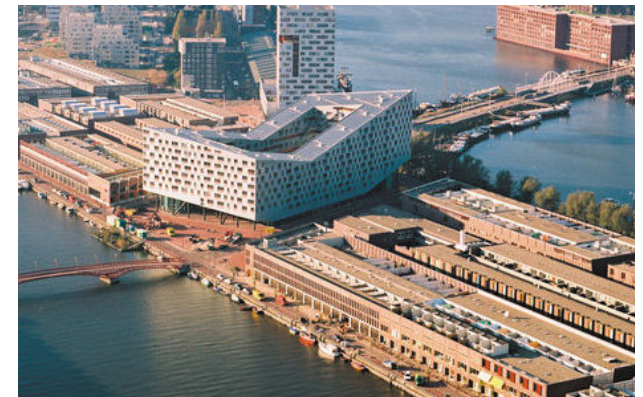
Ypenburg Centrum, Den Haag (68 wo/ha)



IJburg, Amsterdam (70 won/ha),
netto dichtheid 160 won/ha,
FSI 1,0

Scenario 3

Mid/hoge dichtheid bruto



Java Eiland, Amsterdam (70 wo/ha excl water)



Zeeburgereiland, Amsterdam (70 wo/ha),
netto dichtheid 200-250 won/ha,
FSI >2,0

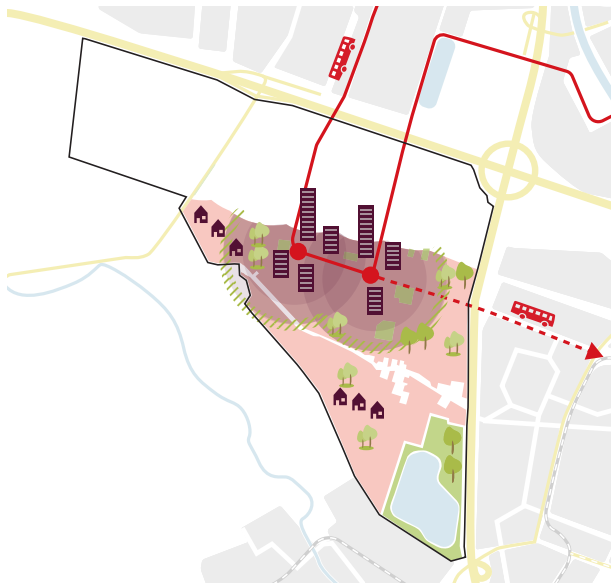
Woningaantallen en dichtheden

Scenario 1



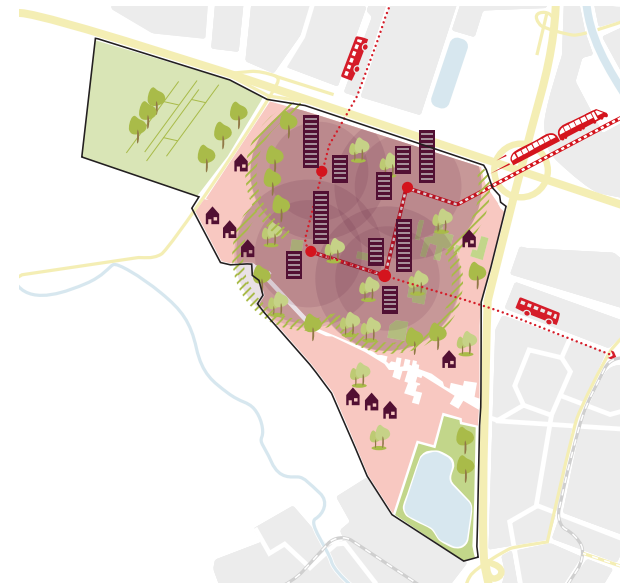
- **tot 2.500 woningen mogelijk** (bovengrens is de capaciteit vd aansluiting op A2/A12)
- Alle Bovenwijkse Barcode binnen de bouwlocatie
- Alleen grondgebonden 2.500 woningen (vanuit gedachte om te faseren) - ca 30% van beschikbare locatie bebouwd (80 ha of meer)
- Netto woningdichtheid 50-100 wo/ha
- Bruto woningdichtheid 30-40 wo/ha (incl. barcode)

Scenario 2



- **15.000 tot 23.000 woningen**
- Grondgebonden 6.000 woningen, gestapeld 9.000 woningen **(40% - 60%)**
- Gehele woonlocatie bebouwd
- Netto woningdichtheid 150-250 wo/ha binnen OV invloedsgebied (gestapeld wonen)
- Netto woningdichtheid 50-100 wo/ha buiten OV invloedsgebied (grondgebonden wonen)
- Bruto woningdichtheid 30-70 wo/ha (incl. barcode)

Scenario 3



- **30.000 tot 40.000 woningen**
- 30.000 woningen: grondgebonden 12.000 woningen, gestapeld 18.000 woningen **(40% - 60%)**
- 40.000 woningen: grondgebonden 12.000 woningen, gestapeld 28.000 woningen **(30% - 70%)**
- Netto woningdichtheid 200-300 wo/ha binnen OV invloedsgebied (gestapeld wonen)
- Netto woningdichtheid 50-100 wo/ha buiten OV invloedsgebied (grondgebonden wonen)
- Bruto woningdichtheid 30-70 wo/ha (incl. barcode)

* Om barcode te berekenen gebruiken we als basis netto woningdichtheid (oppervlakte voor de woningen, tuinen, blokgroen en bijbehorende verharding)

Barcode

Bij ieder scenario hoort een passende invulling van de Barcode. Dit heeft voornamelijk betrekking op het bovenwijks groen: sporten en spelen, groen om de stad en energieopwekking. Deels wordt deze binnen de ontwikkellocatie ingevuld, deels erbuiten. Zo zijn er kansen om een deel van de opgave Groen om de stad in de directe nabijheid te combineren met aanwezige ontwikkelingen zoals het IJsselbos en het natuurgebied langs de Hollandsche IJssel.

Scenario 1



- Rondom Nedereindseplas **45 ha** (voor bovenwijks water met sporten en spelen, zonne-energie op het water **55 ha**)
- Energie op de Nedereindseplas
- **150 tot 200 ha** ruimte voor tijdelijke barcode in afwachting van scenario 2
- Locatie met archeologische waarde als buurtparken zoals in Leidsche Rijn

Scenario 2



- Rondom Nedereindseplas **45 ha** (voor bovenwijks water met sporten en spelen, zonne-energie op het water **55 ha**)
- Ruimte tussen bebouwing en energielandschap (zonnepanelen) **ca. 130 ha kunnen** gebruikt worden voor bovenwijks water met sporten en spelen, roeiwater.
- Locatie met archeologische waarde als buurtparken zoals in Leidsche Rijn

Scenario 3



- Rondom Nedereindseplas **45 ha** (voor bovenwijks water met sporten en spelen, zonne-energie op het water **55 ha**)
- Locatie met zeer archeologische waarde als buurtparken zoals in Leidsche Rijn



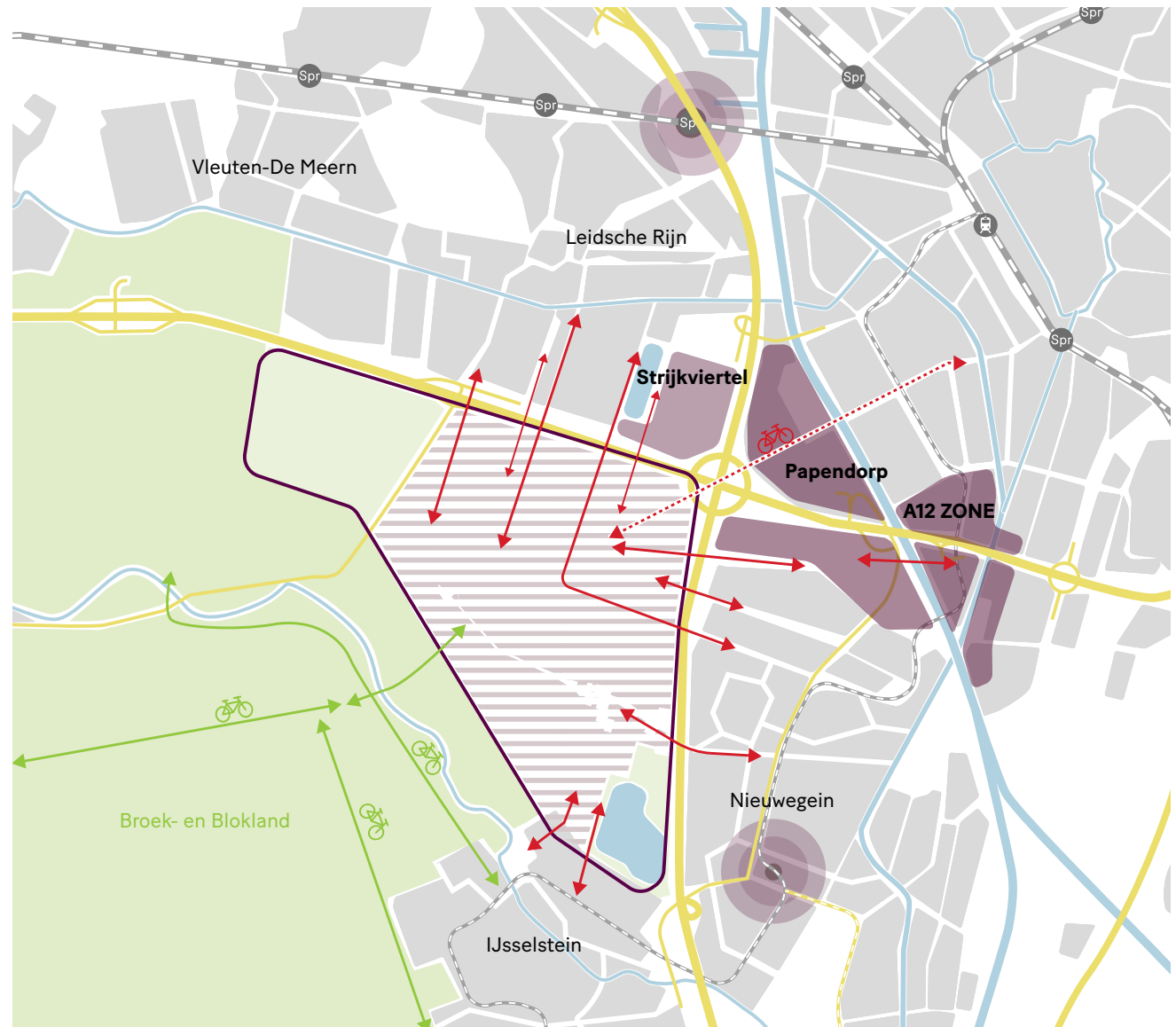
Natuurgebied 'Hollandsche IJssel
(barcode Groen om de stad)

Mogelijke aansluiting op bestaande infrastructuur

Om Rijnenburg goed aan te hechten in het stedelijk weefsel (fysiek en in beleving) en om kansen voor uitwisseling in programma met aanliggend stedelijk gebied te realiseren, is het nodig om goede verbindingen te maken. De A2 en A12 scheiden Rijnenburg op dit moment van de rest van de stad en Nieuwegein, nieuwe routes (voor fietsers, voetgangers, OV en auto) onder of over deze snelwegen zijn daarom nodig. **Hoe groter het aantal verbindingen, hoe groter de potentiële woonkwaliteit** van de nieuwe ontwikkeling in Rijnenburg.

De ontwikkelingen in Strijkviertel, Papendorp en (in verkenningsfase) de A12-zone bevinden zich naast de ontwikkelingen in Rijnenburg. Om ook het programma in deze ontwikkelingen (werk, voorzieningen, OV-netwerk) te kunnen benutten, zijn verbindingen over/onder de snelwegen van belang.

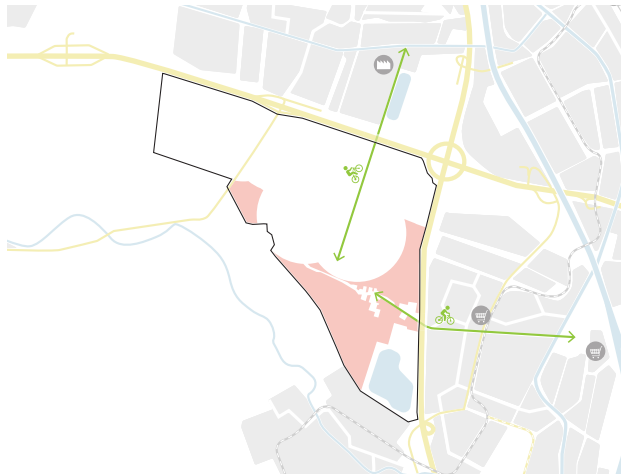
- LEGENDA
-  kansrijke verbindingen (fiets, voetganger, auto)
 -  indicatieve wenselijke verbindingen (fiets)
 -  recreatieve langzaam verkeersroutes



Fietsmaatregelen

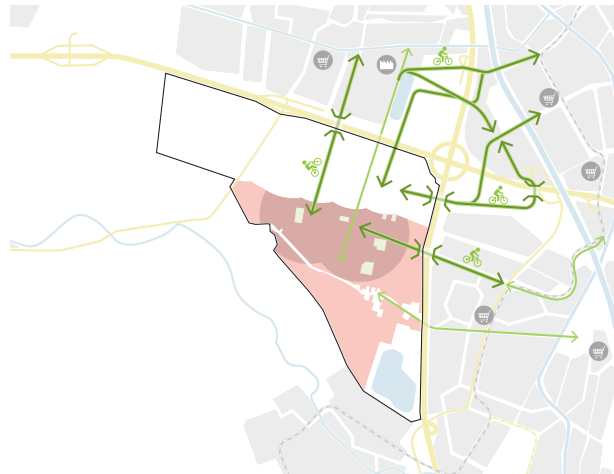
Vanuit de omliggende gebieden is aan te haken op de bestaande langzaam verkeer routes door nieuwe verbindingen onder of boven de A2 en A12 te maken en bestaande verbindingen te verbeteren. Daarnaast is het noodzakelijk om een directere route te maken richting Papendorp en de binnenstad door het maken van een tunnel onder de A12 die aansluit op de Galecopperwetering en een nieuwe verbinding te maken over/onder de A2.

Scenario 1



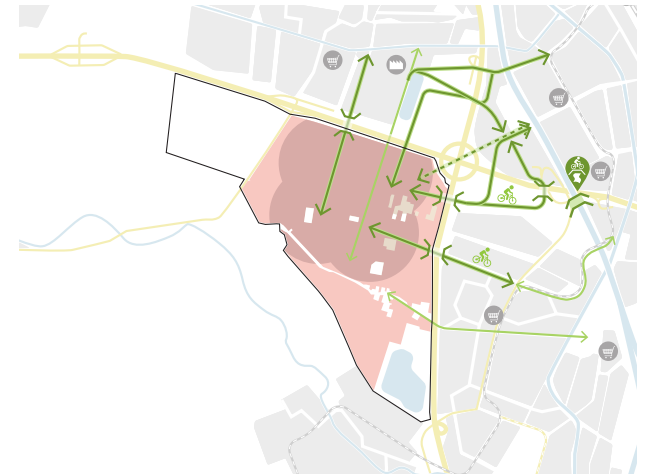
- Fietzers maken gebruik van bestaande onderdoorgangen A2 (Nedereinseweg) en A12 (Strijkviertel & de Meern)

Scenario 2



- Twee nieuwe vrijliggende hoofdfietspaden gecombineerd met verbindingen voor auto en OV (Oudenrijnseweg en Reinesteijnseweg)
- Een extra langzaam verkeersverbinding bij Galecopperwetering & tunnel onder de A12 richting Papendorp
- Aantakken op bestaande verbindingen over Amsterdam Rijnkanaal om zo directere verbinding met Utrecht Centraal te realiseren

Scenario 3

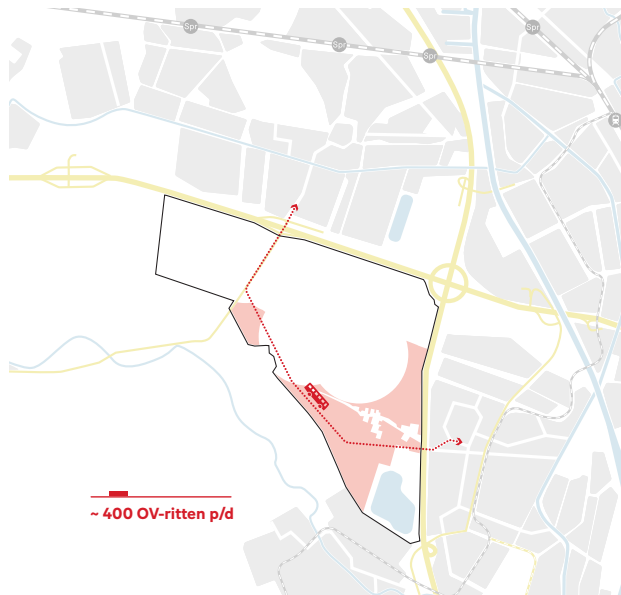


- Twee nieuwe vrijliggende fietspaden gecombineerd met verbindingen voor auto en OV (Oudenrijnseweg en Reinesteijnseweg)
- Een extra langzaam verkeersverbinding bij Galecopperwetering & tunnel onder A12 richting Papendorp
- Verbeteren bestaande verbindingen over Amsterdam Rijnkanaal of nieuwe brug in combinatie met opgave A12-zone om zo directere verbinding met Utrecht Centraal te realiseren

Openbaar vervoer maatregelen

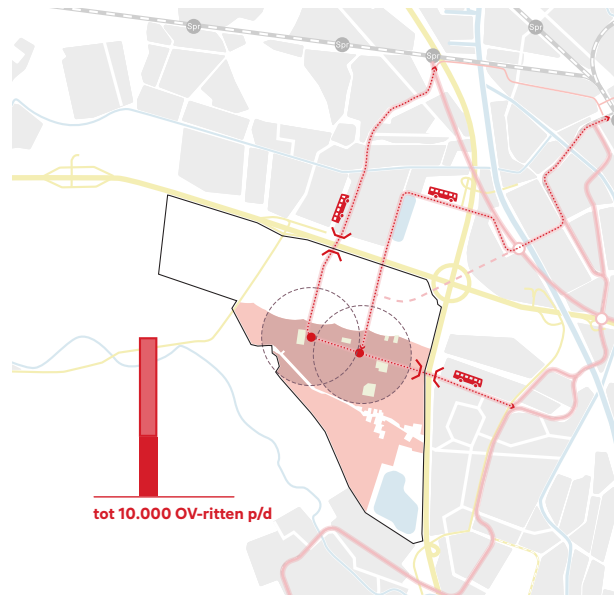
Rijenburg kan op verschillende wijzen met het openbaar vervoer worden aangesloten op de rest van de stad. Keuze voor een bepaalde aansluiting heeft impact op het functioneren van de rest van het netwerk. Ruimtelijk van belang is dat deze verbindingen niet over bestaande polderlinten gaan.

Scenario 1



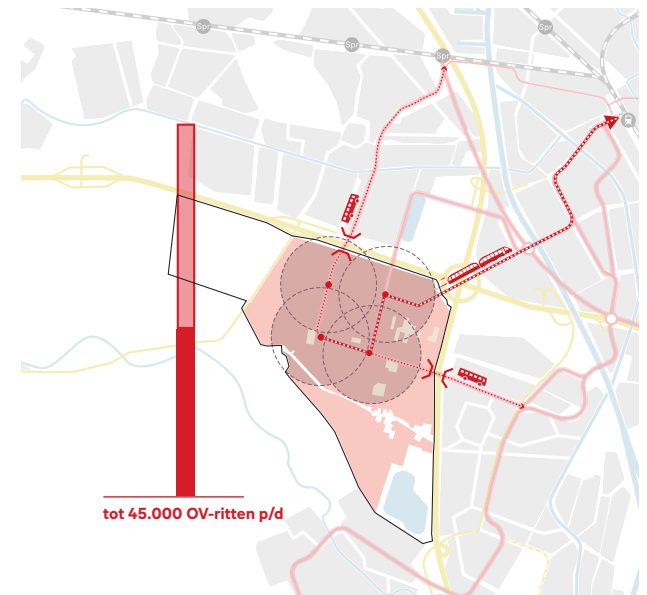
- ~ 400 OV-ritten p/d
- Vraagafhankelijk openbaar vervoer
- Halte aan de regionale busbundel via de N228

Scenario 2



- 5.000 - 15.000 OV-ritten p/d
- HOV buscorridor tussen Leidsche Rijn en Nieuwegein/Westraven via Rijenburg
- 2 nieuwe viaducten over/onder de snelweg
- 6x per uur U-link kwaliteit / zoveel mogelijk vrije infrastructuur
- Aansluiting Utrecht CS/binnenstad via overstap Westraven of Papendorp

Scenario 3



- 25.000 - 45.000 OV-ritten p/d
- Doortrekken tramlijn Papendorp naar Rijenburg over A2 en onder A12 (bestaande viaducten of doortrekken over Oudenrijn)
- 3-4 haltes in Rijenburg
- HOV buscorridor tussen Leidsche Rijn – Rijenburg en Nieuwegein/Westraven

OV-bereikbaarheid

Robuuste OV-structuur houdt verschillende opties voor verbeteren OV open

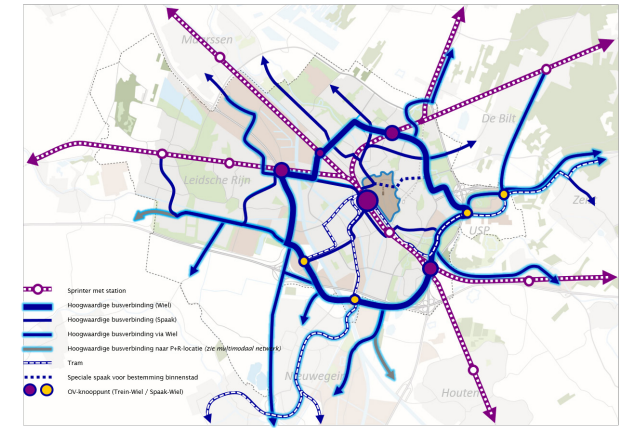
Rijenburg kan op verschillende wijzen met hoogwaardig openbaar vervoer worden aangesloten op de rest van de stad. Het is aan te bevelen om bij keuze voor scenario 2 of 3 in Rijenburg ruimte te reserveren voor twee HOV-trace's, waarbij precieze tracement nog verdere uitwerking verdient:

- een tangentiële HOV-verbinding van Leidsche Rijn Centrum via Rijenburg naar Nieuwegein/Westraven,
- Een HOV-verbinding richting Papendorp langs knooppunt Oudenrijn.

Reservering van deze trace's maakt het mogelijk om in de toekomst nog diverse verbindingen te realiseren om Rijenburg aan te sluiten op omliggende gebieden (Nieuwegein, Leidsche Rijn), het Wiel met Spaken (bij Papendorp en/of Westraven) en de binnenstad van Utrecht (via Papendorp of de SUNIJ-lijn).

Draagvlak voor een snelle tram vanaf 25.000 woningen

Op basis van een globale modelberekening en kengetallen is de inschatting dat bij 10.000 tot 15.000 woningen Rijenburg ontsloten kan worden met twee hoogwaardige busverbindingen op eigen infrastructuur (één met het centrum en één tangentiële verbinding) en vanaf 25.000 tot 35.000 woningen wordt ontsluiting met een snelle tram richting de binnenstad en met aansluiting op het Wiel haalbaar (zie ook bijlage 4). Het kantelpunt, waarbij bepaald type OV in beeld komt, hangt niet alleen af van het aantal woningen, maar ook van flankerend beleid, stedenbouwkundige inrichting en nabijheid van werk en voorzieningen. Het is belangrijk om deze elementen en de invloed daarvan op de exploitatie nader te onderzoeken wanneer meer bekend is over de specifieke programmering van Rijenburg en verstedelijking in de omgeving.



concept Wiel met Spaken



Utrecht tram

OV-bereikbaarheid

Rijenburg creëert extra draagvlak voor tram naar Papendorp

Door te kiezen om Rijenburg aan te haken op de spaak Papendorp-Utrecht Centraal, ontstaat extra draagvlak voor het doortrekken van de tram naar Papendorp en vanuit Rijenburg krijgen mensen toegang tot werkgelegenheid in Papendorp. Voor de verbinding met Utrecht Centraal kan ook gekozen worden Rijenburg aan te haken op de (versnelde) SUNIJ-lijn via Nieuwegein. Echter een uitsplitsing van de SUNIJ-lijn in drie takken (Nieuwegein, IJsselstein en Rijenburg) maakt een gezonde exploitatie ingewikkeld en vergt nader onderzoek. Doortrekken van de tram via Papendorp is alleen logisch wanneer gekozen wordt (een deel van) het Energielandschap te bebouwen, want anders is er tussen Papendorp en Rijenburg een stuk met weinig vervoerwaarde.

Aansluiting op het Wiel kan op meerdere manieren

Welke spaak gekozen wordt (via Papendorp of Nieuwegein) bepaalt ook waar Rijenburg aanhaakt op het Wiel met Spaken: bij Papendorp of bij Westraven. Zeker wanneer het Energielandschap niet bebouwd wordt, is aantakking via Westraven logischer. Ook ligt hier een duidelijke relatie met de ontwikkeling van de A12-zone en de OV-ontsluiting van dat gebied.

Rijenburg zorgt voor extra reizigers met name voor het oostelijk deel van het Wiel (tussen Papendorp-Westraven-Lunetten-USP), mits een goede overstap/directe lijn wordt gerealiseerd. De capaciteit van Utrecht Centraal zal verder onder druk komen te staan door de extra reizigers vanuit Rijenburg. Daarom is het nodig dat (een deel van de) reizigers vanuit Rijenburg gebruik maakt van het Wiel en toekomstig IC-station Lunetten/Koningsweg (ook richting Amsterdam). Dat vergt een hoge snelheid en kwaliteit van het Wiel om aantrekkelijk genoeg te zijn ten opzichte van de verbinding met Utrecht Centraal.

OV-bereikbaarheid

OV - wiel met spaken: Uitdaging: reizigersstroom verdelen over wiel en spaken door faciliteren optimale overstap Papendorp. Daardoor ontstaat een directe verbinding naar USP en naar Leidsche Rijn Centrum. **Ontwikkeling A12-zone:** Hoogwaardige OV-verbinding via aantakking SUNIJ-lijn is wellicht mogelijk



A: Overbelasting Utrecht Centraal/ van Zijstweg pleit voor versterking van het Wiel.

B: Knoop Papendorp: P+R, overstap Wiel, verknopen regioliijnen.

C: Bestaande infra Leidsche Rijn maakt tramlijn en HOV-bus ontsluiting relatief goedkoop te realiseren (let op: kosten kruising viaduct Letschertweg).

D: IC Lunetten/Koningsweg kan functie vervullen voor reizigersstroom richting oosten/ zuiden NL en ook Amsterdam Centraal.

E: Knoop Westraven: P+R, overstap Wiel, verknopen regioliijnen.

F: Op termijn is HOV via Nieuwegein naar Westraven en verder denkbaar, voor ontlasting Utrecht Centraal. Zeker in combinatie met ontwikkeling A12-zone.

G. OV-verbinding van Rijnenburg naar Nieuwegein Stadscentrum.

Regionale autobereikbaarheid

Schaalsprong regionaal mobiliteitssysteem nodig om te kunnen verstedelijken

Door autonome groei in het autoverkeer en toename van het aantal woningen in de regio neemt zonder aanvullende maatregelen de druk op het hoofdwegenet (HWN), in het bijzonder de A12 en A2, zeer sterk toe tot 2030 en maakt verdere verstedelijking tot 2040 in de regio met of zonder Rijnenburg niet mogelijk binnen de landelijk vastgestelde normen voor doorstroming op het hoofdwegenet.

Om te kunnen verstedelijken in Rijnenburg of op andere plekken is er in de regio eerst een schaa sprong nodig naar een meer multimodaal vervoersysteem in combinatie met flankerend beleid voor de auto. Welke specifieke maatregelen in de regio Utrecht voor m.n. de auto nodig zijn, moet nog verder onderzocht worden. Verwacht wordt op basis van het MIRT onderzoek dat er aanpassingen nodig zijn zowel op het hoofdwegenet als het onderliggend wegennet (b.v. een regionale ontsluitingsweg parallel aan A12) in combinatie met flankerend beleid (zoals parkeerbeleid in de wijk, stads- en regiobreed parkeerbeleid, mobiliteitsmanagement, etc.). Deze maatregelen zijn essentieel voor de draaischrijf functie van ring Utrecht voor Nederland. Dit vraagt om een regionale aanpak die nu verder met het Rijk en regionale partners wordt ontwikkeld in het kader van het programma U-NED.

Rijnenburg genereert meer autoritten dan binnenstedelijk bouwen, ook op filegevoelige plekken.

Door de geografische ligging, afstand tot het spoorwegennetwerk en nabijheid van het hoofdwegenet produceert Rijnenburg 20-30% meer autoritten dan een binnenstedelijke locatie (dichtbij het centrum), zelfs wanneer de dichtheden, parkeerbeleid en kwaliteit van het openbaar vervoer vergelijkbaar zijn.

Een verstedelijkingscenario met Rijnenburg met flankerend beleid, goede verbindingen voor fiets en OV in combinatie met hogere dichtheden (scenario 3), zorgt voor 5 tot 10% meer autoverkeer op filegevoelige locaties dan een verstedelijkingscenario waarin de nadruk meer ligt op binnenstedelijk bouwen en op knooppunten aan het Wiel met Spaken. De A12 en de A2 krijgen dan meer verkeer te verwerken. Daarnaast ontstaan op het onderliggend wegennet zonder maatregelen knelpunten op onder andere de N228 en N198. Ook in scenario 2 met minder woningen, maar ook minder mogelijkheden voor goede alternatieven voor de auto, is de hoeveelheid extra verkeer op het hoofdwegenet die Rijnenburg genereert van substantiële omvang.

Huidige aansluitingen op het hoofdwegenet bieden beperkt ruimte voor woningbouw.

De bestaande aansluitingen bij De Meern en Nieuwegein bieden beperkt ruimte om in de toekomst extra autoverkeer te verwerken, nog los van de hierboven geschetste problematiek op het HWN die eerst moet worden aangepakt. Eerste inschatting is dat niet meer dan 2.500 woningen haalbaar zijn, zonder dat grote aanpassingen aan de aansluitingen of het onderliggend wegennet nodig zijn (zie voor een onderbouwing van dit aantal bijlage 6).



Afslag 9 Nieuwegein. Bron: Google Earth view

Regionale autobereikbaarheid

Verbeteren van de aansluiting van Rijnenburg op het HWN is complex

Bij meer dan 2.500 woningen in Rijnenburg zijn flinke aanpassingen aan de bovenwijkse infrastructuur en bestaande aansluitingen nodig (zie ook bijlage 6). Aansluiten van Rijnenburg op het snelweg is niet eenvoudig want:

- Er is weinig restcapaciteit op aansluiting 15 De Meern en de afslag 9 Nieuwegein op de A12 en A2. De afslag 14A bij Harmelen heeft ook in de toekomst nog capaciteit, maar dan is wel een nieuwe verbinding ten zuiden van de A12 nodig richting Rijnenburg.
- Voor de A2 geldt dat de afslag 9 Nieuwegein nauwelijks restcapaciteit heeft, maar op de afslag Nieuwegein-Zuid nog wel wat ruimte zit. Door het verkeer beter over deze afslagen te verdelen (bijv. door N210 op Nieuwegein-Zuid aan te haken) ontstaat mogelijk ruimte om Rijnenburg aan te haken op de afslag bij Nieuwegein middels een nieuwe verbinding ten zuiden van de recreatieplas. Dit vergt nadere studie en uitwerking.
- Een extra afslag op de A12 tussen de knooppunten Oudenriijn en De Meern is op het eerste gezicht niet inpasbaar, omdat dan niet wordt voldaan aan de ontwerprichtlijnen van Rijkswaterstaat. Een extra afslag op de A2 tussen knooppunt Oudenriijn en afslag Nieuwegein is mogelijk

wel in te passen, maar dit kan niet zonder aanpassingen aan het hoofdwegennet en de bestaande weefvakken en kan mogelijk alleen door aanleg van een parallelstructuur.

Regionale oost-westverbinding als optie om HWN te ontlasten en Rijnenburg te ontsluiten

In het MIRT-onderzoek is gekeken naar een regionale oost-west verbinding parallel aan de A12. Deze kan de A12 ontlasten door korte autoritten er af te halen. Deze verbinding kan ook een rol vervullen in de ontsluiting van Rijnenburg (en de A12-zone) en de aansluiting van de wijk op het HWN. In het MIRT-onderzoek is niet in detail gekeken naar de kosten en inpassingsmogelijkheden van een regionale oost-west verbinding. In Rijnenburg ligt het voor de hand om de regionale oost-west verbinding zo dicht mogelijk tegen de A12 aan te leggen om geen nieuwe barrière te introduceren.

Desalniettemin wordt de bestaande barrière daarmee vergroot en beperkt het ook de ruimte voor het Energielandschap of de bouw van woningen. Zeker in scenario 3 staat dit op gespannen voet met de wens om in hoge dichtheden te bouwen in het noordelijk deel van Rijnenburg. Naast het ruimtebeslag vergroot een parallelstructuur ook de relatieve aantrekkelijkheid van de auto voor korte ritten vanuit Rijnenburg, wat haaks staat op de wens

in het mobiliteitsplan om vooral gebruik van OV en fiets te stimuleren.

NB: de regionale oost-west verbinding is geen oplossing voor de extra druk op de A2 rondom de Leidsche Rijn tunnel. Oplossingen hiervoor worden verkend in het vervolg MIRT onderzoek.

Verder onderzoek nodig naar auto-ontsluiting van Rijnenburg

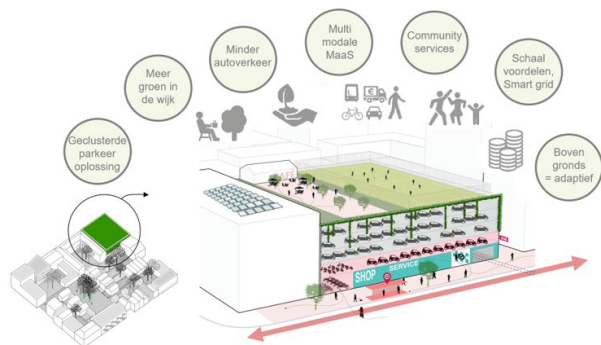
Verder onderzoek is nodig naar de lokale ontsluiting van Rijnenburg en de aansluiting op het hoofdwegennet. De betekenis en inpassingsmogelijkheden van een regionale oost-westverbinding voor Rijnenburg zouden hier ook in meegenomen moeten worden.



Ontsluiting per auto in Rijnenburg

Lokale ontsluitingswegen interessant voor sluipverkeer

Door het doortrekken van de Oudenrijneweg over de A2 en de Batauweg of Galecopperlaan is Rijnenburg goed aan te haken op respectievelijk Leidsche Rijn en Nieuwegein met de auto. Dit vraagt wel om nieuwe verbindingen onder of over de snelweg. Aandachtspunt bij de inrichting is dat deze verbindingen naast een functie voor lokaal verkeer mogelijk ook interessant worden voor regionaal sluipverkeer, dat knooppunt Oudenrijn wil vermijden.



Funcies & maatschappelijke bijdragen mobiliteitshubs

Dichtheid, menging en flankerend beleid versterken elkaar

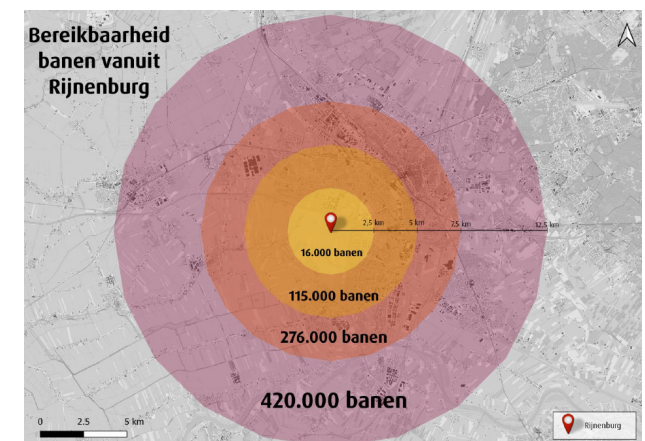
Zeker in scenario 3 is flankerend beleid in Rijnenburg (lage parkeernorm, autoluwe inrichting) nodig en kansrijk (zie ook bijlage 5). De wijk kan ingericht worden op lopen, fietsen en deelmobiliteit en er is meer draagvlak voor nabijheid van werk en voorzieningen. Goede alternatieven (zie maatregelen OV en fiets) zijn randvoorwaardelijk voor de relatie met de stad en de regio. In scenario 2 is flankerend beleid eigenlijk ook wenselijk vanuit de beheersbaarheid van automobiliteit, maar dit is hier moeilijker te realiseren. Door lagere woningaantallen zijn er minder mogelijkheden voor een autoluwe inrichting en is er minder draagvlak voor goed openbaar vervoer/deelmobiliteit als alternatief.



Impressie hubomgeving (Strandeiland, Amsterdam)

Nieuwe mobiliteitsconcepten nu vooral in hoogstedelijk gebied

Mogelijk dat in de toekomst nieuwe geïntegreerde woon- en mobiliteitsconcepten worden ontwikkeld waarbij het wel mogelijk is om bij deze woningaantallen de druk op het hoofdwegenet onder controle te houden. Huidig aanbod en gebruik van deelmobiliteit en mobiliteitsdiensten schiet daarvoor echter nog te kort en wordt bovendien vooral gebruikt door doelgroepen die meer centraal stedelijk willen wonen (zie ook figuren hieronder).

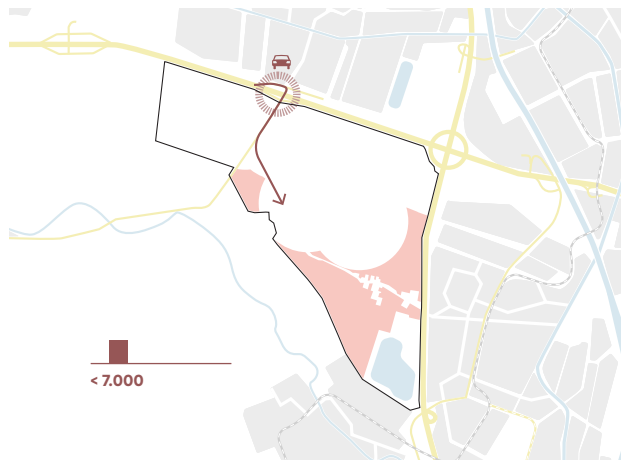


Aantal banen binnen 12,5 km radius

Maatregelen voor auto

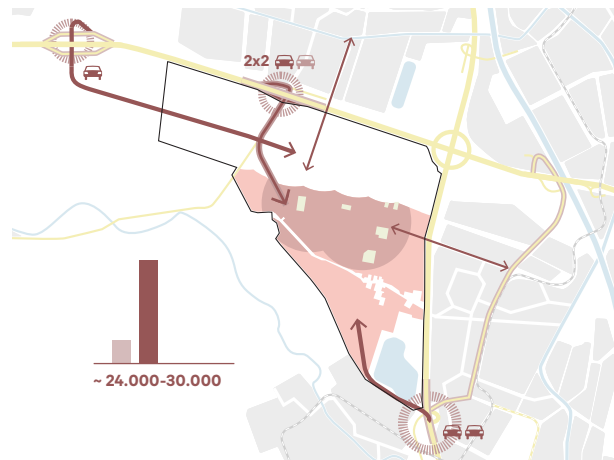
De doorstroming komt op het hoofdwegenet boven de landelijk vastgestelde acceptabele normen. De ontsluiting van Rijnenburg en aansluiting op het hoofdwegenet verdient verdere studie om tot een selectie van de meest kansrijke maatregelen te komen. De maatregelen hieronder zijn een eerste verkenning van de mogelijkheden. Belangrijkste conclusie voor nu is dat flinke ingrepen nodig zijn zowel op het OWN (onderliggend wegennet) als HWN (hoofdwegenet) in combinatie met flankerend beleid.

Scenario 1



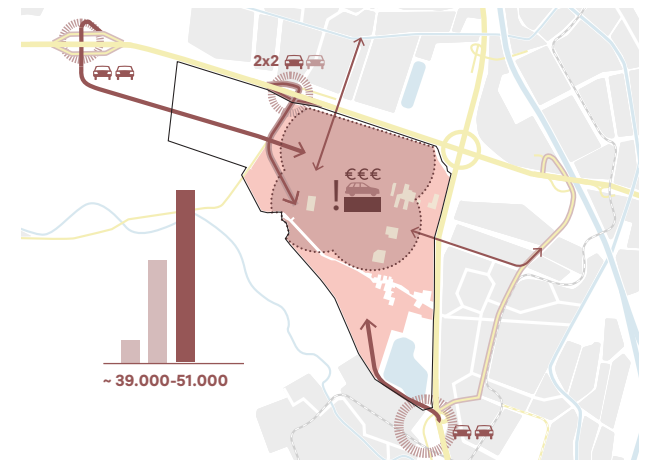
- < 7.000 bovenwijkse autoritten p/d
- Rijnenburg aansluiten op bestaande aansluitingen A12 de Meern
- Geen grote capaciteitsuitbreiding onderliggend wegennet en afslagen nodig, mogelijk optimalisatie kruispunten

Scenario 2



- ~ 24.000-30.000 bovenwijkse autoritten p/d
- Pakket van maatregelen auto ontsluiting Rijnenburg en aansluiting op HWN (te denken valt aan verbeteren bestaande aansluitingen, nieuwe aansluitingen, regionale ontsluitingsweg parallel aan HWN)
- Lokale aansluiting op Leidsche Rijn en Nieuwegein over / onder de snelweg
- Mitigerende maatregelen HWN

Scenario 3



- 39.000-51.000 bovenwijkse autoritten p/d
- Sterk flankerend beleid voor de auto en autoluwe inrichting van Rijnenburg.
- Pakket van maatregelen auto ontsluiting Rijnenburg en aansluiting op HWN (te denken valt aan verbeteren bestaande aansluitingen, nieuwe aansluitingen, regionale ontsluitingsweg parallel aan HWN)
- Lokale aansluiting op Leidsche Rijn en Nieuwegein over / onder de snelweg
- Mitigerende maatregelen HWN

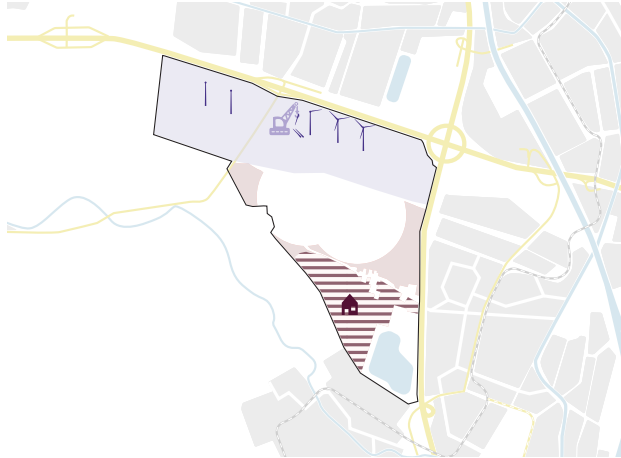
Faseerbaarheid

Voor de fasering is een groeimodel voorstelbaar tussen de scenario's. Maar de mogelijkheden voor fasering is sterk afhankelijk van enerzijds het eindbeeld waar naar toe wordt gestreefd en van anderzijds de fasering van mobiliteitsmaatregelen in de regio Utrecht die ook randvoorwaardelijk zijn voor grootschalige ontwikkeling van Rijnenburg.

Scenario 1

Start bouw over ± 5 jaar

Beginnen met de bouw van 2.500 woningen



Scenario 1 is gebaseerd op het bouwen van woningen zonder grote investeringen in mobiliteit. Dit betekent dat scenario 1 niet bediend wordt door regulier OV en dat er een maximum is aan het aantal te bouwen woningen (2.500 woningen). Boven dit maximum zijn kostbare ingrepen in de auto-infrastructuur nodig. Er wordt gebouwd in relatief lage dichtheden (suburbaan, automilieus). Bouwlocaties die in Scenario 2 met hoogwaardig OV bediend kunnen worden, worden in Scenario 1 niet bebouwd.

Scenario 2

Start bouw over ± 15 jaar

Beginnen met de bouw van 15.000 / 23.000 woningen + OV-lijn

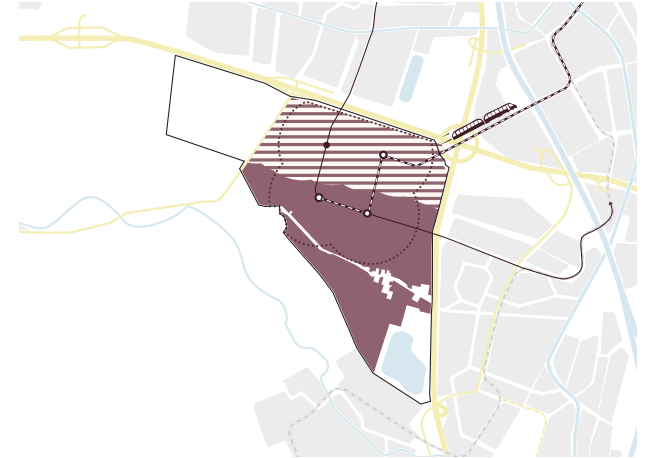


In scenario 2 worden de bouwlocaties in de nabijheid van de twee OV haltes (cirkel met R van 800 meter vanaf de halte) ingevuld. De dichtheid en de woningtypes zijn passend voor OV-ontsloten buurten en wijken. Voor eventuele doorgroei naar scenario 3 is het van belang de OV-route en omgeving zó in te richten dat de stap naar hogere snelheid en frequentie zonder problemen gemaakt kan worden. Voorsortierend op scenario 3 is het belangrijk dat rondom de bushaltes de dichtheden voldoende hoog en de parkeernormen voldoende laag zijn.

Scenario 3

Start bouw over >15 jaar

Beginnen met de bouw van 30.000 / 40.000 + OV-lijn versnelling

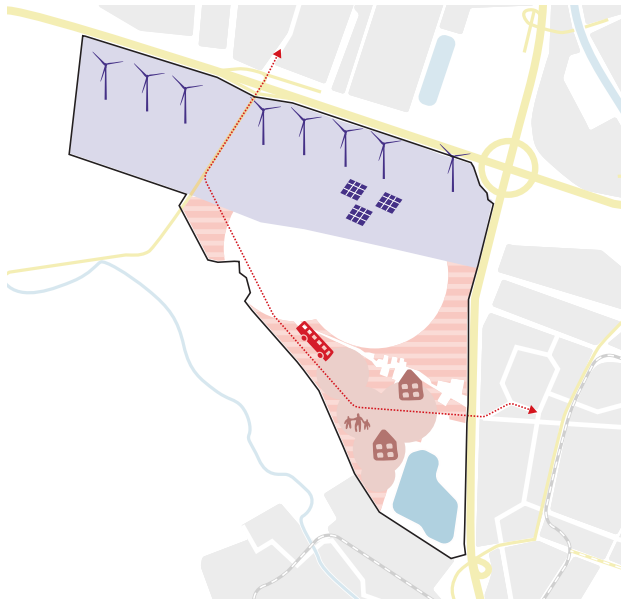


In scenario 3 worden er opnieuw twee OV haltes toegevoegd. Het OV busbaan kan vanwege de hogere woningaantallen worden vetramd. Er wordt opnieuw gebouwd volgens het principe dat OV-ontsloten buurten een hogere dichtheid krijgen. Vanwege de opwaardering van het OV kunnen de dichtheden weer hoger zijn dan die uit scenario 2. Woningen in hoge dichtheden met lage parkeernormen zijn essentieel. Het is daarom van belang dat rondom de bushaltes in scenario 2 woningen in hoge dichtheden worden gebouwd met lage parkeernormen.

Overzicht per scenario

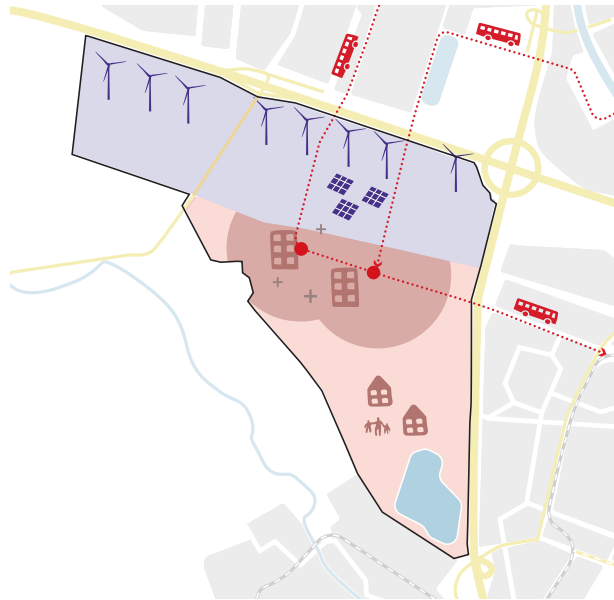
De keuze voor wel/geen investeringen in bereikbaarheid is sterk bepalend voor waar en in welke mate er ontwikkeld kan worden. Een keuze voor minimale investeringen, leidt tot Scenario 1, investeringen in OV tot Scenario 2 en maximale inzet op duurzame mobiliteit (i.c.m. gefaseerd ontmantelen van de zonnevelden en windmolens) leidt tot Scenario 3.

Scenario 1



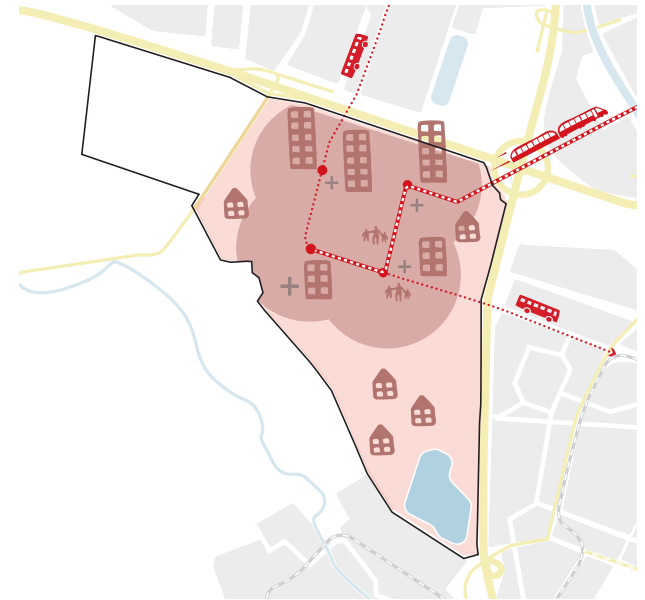
- geen grote investeringen voor OV of auto-ontsluiting op HWN
- doorgroeinaar scenario 2 / 3 mogelijk
- vraagafhankelijk OV
- **< 2.500 woningen**
- ~ 800 arbeidsplaatsen

Scenario 2



- investeringen in autonetwerk, OV en langzaam verkeer verbindingen
- OV lijnen compact, verbonden met de bestaande corridors (richting het noorden en oosten)
- autoluwe inrichting met lage parkeernorm (0,5-1 parkeerplaats per woning)
- hogere dichtheid binnen het invloedsgebied van OV-halte
- **van 15.000 woningen tot 23.000 woningen**
- 5.000 - 8.300 arbeidsplaatsen

Scenario 3



- grote investeringen in autonetwerk, OV-systeem en langzaam verkeer verbindingen
- noodzakelijke investeringen in duurzame mobiliteit (HUBs, deelconcept, MaaS),
- autoluwe inrichting met lage parkeernorm (0,5-1 parkeerplaats per woning)
- hogere frequentie OV (lightrail/tramlijn)
- hogere dichtheid binnen invloed gebied van OV-halte
- **van 30.000 woningen tot 40.000 woningen**
- 10.000-13.000 arbeidsplaatsen

Kostenschatting verstedelijking Rijnenburg

De geschatte kosten voor het verstedelijken van Rijnenburg zijn op te delen in twee soorten kosten:

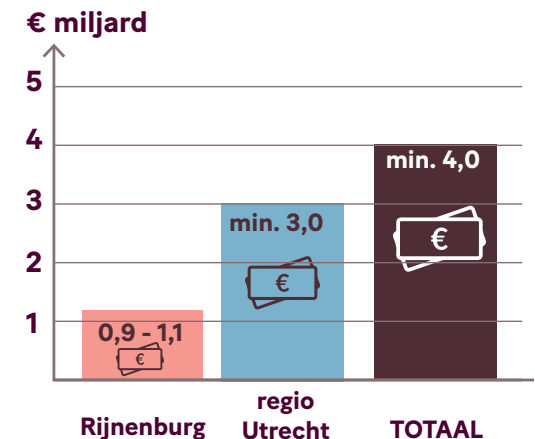
- Direct toerekenbare kosten aan de gebiedsontwikkeling
- Investeringskosten in mobiliteitsmaatregelen in de regio Utrecht die ook randvoorwaardelijk zijn voor een grootschalige ontwikkeling van Rijnenburg.

De direct toerekenbare kosten aan de gebiedsontwikkeling zijn op te splitsen in kosten voor infrastructuur die specifiek voor Rijnenburg wordt aangelegd en in excessieve kosten (bijvoorbeeld grondwerk, sanering, geluidsschermen, etc). Deze kosten zijn geschat op een bedrag van minimaal 0,9 – 1,1 miljard euro (ex. BTW). De onderbouwing hiervan is te vinden op de volgende pagina en meer in detail in bijlagen 1 en 2.

In deze quickscan is eerder aangegeven dat verstedelijking in Rijnenburg of op andere plekken alleen mogelijk is als er in de regio eerst een schaa sprong wordt gemaakt naar een meer multimodaal vervoersysteem in combinatie met flankerend beleid voor de auto (zie pagina 27). Welke specifieke maatregelen in de regio Utrecht nodig zijn, moet voor met name de auto nog verder onderzocht worden. Dit wordt in het vervolg van het MIRT-onderzoek verder geconcretiseerd. Het grootste deel van deze maatregelen zijn ook nodig voor andere gebiedsontwikkelingen in de regio Utrecht, maar omvang en tempo van de ingrepen hangen nauw samen met de verstedelijking van Rijnenburg.

Naar de huidige kennis en inzichten is hiervoor een investering van minimaal 3 miljard euro (ex. BTW) benodigd. NB: In deze globale inschatting zijn inpassingskosten (zoals een verdiepte ligging van infrastructuur en dergelijke) nog niet meegenomen.

De conclusie is daarmee dat indien wordt gekozen voor een grootschalige ontwikkeling van Rijnenburg er op basis van de huidige kennis en inzichten een totale investering van minimaal 4 miljard euro (ex. BTW) nodig is. Inclusief BTW is dit een bedrag van minimaal 5 miljard euro. Voor een groot deel van deze kosten kan Rijnenburg meeliften op andere verstedelijkingslocaties aan de zuid- en westzijde van de stad, als deze eerder worden aangelegd.

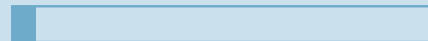


Bedragen zijn exclusief BTW

Schatting direct toerekenbare kosten Rijnenburg

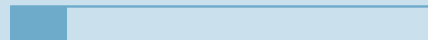
Totaal per scenario
(A+B)

Scenario 1



2.500 woningen

€ 40 - 50 mln



Scenario 2



15.000-23.000 woningen

minimaal € 410 mln à € 510 mln



Scenario 3



30.000-40.000 woningen

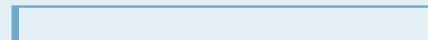
minimaal € 910 mln à € 1.160 mln



A. Kosteninschatting voor infrastructuur die speci- fiek voor Rijnenburg wordt aangelegd

€ = ingrepen minder dan 25 miljoen
 €€ = ingrepen tussen 25-100 miljoen
 €€€ = ingrepen van meer dan 100 miljoen

< € 10 mln



Geen significante investeringen in
bovenwijkse infrastructuur

minimaal € 200 mln à € 300 mln



€€€ Bestaande afslagen of nieuwe
aansluiting A2 of A12
 €€ Multimodale verbindingen
over/onder A2 en A12
 €€ Vrije busbaan Leidsche Rijn-
Rijnenburg-Nieuwegein
 € Extra langzaamverkeers-
verbinding

minimaal € 560 mln à € 810 mln

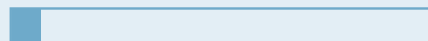


€€€ Doortrekken tram Papendorp
 €€€ Bestaande aansluitingen of
nieuwe aansluiting A2 of A12
 €€ Multimodale verbindingen
over/onder A2 en A12
 €€ Vrije busbaan Leidsche Rijn-
Rijnenburg-Nieuwegein
 € Extra langzaamverkeersver-
binding

B. Excessieve kosten

grondwerk (.v.m. lage
ligging), bodemsanering,
geluidscherm langs A2 en A12
(S2, 3) en hoogspanningsnet
verplaatsen (S3).

€ 40 mln



€ 210 mln



€ 350 mln





**Resultaten
& Inzichten**

Resultaten scenario 1

Zonder grote investeringen voor auto en ov-ontsluiting, is er een limiet aan het aantal woningen dat kan worden gebouwd. De limiet is gesteld op 2.500 vanwege de zeer beperkte restcapaciteit op het hoofdwegennet. Omdat met dergelijke aantallen hoogwaardig OV en goede verbindingen voor de fiets naar belangrijke bestemmingen ontbreken is dit een scenario met overwegend lagere bebouwing (eengezinswoningen) in lage dichtheid in het zuiden van het plangebied. Locaties binnen het plangebied die qua ligging binnen de invloedssfeer van eventueel toekomstig OV vallen en dus in potentie voor middel/hoge dichtheid in aanmerking kunnen komen worden expliciet "vrijgehouden". Dit alles zorgt voor een geïsoleerd liggende wijk die veel grond gebruikt voor relatief weinig woningen. Ook is er onvoldoende kritische massa voor een kwalitatief aanbod aan voorzieningen.

Dat betekent dat er extra (auto)kilometers en reistijd nodig zijn om bestaande voorzieningen elders in stad en regio toegankelijk te maken.

De oriëntatie van inwoners zal vooral gericht zijn op IJsselstein, Nieuwegein en beperkt op De Meern. In dit scenario is Rijnenburg niet goed verbonden met de stad Utrecht via fiets en bus (reistijd naar de binnenstad: >30 min met fiets, >40 min met bus). Dit scenario zorgt voor een wijk met een lage duurzaamheidsprestatie. Tot slot zien we weinig aanknopingspunten om met 2.500 woningen als eindscenario een inclusieve wijk te realiseren.

Bij een keuze voor dit scenario kan 5 jaar na besluit worden gestart met de bouw van woningen. De kosten voor aanpassing infrastructuur en overige excessieve kosten zijn minimaal 50 miljoen euro (ex. BTW).

Resultaten scenario 2

In dit scenario is het mogelijk om, afhankelijk van de invulling van de barcode, tussen de 15.000 en 23.000 woningen te realiseren met variërende groenstedelijke en compact stedelijke woonmilieus. Bij Daarbij is een combinatie van woningbouw en een Energielandschap mogelijk. Bij deze woningaantallen is Rijnenburg, in tegenstelling tot scenario 1, zelfvoorzienend met wijkvoorzieningen. Het woongebied kan duurzaam, mooi en aantrekkelijk zijn, door de realisatie van onder andere een sterk groenblauw raamwerk. Er is ruimte voor investeringen in recreatieve routes richting het Groene Hart wat positief is voor de wijk zelf als voor de stad.

Voor scenario 2 moet worden geïnvesteerd in een goede OV- en fietsbereikbaarheid en de ontsluiting van de auto via hoofd- en onderliggend wegennet. Een groot deel van het midden en noordelijk plangebied wordt met meerdere OV-lijnen ontsloten. Dit deel van Rijnenburg ligt het dichtst bij het bestaand stedelijk gebied van Utrecht en kan van daaruit goed ontsloten worden via OV. Investerings in de infrastructuur buiten het plangebied zijn nodig om deze ontsluiting te kunnen faciliteren. Er is op termijn doorgroei mogelijk naar scenario 3 na beëindiging van het energiedeel van het Energielandschap. Hier staat tegenover dat de ervaren nabijheid van bijvoorbeeld het centrum van de stad Utrecht relatief groot (ca. 20-30 min om het centrum met fiets en bus te bereiken). De oriëntatie van inwoners zal, doordat het noordelijk deel van het plangebied niet bebouwd wordt, meer gericht zijn op Nieuwegein en mogelijke ontwikkelingen in de A12-zone. Daarmee is de auto nog aantrekkelijk om naar bestemmingen in de regio te reizen. Als scenario 2 het eindbeeld is zal het niet eenvoudig zijn een lage parkeernorm te realiseren. Kortom, het draagvlak voor hoogwaardig en voldoende openbaar vervoer in meerdere richtingen is bij deze woningaantallen suboptimaal.

Bij een keuze voor dit scenario kan 15 jaar na besluit worden gestart met de bouw van woningen, dit is vooral het gevolg van eerst te realiseren randvoorwaardelijke investeringen in het mobiliteitssysteem tbv ontlasting Utrecht CS en in gang zetten van de mobiliteitstransitie. De kosten voor aanpassing infrastructuur en overige excessieve kosten die direct aan Rijnenburg toerekenbaar zijn is minimaal 0,5 miljard euro (ex. BTW). Aanvullend zijn de kosten voor randvoorwaardelijke investeringen in het regionale mobiliteitssysteem geschat op minimaal 3 miljard euro (ex. BTW). Deze investeringen zijn ook voor andere verstedelijking in stad en regio nodig, zoals de A12-zone. De conclusie is daarmee dat indien wordt gekozen voor een substantiële ontwikkeling van Rijnenburg conform scenario 2 er op basis van de huidige kennis en inzichten een totale investering van minimaal 3,5 miljard euro (ex. BTW) nodig is.

Resultaten scenario 3

In dit scenario is het mogelijk om, afhankelijk van de invulling van de barcode, tussen de 30.000 en 40.000 woningen te realiseren, met variërende compact stedelijke woonmilieus. Er ontstaat een samenhangend stadsdeel dat de gehele locatie Rijnenburg omvat en aansluit bij ambities van de stad Utrecht: balans tussen bebouwing en groen, groot en divers aanbod in verschillende buurten, goede OV-ontsluiting met de stad en regio. Doordat er nog dichter bij de stad wordt gebouwd ontstaan er niet alleen kortere, maar ook aantrekkelijkere routes tussen Rijnenburg en Utrecht binnen de Ring. Dit heeft een positief effect op het aandeel fietsgebruik in de vervoerswijzeverdeling. Rijnenburg kan in dit scenario goed verbonden worden met het stedelijk gebied van Utrecht (Leidsche Rijn), Nieuwegein en de A12-zone. Een aandachtspunt is dat woningbouw in de nabijheid van snelwegen wordt gerealiseerd, dat vraagt om aanpak van geluidhinder en leefbaarheid in brede zin. Ook zijn extra investeringen nodig voor het ondergronds brengen van het hoogspanningsnet, het (ver) plaatsen van geluidschermen en maatregelen voor bouwen t.o.v. bodemdaling. Deze investeringen zijn opgenomen in de kosten.

Scenario 3 kent een forse opgave voor de bereikbaarheid: aanleg van het Wiel met Spaken is randvoorwaardelijk, evenals adequate ontsluiting van de auto via hoofd- en onderliggend wegennet. Om de situatie op het hoofdwegennet beheersbaar te houden zijn ook maatregelen (flankerend beleid in combinatie met capaciteitsuitbreiding) nodig om verstedelijking in Rijnenburg en de rest van de regio Utrecht mogelijk te maken. Het midden en noordelijk gebied wordt met meerdere HOV-lijnen ontsloten. Dit deel van Rijnenburg ligt het dichtst bij bestaand stedelijk gebied van Utrecht en kan goed ontsloten worden via voor OV geschikte corridors in bestaand stadswafer. Bij voldoende hoge frequentie van OV ontstaat de mogelijkheid om te vertrammen. De exploitatiemogelijkheden daarvan moeten nog worden uitgewerkt.

Bij een keuze voor dit scenario kan 15 jaar na besluit worden gestart met de bouw van woningen, dit is vooral het gevolg van eerst te realiseren randvoorwaardelijke investeringen in het mobiliteitssysteem. De kosten voor aanpassing infrastructuur en overige excessieve kosten die direct aan Rijnenburg toerekenbaar zijn is minimaal 0,9 - 1,1 miljard euro (ex. BTW). Aanvullend zijn de kosten voor randvoorwaardelijke investeringen in het regionale mobiliteitssysteem geschat op minimaal 3 miljard euro (ex. BTW). Deze investeringen zijn ook voor andere verstedelijking in stad en regio nodig, zoals de A12-zone. De conclusie is daarmee dat indien wordt gekozen voor een grootschalige ontwikkeling van Rijnenburg er op basis van de huidige kennis en inzichten een totale investering van minimaal 4 miljard euro (ex. BTW) nodig is.

Inzichten 1/4

Gezonde verstedelijking

In Rijnenburg is ruimte voor een gezonde verstedelijking tot 40.000 woningen. Een compact stedelijk woonmilieu in verschillende dichtheden en woningtypologieën is mogelijk. Als er meer dan 15.000 – 23.000 woningen worden gerealiseerd is de ruimte van het Energielandschap nodig. Er is in Rijnenburg dan minder ruimte om duurzame energie voor de stad te produceren.

Efficiënter ruimtegebruik door ambitieuze ontwerpprincipes

In Rijnenburg lijkt het mogelijk de ruimte efficiënter te gebruiken door bij het ontwerp uit te gaan van functiemenging, meervoudig en collectief ruimtegebruik en sturen op de vervoerskeuze. Door van meet af aan te werken met een soort 'intelligente barcode', behoort een meer compacte barcode (tot 150m²/woning) tot de mogelijkheden. Stapeling van functies en intensivering van het gebruik zijn het uitgangspunt. Bovendien is door de nabijheid van het Groene Hart, er de mogelijkheid om een flink deel van de opgave Groen om de stad in (Nedereindseplas, Reijerscop) en direct naast Rijnenburg (Hollandsche IJssel) te realiseren.

Ruimte voor differentiatie

Rijnenburg kan een goede aanvulling bieden in aanbod van gewilde woonmilieus en woningtypologieën, variërend van groenstedelijk (gemiddelde netto dichtheid 50 - 100 woningen per hectare) tot compact stedelijk (gemiddelde netto dichtheid 100 - 250 woningen per hectare). Invulling door zorgvuldig ontwerp, sturing en tijdige planning van de randvoorwaardelijke mobiliteitsmaatregelen.

Faseerbaarheid van Rijnenburg

In scenario 1 is mobiliteit de beperkende factor voor omvang van een ontwikkeling. De beschikbare ruimte buiten het tijdelijk Energielandschap is meer dan benodigd voor het realiseren van 2.500 woningen. Deze beschikbare ruimte ca 150 à 200 hectare kan benut worden voor programma dat een minimale verkeersaantrekkende werking heeft op filegevoelige tijden. Uitgezonderd scenario 1 is de uitvoerbaarheid van de gebiedsontwikkeling afhankelijk van investeringen in het regionale mobiliteitssysteem. Ook in combinatie met het beoogde Energielandschap is een ontwikkeling van Rijnenburg in fasen mogelijk. Daar zijn meerdere mogelijkheden voor, waarbij van scenario 1, naar 2 en 3 niet de beste lijkt.

Indien besloten wordt om gefaseerd naar scenario 3 te groeien, en daar zijn verschillende mogelijkheden voor,

is het randvoorwaardelijk om een stedenbouwkundige hoofdvisie (routekaart) voor Rijnenburg op te stellen. Een routekaart garandeert dat de benodigde ruimte voor infrastructuur, doorgroei voorzieningen binnen het plangebied en een sterk verbindend groenblauwe raamwerk wordt gereserveerd binnen de ontwikkelgebieden van eerdere fases. Op gunstig gelegen locaties moet ruimte worden gereserveerd voor invulling van de barcode passend bij het beoogde eindbeeld. Een ontwerp vanuit een langdurig (20 jaar) Energielandschap levert vrijwel zeker ondoelmatigheden in de gebiedsplanning op, zowel vanuit stedenbouwkundig oogpunt, maatschappelijk rendement als vanuit kostenperspectief.

Nabijheid en oriëntatie

Bij een grootschalige ontwikkeling van Rijnenburg zal de oriëntatie wisselend zijn in verschillende fases. Als in de 1e fase (geen investeringen in infrastructuur) 2.500 woningen worden gerealiseerd, dan liggen deze geïsoleerd. De woningen zijn nauwelijks verbonden met Utrecht (fysiek noch mentaal). De oriëntatie richt zich op vooral Nieuwegein en IJsselstein vanwege de bestaande (maar beperkt aanwezige) verbindingen met deze gebieden. Dit zal ook effect hebben op het maatschappelijk draagvlak voor het toepassen van Utrechts mobiliteitsbeleid. Voor scenario 2 geldt dit ook, maar in minder mate.

Inzichten 2/4

Sterk verbindend groenblauw raamwerk

Er kan nu al worden gestart met een hoogwaardig groenblauw raamwerk dat direct bijdraagt aan regionale en lokale aanhechting en recreatie. Door middels een ontwerp, de juiste vorm en omvang te kiezen draagt dit raamwerk bij aan elk toekomstig verstedelijkingsscenario en de gebruikswaarde van het gebied.

Randstedelijke opgave

Vanwege de directe ligging in de oksel van het nationaal knooppunt Oudenrijn in het hoofdwegenet bedient Rijnenburg, in potentie een woonvraag van een gebied dat zich over midden-Nederland uitstrekt. Naarmate het lukt Rijnenburg beter aan te sluiten bij de rest van de stad, zal het ook de regionale woningmarkt beter bedienen.

Druk op het hoofdwegenet

Op het hoofdwegenet is nu slechts zeer beperkte restcapaciteit. Een verstedelijkingsmodel voor Rijnenburg met een substantieel aantal woningen (bijvoorbeeld scenario 2 of 3) met beperkt flankerend beleid leidt tot te veel druk op het hoofdwegenet. Zonder sterk flankerend beleid is geen duurzame vervoerswijze verdeling mogelijk.

Een verstedelijkingsmodel waarbij ingezet wordt op verdichten in bestaand stedelijk gebied van de stad Utrecht en bij knooppunten geeft ook druk op het hoofdwegenet. Ook voor deze groei zijn reeds aanvullende regionale maatregelen nodig. Hiervoor is het nodig een regionale strategie te bepalen met het Rijk (onderdeel van het huidige MIRT-onderzoek). Kiezen voor Rijnenburg betekent kiezen voor relatief meer investeringen in weginfra, in vergelijking met andere verstedelijkingslocaties binnen Utrecht. Dit gezien de ligging (direct naast twee snelwegen en relatief ver van bestaande OV verbindingen en treinstations) en de zeer beperkte restcapaciteit op het hoofdwegenet.

Aansluiting op hoofdwegenet complex

Voor Rijnenburg zelf geldt dat ook de aansluiting op het hoofdwegenet complex is, doordat bestaande aansluitingen weinig restcapaciteit hebben om extra verkeer te verwerken en nieuwe aansluitingen niet (A12) of zeer moeilijk (A2) inpasbaar zijn. Inschatting uit de Quicksan is dat zonder aanvullende maatregelen op het onderliggend wegenet en het hoofdwegenet in Rijnenburg, maar een beperkt aantal woningen (tot 2.500) gebouwd worden.

Meer autoritten dan binnenstedelijk

Door de geografische ligging, afstand tot het spoorwegnetwerk en de nabijheid van het hoofdwegenet produceert Rijnenburg 20-30% meer autoritten dan een binnenstedelijke locatie (dichtbij het centrum), zelfs wanneer de dichtheden, parkeerbeleid en kwaliteit van het openbaar vervoer vergelijkbaar zijn.

Een verstedelijkingsscenario van Rijnenburg met sterk flankerend beleid, goede verbindingen voor fiets en OV in combinatie met hogere dichtheden (scenario 3), zorgt voor 5 tot 10% meer autoverkeer op filegevoelige locaties dan een verstedelijkingsscenario waarin de nadruk meer ligt op binnenstedelijk bouwen en op knooppunten aan het Wiel met Spaken.

Ook in scenario 2 met minder woningen, maar ook minder mogelijkheden voor goede alternatieven voor de auto, is de hoeveelheid extra verkeer op het hoofdwegenet die Rijnenburg genereert van vergelijkbare omvang.

Inzichten 3/4

Fiets kan aantrekkelijk zijn

Doordat er veel bestemmingen op fietsafstand zijn gelegen en het OV-netwerk minder dicht bij hoofdspoor is gelegen dan in de rest van de stad, is de fiets bij grootschalige verstedelijking (bebouwen van het noordoostelijk deel) een aantrekkelijke vervoerswijze. De eerste modelresultaten van een maximaal verstedelijkingsmodel laten zien dat bij een mix van sterk flankerend beleid binnen het gebied, maatregelen op het onderliggend wegennet en investeringen in het fietsnetwerk en hoogwaardig OV, Rijnenburg een duurzaam mobiliteitsprofiel kan ontwikkelen met een hoog aandeel fiets en openbaar vervoer, vergelijkbaar met Centrum van Leidsche Rijn. Hiermee kan de fiets een substantieel aandeel van de vervoerswijze innemen, zoals in de rest van de stad. Ter vergelijking: het aandeel fiets zit met 44% zelfs boven het stedelijk gemiddelde. Voor de ontwikkeling van Rijnenburg zijn o.a. nieuwe onderdoorgangen en bruggen nodig voor de fiets om zo de ruimtelijke barrièrewerking van de snelwegen en het Amsterdam Rijnkanaal weg te nemen. Mogelijkheden hiervoor zijn in beeld.

Robuuste ontsluiting OV mogelijk

Rijnenburg kan op meerdere manieren op het hoogwaardig OV aangesloten worden: met een spaak via een doorgetrokken HOV-lijn vanuit Papendorp (voorkeur) of aftakking van de SUNIJ-lijn en een tangentiële lijn van Leidsche Rijn via Rijnenburg naar Nieuwegein. Randvoorwaardelijk hiervoor is de hieraan voorafgaande aanleg van het zuidelijk en westelijk deel van het Wiel met Spaken. Bij woningaantallen van 15.000 zijn dit frequente busverbindingen en bij woningaantallen richting de 20.000-30.000 kan gedacht worden aan vertramming. Dit 'omslagpunt' hangt mede af van de hoeveelheid en het type arbeidsplaatsen in het gebied en de mate van flankerend beleid.

Het hoogwaardig OV kan in principe voldoende reizigers trekken, mits door sterk flankerend beleid het gebruik van de auto ontmoedigd wordt. Aannemelijk is een aandeel OV van ongeveer 16 % in de vervoerswijze, wat lager is dan het stedelijk gemiddelde. Afhankelijk van het samenspel van diverse variabelen kan dit percentage nog iets hoger of lager uitpakken.

Bij het realiseren van een aanzienlijke hoeveelheid woningen in Rijnenburg is het randvoorwaardelijk dat eerst wordt geïnvesteerd in de aanleg van delen van het Wiel met Spaken om beter aan te sluiten op werkgebieden in zowel de stad als de regio en tevens een alternatief te bieden voor Utrecht Centraal in deze verbindingen.

Regionale oost-west ontsluitingsweg

Een regionale ontsluitingsweg parallel aan de A12 kan een functie vervullen voor de ontsluiting van Rijnenburg en het verminderen van impact van de ontwikkeling van Rijnenburg op het hoofdwegennet. Hier kleeft echter ook een aantal nadelen aan, in termen van ruimtebeslag en ongewenst meer stimuleren van gebruik van de auto voor stedelijke verplaatsingen. Onderzocht moet worden waar de balans ligt tussen effect van flankerend beleid en de noodzaak voor een dergelijke ingreep om voor voldoende ruimte voor doorstroming het hoofdwegennet te zorgen.

Inzichten 4/4

Kosten

In de Quicksan is uitgegaan van een neutrale grondexploitatie. De financiële investeringsopgave wordt deels bepaald door de kosten voor infrastructuur die specifiek voor de verstedelijking in Rijnenburg wordt aangelegd en door excessieve kosten ten behoeve van de gebiedsontwikkeling. Voor scenario 3 met maximale verstedelijking in Rijnenburg gaat het om investeringen van totaal (minimaal) 0,9 tot 1,1 miljard euro.

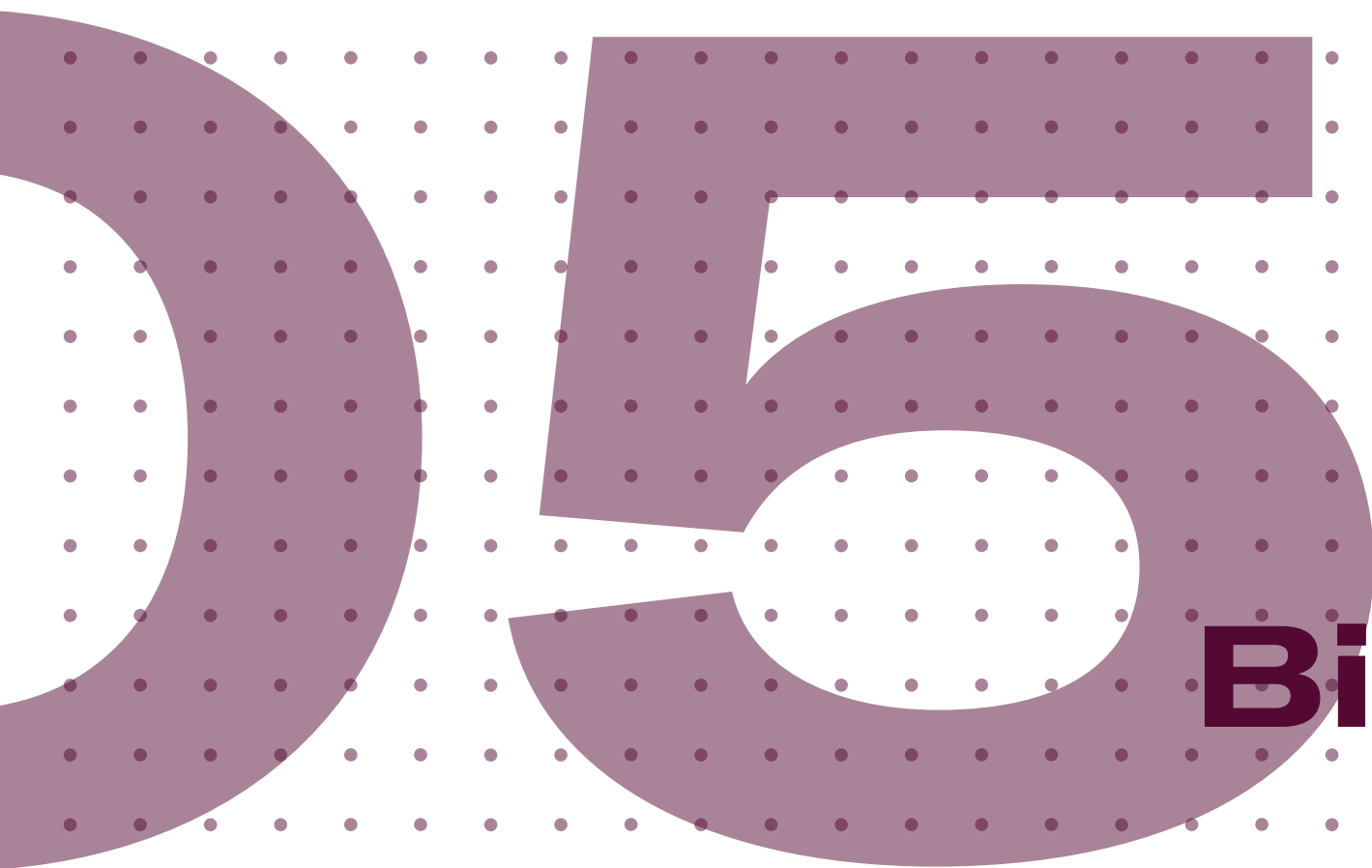
De aan Rijnenburg direct toerekenbare investering per woning is bij scenario 1 het laagst en bij scenario 2 en 3 nagenoeg gelijk. Het maatschappelijk rendement is bij scenario 3 het hoogst: Rijnenburg wordt een volwaardig stadsdeel waar gezond stedelijk leven mogelijk is voor een significant aantal huishoudens. Een complete MKBA maakte geen onderdeel uit van de Quicksan.

Met grootschalig ontwikkelen van Rijnenburg zijn omvangrijke kosten gemoeid. Naast de kosten die bij de gebiedsontwikkeling zelf horen, zijn er ook buiten het directe plangebied randvoorwaardelijke investeringen nodig. Deze kosten betreffen een globale inschatting van maatregelen in de regio Utrecht om Rijnenburg als goed verbonden stadsdeel van Utrecht te kunnen laten functioneren. Deze kosten zijn niet geheel toerekenbaar. Welke specifieke maatregelen in de regio Utrecht nodig zijn, moet voor met name de auto nog verder onderzocht worden. Dit wordt in het vervolg van het MIRT-onderzoek verder geconcretiseerd.

Het grootste deel van deze maatregelen zijn ook nodig voor andere gebiedsontwikkelingen in de regio Utrecht, maar omvang en tempo van de ingrepen hangen nauw samen met de verstedelijking van Rijnenburg.

Naar de huidige kennis en inzichten is hiervoor een investering van minimaal 3 miljard euro (ex. BTW) benodigd. NB: In deze globale inschatting zijn inpassingskosten (zoals een verdiepte ligging van infrastructuur en dergelijke) nog niet meegenomen.

De conclusie is daarmee dat indien wordt gekozen voor een grootschalige ontwikkeling van Rijnenburg er op basis van de huidige kennis en inzichten een totale investering van minimaal 4 miljard euro (ex. BTW) nodig is. Inclusief BTW is dit een bedrag van minimaal 5 miljard euro. Voor een groot deel van deze kosten kan Rijnenburg meeliften op andere verstedelijkingslocaties aan de zuid- en westzijde van de stad, als deze eerder worden aangelegd.



Bijlagen

Onderbouwing kostenschatting directe mobiliteit smaatregelen Rijnenburg

Geen rekening gehouden met grond aankopen
Geen rekening gehouden met exploitatie en aanschaf OV materieel
Inclusief opslag onvoorzien
Kosten in miljoen €, exclusief BTW

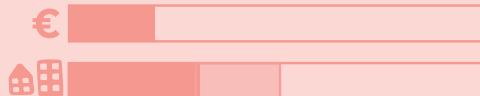
	Scenario 2 15.000 woningen	Scenario 3 30.000 woningen	Opmerkingen
Fiets maatregel			
Fietstunnel A12 Galecopperwetering-Papendorp		€ 15 mln	
Fietstunnel A2 Rijnenburg-Galecopperwetering	€ 8 mln		
Openbaar vervoermaatregel			
6 km vrije busbaan twee richtingen	€ 65 mln	€ 65 mln	Volledig vrije busbaan
Doortrekken Tramlijn Papendorp-Rijnenburg		€ 250 mln	Geen rekening gehouden met remise en aanschaf van materieel
Weg infrastructuur			
Auto, fiets, OV viaduct A12 t.h.v. Oudenrijseweg	€ 50 mln	€ 50 mln	Inclusief ongelijkvloerse aansluiting op Letschertweg
Auto, fiets, OV viaduct A2 t.h.v. verbinding Reijnesteijnseweg	€ 25 mln	€ 25 mln	
Auto, fiets t.h.v. Galecopperwetering		€ 25 mln	Te combineren met parallelstructuur
Uitbreiden capaciteit N228	€ 35 mln	€ 35 mln	2x2 weg vanaf aansluiting Reijnesteijnseweg + aanpassing afslag de Meern
Rijnenburg aantakken op afslag A9 Nieuwegein	€ 60 mln	€ 60 mln	Ten zuiden van Recreatieplas (inpassing op de afslag complex verdient nader onderzoek)
Parallelweg A12 afslag Harmelen-de Meern		€ 50 mln	Ten zuiden van de A12
Extra afslag A2 ter hoogte van de Nedereijnseweg		€ 50 mln	Geen rekening gehouden met aanpassing weefvakken A2. Afslag is niet zonder meer inpasbaar en kosten zullen aanzienlijk hoger zijn.
N210 aansluiten op afslag Nieuwegein Zuid		€ 60 mln	2x1 weg inclusief brug over de Kromme IJssel
Totaal	€ 243 mln	€ 685 mln	
te hanteren bandbreedte	minimaal 200 tot 300 miljoen	minimaal 560 tot 810 miljoen	

Notabene De verschillende maatregelen voor aansluitingen op het hoofdwegenet moeten in samenhang onderzocht worden. In deze quick scan gaat het om een indicatie wat nodig is.

Notabene Deze kosten zijn exclusief de kosten die nodig zijn voor de bovenwijkse mobiliteitsmaatregelen.

Onderbouwing kostenschatting excessieve kosten

* Bedragen zijn exclusief BTW

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Grondwerk Bodemdaling	€ 30 mln • 160 ha	€ 95 mln • 520 ha	€ 160 mln • 880 ha
Bodemsanering Sanering tot kwaliteit zwemwater door veront- diepen van de Nedereind- seplas	€ 0 mln	€ 50 mln	€ 50 mln
Hoogspanningsnet verkabeling Disclaimer: verbouwen transformatorstation. Onderzoek naar neveneffecten moet uitwijzen wat de daadwerkelijke haalbaarheid en betaalbaarheid van deze noodzakelijke maatregel is.	€ 0 mln	€ 0 mln	€ 10,5 mln + ca € 25,0 mln • Lengte: 1,6 km, 6 masten (mast 12 t/m 17) • transformatorstation verbouwen (indicatieve kosten)
Geluidscherm langs A2 en A12	€ 0 mln	€ 2,5 mln • 1200m langs A2	€ 5 mln • 2600m langs A2 (incl. knooppunt) • 2400 m langs A12
Totaal per scenario	€ 30 mln	€ 150 mln	€ 250 mln
Onvoorzien 40%	€ 10 mln	€ 60 mln	€ 100 mln
Totaal + Onvoorzien	€ 40 mln  2.500 woningen	€ 210 mln  15.000-23.000 woningen	€ 350 mln  30.000-40.000 woningen

Bedragen zijn exclusief BTW

Relatie woningaantallen en automobilititeit

Bovenwijkse autoverplaatsingen per 1.000 woningen

Rijnenburg 20 woningen per ha. Lokale bus	Rijnenburg 35 woningen per ha. Hoogwaardig OV per bus	Rijnenburg >70 woningen per ha. Hoogwaardig OV per rail	Binnenstedelijk Utrecht > 70 woningen per ha. Hoogwaardig OV per rail
2000-2400 autoritten per dag	1600-2000 autoritten per dag	1300-1700 autoritten per dag	1000-1400 autoritten per dag

Door de geografische ligging, afstand tot het spoorwegnetwerk en nabijheid van het hoofdwegennet produceert Rijnenburg 20-30% meer autoritten dan een binnenstedelijke locatie (dichtbij het centrum), zelfs wanneer de dichtheden, parkeerbeleid en kwaliteit van het openbaar vervoer vergelijkbaar zijn.

Het aantal autoritten dat Rijnenburg produceert kan bij gelijk aantal woningen nog sterk variëren afhankelijk van flankerend beleid voor de auto, kwaliteit van alternatieven (fiets en OV), de situering van de woningen ten opzichte van het openbaar vervoer, nabijheid van werk en voorzieningen en type woningen.

Het aantal autoritten en de kantelpunten voor wanneer investeringen nodig zijn geven daarom een indicatie, maar zijn zeker geen harde grenzen.

N.B. het aantal autoritten van buiten de wijk naar arbeidsplaatsen in Rijnenburg zijn in bovenstaande berekeningen niet meegenomen.

Relatie woningaantallen en OV mobiliteit

Bij 30.000 woningen wordt ontsluiting per lightrail denkbaar

0 tot 2.500 woningen	2.500 tot 7.500 woningen 800 tot 2.500 arbeidsplaatsen	7.500 tot 15.000 woningen 2.500 tot 5.000 arbeidsplaatsen	15.000 tot 20.000 woningen 5.000 tot 6.500 arbeidsplaatsen	25.000 tot 35.000 woningen 8.000 tot 10.000 arbeidsplaatsen
Vraagafhankelijk openbaar vervoer	1 Stadsbuslijn (buslijn zonder eigen infrastructuur)	2 Stadsbuslijnen	2 hoogfrequente buscorridors op vrije baan	Lightrail / tram naar Papendorp + HOV naar Leidsche Rijn / Nieuwegein/Westraven

Algemeen: Bij het bepalen van het aantal woningen dat nodig is voor een hoogfrequente buscorridor of tram en lightrail, is meegenomen dat deze verbindingen aantakken op het bestaande netwerk en voor de vervoerwaarde van de hele lijn niet alleen van Rijnenburg afhankelijk zijn.

Naast aantallen van woningen maakt ook de dichtheid rondom het openbaar vervoer veel uit. Tienduizend woningen in hoge dichtheid (>70 won p/ha.) rond de haltes + tienduizend woningen in lage dichtheid in de rest van de wijk, produceert 60% meer OV reizigers, dan twintigduizend woningen met een gemiddelde dichtheid van 30-40 woningen per ha in de hele wijk. Draagvlak voor beter openbaar

vervoer neemt ook sterk toe als er in de wijk meer arbeidsplaatsen en leerlingenplaatsen zijn (MBO en hoger). Naast meer reizigers in totaal zorgt het ook voor een betere verdeling van de reizigers (tegenspits) en dat zorgt voor een gunstigere exploitatie.

Rijnenburg genereert ongeveer 30.000-40.000 OV ritten per etmaal bij 25.000 woningen en 12.000 arbeidsplaatsen voor de hele wijk met sterk flankerend beleid. Op doorsnede, bij het punt waar de tram de A12 kruist, bedragen dit naar verwachting ongeveer 25.000 tot 35.000 OV-ritten per etmaal, onder andere afhankelijk van de keuzes rondom de tangentlijn. Daarnaast levert Rijnenburg een bijdrage op het aantal reizigers op het Wiel*. In

vergelijking met de bestaande SUNIJ-lijn: ter hoogte van de Graadt van Roggenweg gaat het ongeveer om 21.000 reizigers per etmaal in de huidige situatie (pre-corona). In vergelijking met de IJburglijn (Amsterdam): daar bedraagt het aantal reizigers ongeveer 28.000 per etmaal (vanwege de hoge reizigersaantallen worden hier anno 2020 dubbele tramstellen ingezet). Zie ook bijlage 7.

Samenvattend zijn er een aantal bepalende variabelen in het toekomstig OV-gebruik voor Rijnenburg: a) totaal aantal woningen, arbeidsplaatsen en leerlingenplaatsen, b) nabijheid en dichtheid van woningen rondom haltes en c) flankerend beleid (parkeerbeleid in de wijk, stads- en regiobreed parkeerbeleid, mobiliteitsmanagement) en d) dagelijkse voorzieningen in de wijk.

* Nadere studie is nodig om meer grip te krijgen op de bijdrage van het aantal OV-reizigers op het Wiel. Dit is afhankelijk van diverse factoren.

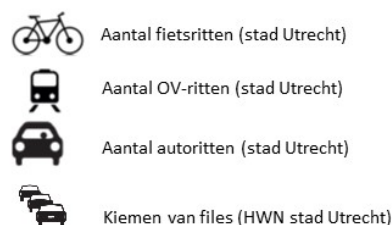
Modelberekeningen(1)

Voor de modelberekeningen zijn het aantal verplaatsingen per etmaal voor fiets, OV, auto en de hoeveelheid kiemen van files in de stad Utrecht in beeld gebracht (per etmaal). Drie mogelijke modellen zijn vervolgens afgezet ten opzichte van de referentie 2030. Deze scenario's laten de relatieve groei of afname zien van het aantal verplaatsingen ten opzichte van de referentie 2030.

De variabelen bestaan uit een variërend ambitieniveau van mobiliteitsbeleid (functiemenging, fiets-, OV- en autonetwerk). De regionale ontsluitingsweg parallel aan de A12 is standaard uitgangspunt voor de modellen, vanuit de gedachte dat een versterking / uitbreiding van het onderliggend wegennet nodig is bij een substantieel woningaantal in Rijnenburg.

De modellen kennen op hoofdlijnen de volgende uitgangspunten:

- Referentie 2030: het vertrekpunt van de studie.
- Model 1: Polycentrische verstedelijking en Rijnenburg met 25.000 woningen + 12.000 arbeidsplaatsen + gemiddeld flankerend beleid.
- Model 2: Polycentrische verstedelijking en Rijnenburg met 25.000 woningen + 12.000 arbeidsplaatsen en sterk flankerend beleid voor Rijnenburg en stad (waaronder streng parkeerbeleid en betalen naar gebruik).
- Model 3: Polycentrische verstedelijking Verstedelijkingsmodel zonder de ontwikkeling van Rijnenburg (gemiddeld flankerend beleid).



De figuur laat de uitkomsten van de doorrekeningen van de modellen zien. De andere drie modellen laten de relatieve groei of afname zien van het aantal verplaatsingen en kiemen van files ten opzichte van referentie 2030.

In het verstedelijkingsmodel polycentrisch + Rijnenburg (model 1) loopt het wegennet vast.

Inzet op multimodaal pakket fiets, OV en sterk flankerend beleid zorgt voor hoger fiets- en OV aandeel en lager aandeel auto (zie model 2 in vergelijking met model 1). Dit leidt tot een relatief stabiel beeld van de hoeveelheid autoverkeer en een afname van de hoeveelheid kiemen van files ten opzichte van de referentie 2030.

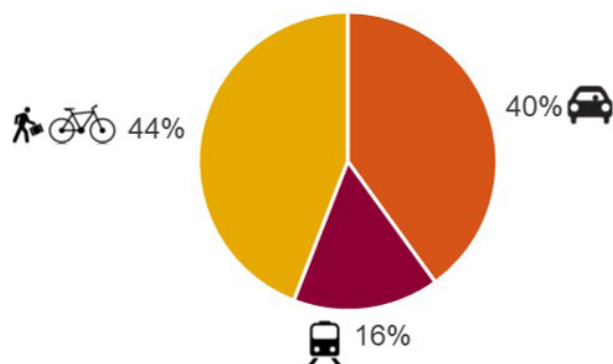
Model 2 vergt een complete mobiliteitstransitie regiobreed, met o.a. de introductie van betaald parkeren regiobreed, parkeren aan de rand en een introductie van andere prijsmaatregelen voor de auto (betalen naar gebruik)

Model 3 laat zien dat polycentrische verstedelijking zonder Rijnenburg en zonder sterke regiobrede flankerende maatregelen leidt tot een toename van het autoverkeer en een stabiele hoeveelheid van kiemen van files ten opzichte van de referentie in 2030.

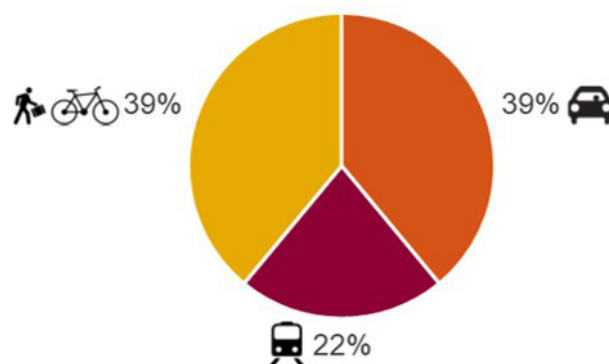
Nadere studie is nodig om verder in te zoomen op knelpunten.

Modelberekeningen (2)

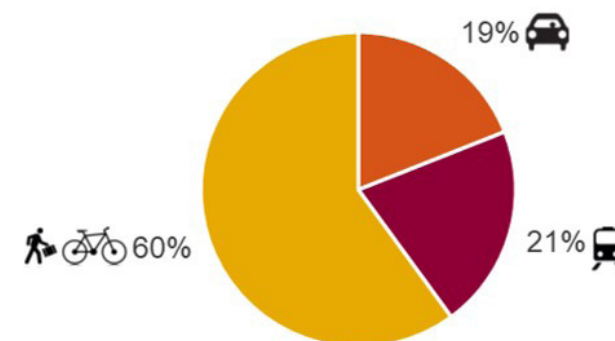
Model 2 - Verdeling per vervoerwijze Rijnenburg 2040 (verplaatsingen)



Verdeling per vervoerwijze Utrecht stadsbreed 2040 (verplaatsingen)



Verdeling per vervoerwijze Utrecht Centrum 2040 (verplaatsingen)



Bovenstaande figuur laat de vervoerwijzeverdeling zien van Rijnenburg in model 2 (links) met zeer ambitieus mobiliteitsbeleid (betalen naar gebruik in zowel Rijnenburg als de regio), afgezet tegen Utrecht stadsbreed (midden) en het centrum van Utrecht (rechts). Hierdoor wordt het aandeel autoverkeer beheerst tot het stedelijk gemiddelde. En doordat veel bestemmingen op fietsafstand zijn gelegen en er een minder fijnmazig OV realiseerbaar is, is het aandeel fiets relatief hoger dan in wijken die meer binnen het fijnmazige OV-netwerk liggen.

Een multimodaal maatregelenpakket (fiets, OV, auto) en flankerend beleid (betalen naar gebruik in zowel Rijnenburg als de regio) zorgt voor een vervoerwijzeverdeling die vergelijkbaar is met het gemiddelde mobiliteitsprofiel van Utrecht stadsbreed, maar een vervoerwijzeverdeling zoals in het centrum van Utrecht is ook met sterk flankerend beleid niet haalbaar.

N.B. In het kader van deze Quicksan is gebruik gemaakt van de resultaten van modelberekeningen uit het MIRT-traject (uitgevoerd door MOVE Mobility) om effecten van verstedelijkingsmodellen door te rekenen.

Onderbouwing aansluitingen HWN scenario 1

Naar verwachting is de verkeersgeneratie bij 2.500 woningen ongeveer 5.500 motorvoertuigen per dag. Dit zorgt bij benadering in totaal voor een verkeersgeneratie van 550 auto's in het drukste spitsuur.

De gemeente Utrecht heeft zich in het kader van het Mobiliteitsplan 2040 een nulgroei van het autoverkeer als doel gesteld in 2040 t.o.v. 2015. Dat betekent dat stadsbreed de verkeersdrukke gelijk is aan 2015. De druk op de aansluitingen en het HWN neemt daardoor minder sterk toe dan in de referentie van het modeljaar 2040.

Het autoverkeer vanuit Rijnenburg zal zich verdelen over de bestaande aansluitingen; het bovenregionale autoverkeer zal vooral gebruik moeten maken van de aansluiting bij de Meern (aanne: 400 motorvoertuigen maken gebruik van deze aansluiting per drukste spitsuur). Deze aansluiting kan dit extra autoverkeer, eventueel met beperkte optimalisaties, verwerken (inschatting modelexpert). Er is hier geen rekening gehouden met de extra druk op het HWN, maar het effect van de schaal van de

ontwikkeling in scenario 1 (2.500 woningen) is te beperkt daar in de context van het HWN onderbouwde uitspraken over te doen.

N.B. 1: De ontwikkelingen en verkeersmaatregelen in Utrecht Zuidwest (o.a. Merwedekanaalzone en verdichting Kanaleneiland/Groenewoud) zorgen voor een verplaatsing van het autoverkeer van aansluiting Westraven naar de aansluiting van de A12 bij Papendorp (aansluiting Nieuwegein). Deze aansluiting is daardoor beperkt te gebruiken door verkeer afkomstig uit Rijnenburg.

N.B. 2: Bovenstaande argumentatie is op basis van kentallen en expert judgement.



Luchtfoto A12 en N198 bij afrit De Meern. Bron: Wikipedia

Referentie IJburg

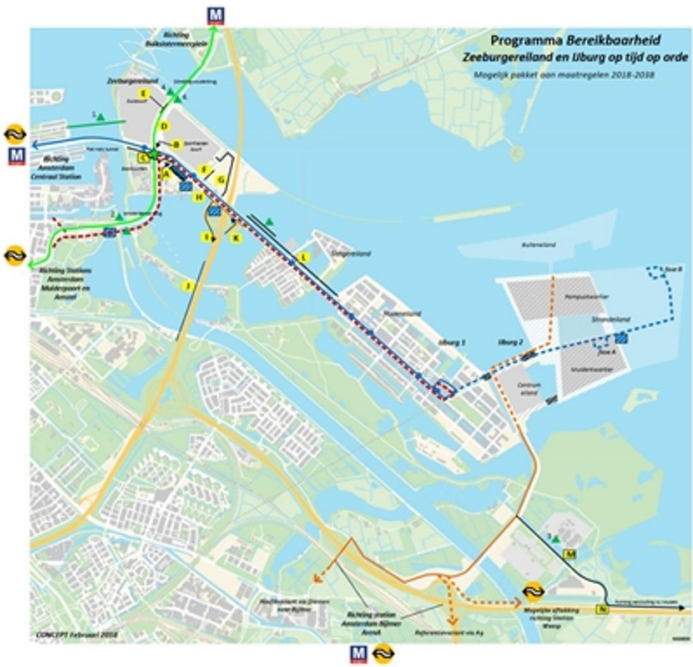
- IJburg in Amsterdam kent een vergelijkbare geografische context als Rijnenburg:
- Beide gebieden liggen op relatief verre afstand van het nationale spoorwegennet
 - Fietsafstanden naar de centrale gebieden van de stad zijn relatief lang
 - Beide gebieden liggen relatief dichtbij het hoofdwegennet

Naast de gelijkenissen bestaan er natuurlijk ook verschillen. Toch kan IJburg functioneren als voorbeeld voor een gebiedsontwikkeling met een relatief ambitieus mobiliteitsprofiel en een succesvolle HOV-as qua bezetting en exploitatie.

IJburg en Zeeburgereiland hebben gezamenlijk 15.000 woningen. IJburg is ontwikkelt met ambitieuze parkeernormen en kent een relatief laag autobezit, en is ontwikkeld met een centrale hoogwaardige OV-as (tramlijn 26).

Tramlijn IJburg (lijn 26) is een succes qua reizigersaantallen, functioneert als ruggengraat van het gebied, kent een frequentie van 15x per uur en rijdt vanaf 2020 met twee gekoppelde tramstellen. De tram in IJburg functioneert boven verwachting qua reizigersaantallen en dient daarmee mogelijk als voorbeeld voor de realisatie van een railverbinding vanuit Utrecht Centraal via Papendorp naar Rijnenburg.

- Aantal reizigers IJburglijn: 2.800 tijdens drukste spitsuur (doorsnede op drukste deel, 2020) versus naar verwachting in 2.500 tijdens drukste spitsuur in Rijnenburg (doorsnede op drukste deel).
- IJburg en Zeeburgereiland groeien op termijn door naar ±30.000 woningen (2035). Amsterdam zet vanaf 2028 in op extra



- hoogwaardige (HOV) verbindingen. Op heel lange termijn wil men wellicht koppelen met een metrolijn richting Almere.
- In IJburg is de vervoerwijze fiets in vergelijking met Rijnenburg wel minder aantrekkelijk: De fietsafstanden naar het centrum van Amsterdam en grote werklocaties zijn groter dan in Rijnenburg.

	IJburg
Parkeernorm tijdens besluitvorming	1,25 (incl. bezoekersparkeren)
Autobezit per huishouden (2020), excl. bezoekersparkeren	0.8 (0.5 gemiddeld voor Adam)
Autoverplaatsingen per huishouden (2020)	1.6 per huishouden per dag
Aantal woningen (2020)	15.000
Aantal reizigers HOV (2020)	2.800 (drukste spitsuur)

	IJburg	Rijnenburg
Fietsafstand tot CS	±40 min	±30 min
Fietsafstand Diemen/Leidsche Rijn Centrum	±15 min	±15 min
OV-reistijd CS	±25 min	±20 min (inschatting)
OV-reistijd station Bijlmer Arena/Leidsche Rijn	±25 min	±15 min (inschatting)

Barcode onderbouwing

BARCODE (RSU) bron Gemeente Den Haag

		woningen	onderwijs	zorg&welzijn	cultuur	sportpark	sport in OR	andere sport gebouwen	Buurt groen	Stedelijk groen	Groen om de stad	Water	energie	infrastructuur	werkgelegenheid
	TOTAAL oppvlk.	aantal	m2	m2	m2	m2	m2		m2	m2	m2	m2	m2	m2	aantal
	2,131,500	10,000	33,000	12,000	4,500	70,000	10,000	42,000	400,000	460,000	500,000	100,000	490,000		
per woning	273	1	3.3	1.2	0.45	7	1	4.2	40	46	50	10	49	60	0.33
lagen			2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4
barcode footprint	271		1.65	0.6	0.45	7	1	4.2	40	46	50	10	49	60	2,3

1 arb = 28m2

Gemengde functies	5		2	1	0										2,3
Wat kan per definitie buiten	99									50			49		
Wat creëert een goed woonmilieu	108.2					7	1	4.2	40	46		10			
Wat zit er binnen de dichtheid	60										deel van groen			60	
TOTAAL	272														
TOTAAL min D.	173														

BARCODE PARAMETERS

173 m2 binnengebied barcode excl. energie en groen om de stad

50% percentage groen buiten

54 m2 groen buiten

119 m2 barcode binnen

153 m2 barcode die buiten het ontwikkelgebied mag worden gerealiseerd

- Per 3 woningen 1 arbeidsplaats (Inzet op een mix van wonen en werken in de verhouding $\frac{3}{4}$ wonen en $\frac{1}{4}$ arbeidsplaatsen is in theorie gunstig voor parkeerstrategie en pendelstromen).
- Het type arbeidsplaatsen / werkmilieu en de ligging daarvan in het gebied, ook in relatie tot de ontwikkeling van de A12-zone, is nader te onderzoeken.
- Sommige functies zijn stapelbaar (onderwijs, zorg, werken).

Barcode onderbouwing (min woningen)

ONTWIKKELGEBIED + DICHTHEID PARAMETERS	code	eh
Scenario 1 + 2 ontwikkelgebied (won)	Atotl	520 ha
Scenario 3 extra ontwikkelbaar oppervlak	Atts3	368 ha
Netto woningdichtheid binnen invloedsgebied OV	Ddwov	150 dw/ha
Netto woningdichtheid buiten invloedsgebied OV	Ddwno	50 dw/ha
Invloedsgebied OV (800 m radius)	Attov	260 ha

KEY INPUT

Scenario 1 bouwterrein	260 ha
Scenario 2 bouwterrein	520
Scenario 3 totaal ontwikkelgebied	Atotl 870 ha
toegevoegd ontwikkelgebied binnen invloedsgebied OV	280 ha

ONTWIKKELGEBIED

Deel van het ontwikkelgebied voor bovenwijkse barcode	Abcei	55 ha
Scenario 1 + 2 ruimte buiten invloedsgebied OV	Attno	205 ha
Scenario 3 totale ruimte buiten invloedsgebied OV		330 ha
oppervlakte per woning met barcode binnen invloedsgebied OV		247 m2
oppervlakte per woning met barcode buiten invloedsgebied OV		380 m2

SCENARIO 2 PROGRAMMA BRUTO DICHTHEID

ontwikkelbaar oppervlak, min % van bovenwijkse barcode	465 ha
Bruto woningdichtheid binnen OV invloedsgebied	41 dw/ha
Bruto woningdichtheid buiten OV invloedsgebied	26 dw/ha
aantal woningen binnen OV invloedsgebied	10541 woningen
aantal woningen buiten OV invloedsgebied	5395 woningen
aantal woningen	15935 woningen
% eengezinswoningen	33.9%
Extra oppervlakte nodig voor bovenwijkse barcode	0 ha

BARCODE PARAMETERS		
Barcode, totaal	Nbarc	180 m2/dw
Barcode % bovenwijks binnen ontwikkelgebied	Pbcei	100% %
Barcode buurt	Nbcin	125 m2/dw
Barcode bovenwijks	Nbcex	55 m2/dw
Barcode bovenwijks binnen ontwikkelgebied		55 m2/dw

- De gerekende bruto woningdichtheid binnen het invloedsgebied van het OV is nogal laag. Dit komt door het hogere percentage benodigd groen vanuit de barcode. Dit is rond de 45-55% van de totale oppervlakte van het ontwikkelgebied. Om deze reden nemen we de referenties met een hogere bruto dichtheid, deze zijn gekozen op basis van de passende netto dichtheid.

SCENARIO 3 PROGRAMMA BRUTO DICHTHEID

ontwikkelbaar oppervlak, min % van bovenwijkse barcode	815 ha
Bruto woningdichtheid binnen OV invloedsgebied	41 dw/ha
Bruto woningdichtheid buiten OV invloedsgebied	26 dw/ha
aantal woningen binnen OV invloedsgebied	21892 woningen
aantal woningen buiten OV invloedsgebied	8684 woningen
aantal woningen	30576 woningen
% eengezinswoningen	28.4%
Extra oppervlakte nodig voor bovenwijkse barcode	0 ha

Barcode onderbouwing (max woningen)

ONTWIKKELGEBIED + DICHTHEID PARAMETERS	code	eh
Scenario 1 + 2 ontwikkelgebied (won)	Atotl	520 ha
Scenario 3 extra ontwikkelbaar oppervlak	Atts3	368 ha
Netto woningdichtheid binnen invloedsgebied OV	Ddwov	300 dw/ha
Netto woningdichtheid buiten invloedsgebied OV	Ddwno	100 dw/ha
Invloedsgebied OV (800 m radius)	Attov	260 ha

KEY INPUT

Scenario 1 bouwterrein	260 ha
Scenario 2 bouwterrein	520
Scenario 3 totaal ontwikkelgebied	Atotl 870 ha
toegevoegd ontwikkelgebied binnen invloedsgebied OV	280 ha

ONTWIKKELGEBIED

Deel van het ontwikkelgebied voor bovenwijkse barcode	Abcei	28 ha
Scenario 1 + 2 ruimte buiten invloedsgebied OV	Attno	233 ha
Scenario 3 totale ruimte buiten invloedsgebied OV		330 ha
oppervlakte per woning met barcode binnen invloedsgebied OV		186 m2
oppervlakte per woning met barcode buiten invloedsgebied OV		253 m2

SCENARIO 2 PROGRAMMA BRUTO DICHTHEID

ontwikkelbaar oppervlak, min % van bovenwijkse barcode	493 ha
Bruto woningdichtheid binnen OV invloedsgebied	54 dw/ha
Bruto woningdichtheid buiten OV invloedsgebied	40 dw/ha
aantal woningen binnen OV invloedsgebied	13991 woningen
aantal woningen buiten OV invloedsgebied	9208 woningen
aantal woningen	23199 woningen
% eengezinswoningen	39.7%
Extra oppervlakte nodig voor bovenwijkse barcode	64 ha

BARCODE PARAMETERS		
Barcode, totaal	Nbarc	180 m2/dw
Barcode % bovenwijken binnen ontwikkelgebied	Pbcei	50% %
Barcode buurt	Nbcin	125 m2/dw
Barcode bovenwijken	Nbcex	55 m2/dw
Barcode bovenwijken binnen ontwikkelgebied		28 m2/dw

- De gerekende bruto woningdichtheid binnen het invloedsgebied van het OV is nogal laag. Dit komt door het hogere percentage benodigd groen vanuit de barcode. Dit is rond de 45-55% van de totale oppervlakte van het ontwikkelgebied. Om deze reden nemen we de referenties met een hogere bruto dichtheid, deze zijn gekozen op basis van de passende netto dichtheid.

SCENARIO 3 PROGRAMMA BRUTO DICHTHEID

ontwikkelbaar oppervlak, min % van bovenwijkse barcode	843 ha
Bruto woningdichtheid binnen OV invloedsgebied	54 dw/ha
Bruto woningdichtheid buiten OV invloedsgebied	40 dw/ha
aantal woningen binnen OV invloedsgebied	29058 woningen
aantal woningen buiten OV invloedsgebied	13069 woningen
aantal woningen	42128 woningen
% eengezinswoningen	31.0%
Extra oppervlakte nodig voor bovenwijkse barcode	116 ha

Colofon

Deze studie is uitgevoerd door PosadMaxwan en Goudappel Coffeng in opdracht van de gemeente Utrecht.

Posad Maxwan:

Rients Dijkstra, Elena Bulanova, Gijs de Haan, Eva Verberne, Karolina Tatar, Noa te Duits

Goudappel Coffeng:

Thomas Straatemeier, Lucas van der Linde

Contactpersonen Gemeente Utrecht:

Iris Oosterbeek-Mooij, Ben Norg

Posad Maxwan
Binckhorstlaan 36
2516 BE Den Haag
tel: 070 322 2869
www.posadmaxwan.nl

Goudappel Coffeng
de Ruijterkade 143 Amsterdam
Postbus 161
7400 AD Deventer
www.goudappel.nl

november 2020



adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

POSAD MAXWAN
strategy x design



Gemeente Utrecht

adviseurs
mobiliteit

Goudappel
Coffeng

POSAD MAXWAN

strategy x design



M 2020/27

Actuele Motie Ontsluiting Rijnenburg is niet gratis!

Constaterende dat:

- De mogelijkheid om Rijnenburg in te zetten als verstedelijkingslocatie recentelijk weer ter sprake gekomen is in de Tweede Kamer;
- In de ontwikkeling van de VINEX-locatie Leidsche Rijn de ov-infrastructuur binnen de wijk relatief laat is aangelegd waardoor de automobiliteit veel groter is dan gewenst en dan waar bij de planvorming rekening mee werd gehouden;
- De capaciteit van de wegen *rond* Rijnenburg al onvoldoende is, nog zonder rekening te houden met bouw *in* Rijnenburg;

Overwegende dat:

- Binnen de ladder duurzame verstedelijking er eerst gekeken moet worden naar verdichtingslocaties die reeds ontsloten zijn;
- De verbindingen naar de polder Rijnenburg ontbreken;
- In tegenstelling tot Leidsche Rijn er momenteel geen enkele (light)rail verbinding is in Rijnenburg waar op aangesloten kan worden;
- De ervaring leert dat de kosten van hoogwaardige spoorinfrastructuur niet bekostigd kunnen worden zonder forse bijdragen van Rijk, Provincie en investeerders;
- Mensen goed zullen kunnen wonen in Rijnenburg alleen een optie kan worden wanneer Rijk, Provincie en investeerders substantiële bijdragen doen voor infrastructuur, voor met name hoogwaardige spoor- en fietsverbindingen;

Spreekt uit dat:

- Het ongeacht de wenselijkheid van de locatie, hoe dan ook niet acceptabel is als Rijnenburg aangewezen wordt als verstedelijkingslocatie zonder dat daar zeer forse Rijksbijdragen voor infrastructuur tegenover staan;

Verzoekt het college op:

- In de gesprekken met de minister het Rijk ervan te doordringen wat de kosten zijn van ontsluiting van de mogelijke verstedelijkingslocaties en aan te geven dat de raad vanwege haar zorgplicht voor een goede ruimtelijke ordening geen voorstander is van verstedelijkingslocaties waarvan de ontsluiting niet op orde is.

En gaat over tot de orde van de dag.

Susanne Schilderman
D66

Jan Wijmenga
ChristenUnie

Floor de Koning
Groenlinks



Motie Onderzoek naar start woningbouw in Rijnenburg

De raad bijeen ter bespreking van het Energielandschap Rijnenburg en Reijerscop,

Constaterende dat,

- Het college meermalen heeft aangegeven dat de kosten van infrastructuur beperkend zijn voor de kansen van realisatie van woningbouw Rijnenburg en zij van mening is dat alleen met een rijksbijdrage hierin kan worden voorzien
- Constaterende dat de Tweede Kamer recent een motie heeft aangenomen. Deze motie de regering verzoekt, om samen met de provincie Utrecht en de betreffende gemeenten, de mogelijkheden voor grootschalige woningbouw in Rijnenburg in kaart te brengen, inclusief de bijbehorende infrastructuur/ov, voorzieningen en natuur, en de kamer voor het einde van het jaar hierover te informeren
- Het college op verzoek van de raad bij de REP Utrecht alle 'Vertedelijkingsopgaven' (waaronder Rijnenburg) in kaart brengt
- In de eerste contouren van de REP suggesties zitten voor infrastructuur die de opgave van UNED en andere lopende MIRT trajecten overstijgt
- Het college aangeeft bij de RSU 2040 besluiten te nemen over woningenbouw in Rijnenburg

Overwegende dat,

- De verstedelijkingsopgaven alleen serieus onderling vergeleken kunnen worden indien daarbij ook meegenomen wordt hoe bestuurlijke partners (buurgemeenten, provincie, rijk) de infrastructurele opties die hieronder liggen waarderen
- Inzicht in deze waardering nu ontbreekt

Verzoekt het college,

- Om de gesprekken met de regering te gebruiken om te onderzoeken welke barrières het Rijk kan wegnemen om verstedelijkingslocaties, waaronder Rijnenburg mogelijk te maken en dit mee te nemen bij de afwegingen in de RSU 2040 en REP U16
- Omliggende gemeenten te betrekken bij de besprekingen
- De raad regelmatig te informeren over de voortgang van de gesprekken en de gemeentelijke inbreng in de gesprekken

En gaat over tot de orde van de dag

Gertjan te Hoonte
VVD

Jantine Zwinkels
CDA

Eva Oosters
Student & Starter

Bulent Isik
Pvda

Henk van Deún
PVV

Ismail el Abassi
DENK

Cees Bos
SBU

Maarten Koning
D66

M 2019/1407



Utrecht



student&starter



PARTIJ VOOR DE VRIJHEID UTRECHT

Motie: Onderzoek ontwikkellocatie optimaal

21 november

De raad van de gemeente Utrecht, in vergadering bijeen op ~~17 oktober 2019~~ ter bespreking van het raadsvoorstel "Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)",

constaterende dat:

- de REP tot 2040 loopt
- de raad in Utrecht nog niet heeft besloten over de actualisatie van de RSU naar 2040
- de raad heeft vastgelegd dat na 2030 woningbouw op Rijnenburg mogelijk moet blijven

overwegende dat:

- de gemeente Utrecht nog niet voldoet aan de aan haar gevraagd plancapaciteit;
- er zijn verschillende in- en uitbreidingslocaties regionaal mogelijk waaronder de Merwedekanaalzone, de A12-zone en Rijnenburg;
- De polder Rijnenburg naast woningbouw ook kansen biedt voor bijvoorbeeld een roeibaan, groen en energieopwekking;
- de mogelijkheden en de mogelijke kosten van ontsluiting van nieuwe ontwikkellocaties nog onvoldoende onderzocht zijn;
- er nog geen inzicht is over de noodzaak en de mogelijke gevolgen van bouwen op en verdichting van nieuwe ontwikkellocaties zoals Rijnenburg;
- ontwikkeling van benodigde infrastructuur voor Rijnenburg naar inzicht van het college lange tijd in beslag kan nemen;
- de kosten van de infrastructuur voor de ontsluiting van Rijnenburg voor zowel de fiets, het OV als de auto naar verwachting van het college hoger zullen zijn dan de gemeente alleen zou kunnen dragen;
- Goed en snel (hoogwaardig) openbaar vervoer voor elke uitbreidingslocatie een randvoorwaarde is voor woningbouw,
- er nu plannen zijn voor de tijdelijke inrichting van het gebied;
- een eventuele verstedelijking zou moeten passen in het kader van gezond stedelijk leven;

roept het college op:

- bij de RSU 2040 voor de mogelijke in- en uitbreidingslocaties, waaronder Rijnenburg, inzichtelijk te maken wat de verstedelijkingsperspectieven zijn, hoe mogelijke ontsluiting plaats kan vinden en op welke wijze ontwikkeling en ontsluiting gefinancierd kan worden;
- de noodzakelijkheid en wenselijkheid van een eventuele verstedelijking van de mogelijke in- en uitbreidingslocaties te onderbouwen, tevens afgezet tegen een niet verstedelijkte inrichting, zodat de raad kan besluiten over de wenselijkheid van een ontwikkelingsopgave op deze locaties en de voorwaarden daarvoor bij de besluitvorming over de RSU 2040.

en gaat over tot de orde van de dag.

Utrechtse VVD

Gertjan te Hoonte

D66 Utrecht

Susanne Schilderman

CDA Utrecht

Jantine Zwinkels

PvdA

Bülent Isik

Stadsbelang Utrecht

Cees Bos

Student & Starter

Tim Homan

PVV

Henk van Doorn

DENK
Tsmail el Abassi

V. Schipper
SP

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1605
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	11 februari 2021
Agendapunt	4.2
Omschrijving	Raadsbrief Motie Tweede Kamer proactieve aanwijzing over Rijnenburg en Reijerscop
ID	1656
Behandelend ambtenaar	B. de Jong
Telefoon	14030
E-mail	b.de.jong@utrecht.nl
Datum collegebesluit	22 december 2020
Geocodering	Vleuten-De Meern;Leidsche Rijn
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Verschuure
Beleidsveld	Ruimtelijke Ontwikkeling
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Manon Leenders/Wonen, Energie, Groen, Openbare Ruimte/030-2863710

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	11 februari 2021

Voorgesteld besluit

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	B. de Jong	Datum	22 december 2020
Doorkiesnummer	14030	Kenmerk	8362180
E-mail	b.de.jong@utrecht.nl	Onderwerp	Gewijzigde motie van de leden Terpstra en Koerhuis over een proactieve aanwijzing over Rijnenburg en Reijerscop
Bijlage(n)		Beleidsveld	Ruimtelijke ontwikkeling

Geachte leden van de raad,

De Tweede Kamer heeft ingestemd met de [motie](#) Terpstra/Koerhuis waarin het kabinet wordt verzocht de stad Utrecht voor de locaties Rijnenburg en Reijerscop een proactieve aanwijzing te geven (op basis van artikel 4.4 van de Wet ruimtelijke ordening), om te komen tot spoedige realisatie van duurzame woningbouw in Rijnenburg en Reijerscop. De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, die de motie heeft [ontraden](#), heeft daarmee een – wat het college betreft – onuitvoerbare opdracht gekregen.

Als snelst groeiende grote stad weet Utrecht als geen ander dat de woningnood hoog is. In de regio Utrecht worden de komende 20 jaar ruim 100.000 woningen gebouwd. Hiermee dragen we substantieel bij aan de bouw van 1.000.000 woningen in Nederland. In goede samenwerking trekt Utrecht daarin samen op met het Rijk, de Provincie Utrecht en de regio. In Utrecht bouwen we gestaag door, ook in corona-tijd. In 2020 zijn circa 3500 woningen in aanbouw genomen en dat aantal staat ook voor de komende jaren in de planning. We bouwen in eerste instantie binnenstedelijk en ontwikkelen rondom knooppunten; bouwen in Rijnenburg is daarmee tot 2035/2040 niet aan de orde, maar sluiten we tegelijkertijd voor de periode daarna niet uit. Deze aanwijzing gaat aan dit alles voorbij. Het is onnodig de minister met deze motie te dwingen tot een aanwijzing, zoals de minister ook zelf aangeeft in haar [brief](#) aan de Tweede Kamer van 16 december jl. De minister geeft aan dat een aanwijzing geen gewenste en haalbare weg is en wij delen die mening.

Ontwikkeling van Rijnenburg op korte of middellange termijn is niet mogelijk. Met een aanwijzing dient (op grond van jurisprudentie) binnen een jaar een bestemmingsplan te worden opgesteld. Het gaat in Rijnenburg om een zeer complexe opgave waarvoor het ondoenlijk is dit op een zo korte termijn op te leveren. Om te onderzoeken of Rijnenburg in de toekomst ontwikkeld kan worden voor woningbouw, heeft de gemeente een [quicksan](#) uitgevoerd. Daaruit blijkt dat voor de realisatie van de verstedelijking van de regio, waaronder Rijnenburg, 3 tot 4 miljard euro nodig is. Daarvan is alleen al 1 miljard euro benodigd voor de directe ontsluiting van Rijnenburg. Wij hebben meerdere keren

Burgemeester en wethouders

Datum 22 december 2020
Ons kenmerk 8362180

benadrukt dat woningbouw in Rijnenburg samenhangt met noodzakelijke investeringen in bereikbaarheid. De dekking van dergelijke investeringen ontbreekt in de motie.

Wij onderstrepen met de minister de goede samenwerking tussen Rijk en regio, op basis waarvan tijdens het laatste BO MIRT het ontwikkelperspectief [‘Utrecht Nabij’](#) is vastgesteld. Daar past de ontwikkeling van Rijnenburg op korte termijn niet bij. De minister benadrukt in haar brief van 16 december dat er in de regio Utrecht zicht is op voldoende plancapaciteit en dat er goede bestuurlijke afspraken zijn. Rijnenburg zal worden meegenomen bij gebiedsonderzoeken en de ontwerpstudie zoals benoemd in [Raadsamendement A152](#). Dit alles geeft naar onze mening geen reden voor het geven van een proactieve aanwijzing.

De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties zal namens de regering naar verwachting na het kersteces reageren op de motie. Wij zien de reactie met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,