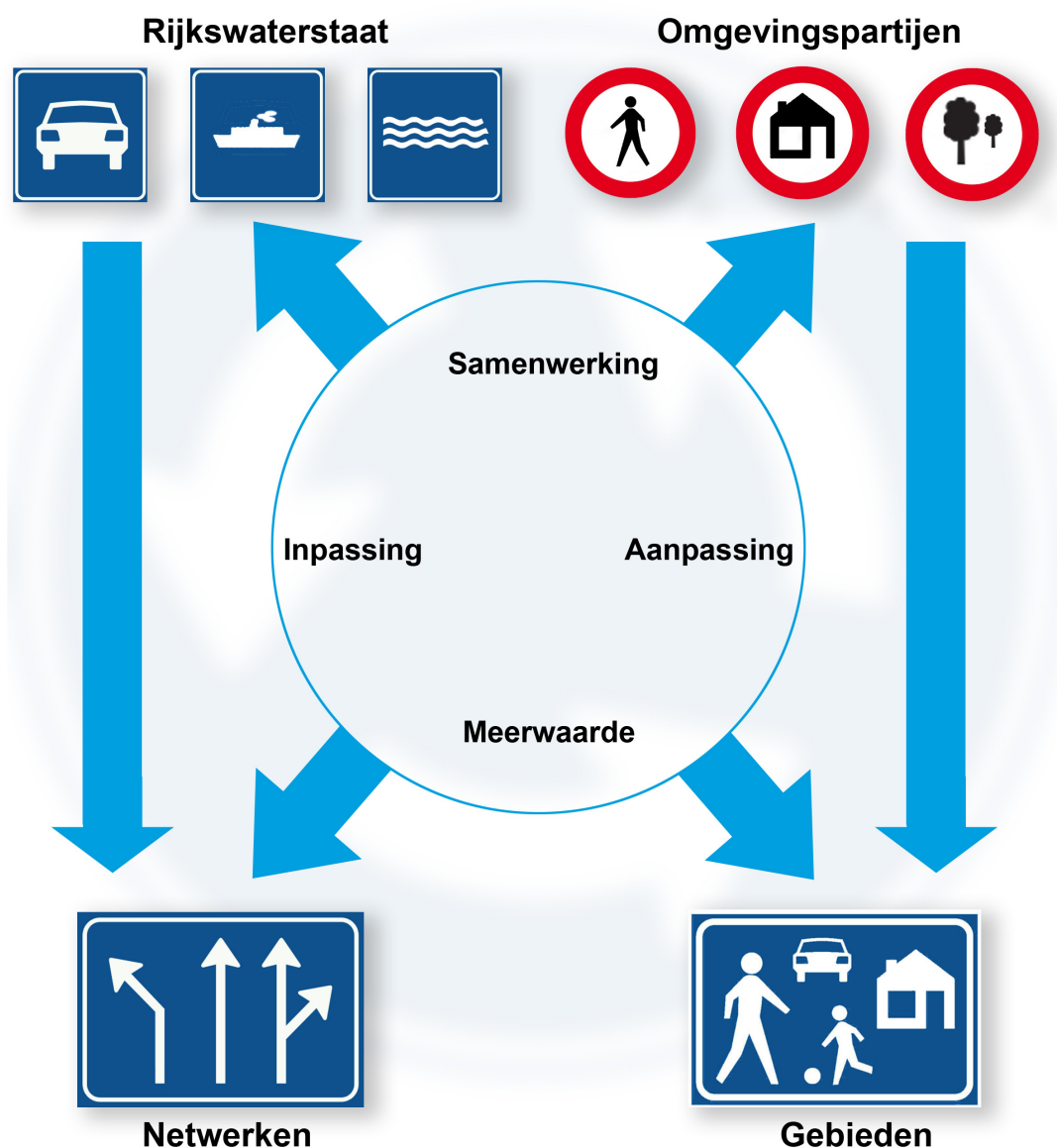


De ruimtelijke arena van Rijkswaterstaat Utrecht

Inventarisatie van snijvlakken tussen netwerken en gebieden



De ruimtelijke arena van Rijkswaterstaat Utrecht

Inventarisatie van snijvlakken tussen netwerken en gebieden

Student

Naam	dhr. T. (Thomas) Erkens
Adres	Lijsterstraat 65 3514 TB Utrecht
Telefoon	06 – 244 852 03
Mail	thomas.erkens@student.hu.nl
Studentnummer	1546452
Afstudeerrichting	Stedenbouw & Verkeer
Cursuscode	TROP-AFO8-08

Afstudeerbedrijf

Bedrijf	Rijkswaterstaat, Regionale Dienst Utrecht
Adres	Griffioenlaan 2 3526 LA Utrecht
Telefoon	088 – 797 2111 (algemeen)

Begeleider (bedrijf)	drs. J. A. F. (Jan) van Kempen
Functie	Teamleider Cluster Integraal Advies
Telefoon	088 – 797 3173
Mail	jan.van.kempen@rws.nl

Begeleider (inhoudelijk)	drs. J. H. M. (Hans) Degenaar
Functie	Senior Adviseur – Cluster Integraal Advies
Telefoon	06 – 504 193 31
Mail	hans.degenaar@rws.nl

Hogeschool

Instelling	Hogeschool Utrecht
Adres	Nijenoord 1 3552 AS Utrecht
Telefoon	088 – 4818 283

Begeleider (eerste)	drs. P. W. M. (Peter) Martens
Telefoon	088 – 4818 661
Mail	peter.martens@hu.nl

Begeleider (tweede)	drs. H. S. (Bas) Ouwehand
Telefoon	088 – 4818 212
Mail	bas.ouwehand@hu.nl

Voorwoord

Voor u ligt de bachelor scriptie van het afstudeeronderzoek '*De ruimtelijke arena van Rijkswaterstaat Utrecht – Inventarisatie van snijvlakken tussen netwerken en gebieden*', wat ik heb uitgevoerd in het kader van het afronden van de opleiding Ruimtelijke Ordening en Planologie aan de Hogeschool Utrecht te Utrecht.

Het onderzoek is uitgevoerd bij Rijkswaterstaat, Dienst Utrecht. Graag wil ik middels deze weg de mogelijkheid aangrijpen om collega's die gedurende het afstuderen hebben geholpen, zowel proces als inhoudelijk, te bedanken. In het bijzonder wil ik mijn begeleiders Jan van Kempen en Hans Degenaar bedanken voor hun fijn en leerzame begeleiding. Ze waren er altijd om mij te motiveren en op weg te helpen, wat het tot een zeer plezierige leeromgeving maakte. Dank hiervoor!

Ook wil ik Peter Martens en Bas Ouwehand bedanken voor de begeleiding vanuit de Hogeschool Utrecht. Tot slot wil ik de geïnterviewden van de provincie Utrecht, Bestuur Regio Utrecht en de gemeente Utrecht bedanken voor hun medewerking.

Ik wens u veel plezier tijdens het lezen van deze scriptie.

Thomas Erkens

Utrecht, juni 2012

Samenvatting

Daar waar Rijkswaterstaat werkt aan de inpassing van infrastructuur, werken omgevingspartijen (provincie, regio en gemeenten) aan de aanpassing van de omgeving van die infrastructuur. Dit zorgt voor ontmoeting van wederzijdse ambities en belangen. In deze ‘snijvlakken’ schuilen bedreigingen, maar vooral ook kansen om tot wederzijdse en maatschappelijke meerwaarde te komen. Doel van het onderzoek is het inventariseren van deze ‘snijvlakken’ door literatuuronderzoek en verdiepingsinterviews, gericht op de A12 en A27 onderdelen van de Ring Utrecht als onderzoeksgebied. Hieraan zal een advies worden verbonden over de wijze waarop deze kansen benut zouden kunnen worden. Dit wordt toegespitst op het handelen van Rijkswaterstaat Dienst Utrecht. Dit mede in het kader van de gewenste verandering in werkwijze van Rijkswaterstaat.

Dit onderzoek geeft antwoord op de hoofdvraag:

“Waar komen ambities van Rijkswaterstaat, gemeente Utrecht en provincie Utrecht geografisch bij elkaar en hoe kan Rijkswaterstaat haar werkwijze op een dusdanige manier aanpassen dat er kansen ontstaan voor gebiedsgerichte oplossingen?”

Na het literatuuronderzoek van verschillende beleids- en ambitiesdocumenten van Rijkswaterstaat en haar omgevingspartijen (provincie Utrecht, Bestuur Regio Utrecht en de gemeente Utrecht) en het houden van verdiepingsinterviews met medewerkers van deze partijen, is een aantal ‘snijvlakken’ naar voren gekomen. Deze snijvlakken zijn ontstaan door gemaakte kaarten met ambities, projecten en werkzaamheden, die het onderzoeksgebied direct (fysiek) of indirect (door gebruik) snijden, over elkaar heen zijn gelegd. De vijf ontstane snijvlakken zijn:

- Noordelijke Randweg Utrecht;
- De Uithoflijn;
- De Uithof/Science Park;
- A12-zone;
- Rijnenburg.

De vijf snijvlakken zijn door middel van een multicriteria-analyse aan een viertal criteria getoetst. Hieruit is geconcludeerd dat de A12-zone, gezien de mogelijkheden die hier in zowel tijd als ruimte nog open liggen, potentieel de grootste kans heeft om met succes gezamenlijk op te pakken, en daarbij tot een wederzijds en maatschappelijke meerwaarde te komen.

Voor het onderzoeksgebied ziet Rijkswaterstaat inhoudelijk de grootste kansen in:

- Planningshorizonnen van Rijkswaterstaat en haar omgevingspartijen beter op elkaar afstemmen, waardoor onnodige investeringen worden vermeden. Herprioriteren van geplande ontwikkelingen biedt hiervoor een oplossing. Dit door bijvoorbeeld de uitbreiding van de A12 op de planning naar achteren te schuiven of de ontwikkeling van de A12-zone juist naar voren te halen;
- Zoveel mogelijk beperken barrièrewerking van en verkeersdruk op de A12 door het in samenspraak met omgevingspartijen realiseren van een afleider, die ten westen van knooppunt Oudenrijn en ten oosten van knooppunt Lunetten aansluit op het hoofdwegennet. Zo ontstaat een ‘turbosnelweg’ zonder afslagen in de A12-zone, waardoor er ruimte voor ruimtelijke ontwikkelingen dicht op de snelweg vrijkomt.

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1. Inleiding	Blz.	11
1.1 Aanleiding		11
1.2 Doelstelling		11
1.3 Vraagstelling		12
1.4 Beperkingen en randvoorwaarden		13
1.5 Onderzoeksopzet		14
1.6 Leeswijzer		15
Hoofdstuk 2. Afwegingskader		17
2.1 Schaalniveaus en positionering Rijkswaterstaat		17
2.2 Randvoorwaarden voor het creëren van kansen		20
2.3 Ruimtelijke Arena Rijkswaterstaat		20
2.4 Nadere geografische en tijdsafbakening		22
Hoofdstuk 3. Rijkswaterstaat		25
3.1 Ondernemingsplan 2015		25
3.2 Rijksbeleidsstukken		27
3.3 Interview		28
3.4 Werkzaamheden Rijkswaterstaat Dienst Utrecht		30
Hoofdstuk 4. Provincie Utrecht		33
4.1 Ambities		33
4.2 Beleidsstukken		33
4.3 Interview		36
4.4 Werkzaamheden provincie Utrecht		37
Hoofdstuk 5. Bestuur Regio Utrecht		39
5.1 Ambities		40
5.2 Beleidsstukken		41
5.3 Interview		44
5.4 Werkzaamheden Bestuur Regio Utrecht		45
Hoofdstuk 6. Gemeente Utrecht		47
6.1 Ambities		47
6.2 Beleidsstukken		48
6.3 Interview		49
6.4 Werkzaamheden gemeente Utrecht		50
Hoofdstuk 7. Conclusie snijvlakken ambities en beleidsstukken		53
7.1 Overzicht snijvlakken		53
7.2 Belangrijkste snijvlak		54
Hoofdstuk 8. Advies		59
8.1 Advies onderzoeksgebied		59
8.2 Advies Rijkswaterstaat: sterk in de regio		62
Bronnen en referenties		66
Afkortingen		69
Definities		70
Bijlagen		75

Hoofdstuk 1. Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de aanleiding, doelstelling en de hoofdvraag met ondersteunende deelvragen van het onderzoek beschreven. Vervolgens wordt de werkwijze en opzet van het onderzoek toegelicht.

1.1 Aanleiding

Netwerken van infrastructuur en de invulling van gebieden beïnvloeden elkaar. Zo veroorzaakt infrastructuur barrièrewerking en geeft het gebruik ervan milieuoverlast. Omgekeerd zorgt verstedelijking voor verkeersbelasting en brengen natuur en landschap randvoorwaarden met zich mee. De mate van wisselwerking tussen netwerken en gebieden kan te maken hebben met tijd (bijvoorbeeld door verschillen in planningshorizon), met geld (dat beschikbaar is voor infrastructuur en inpassing ruimtelijke ontwikkelingen), maar vooral ook met ambities (en bijbehorende verantwoordelijkheden, rolopvattingen en dergelijk).

Rijkswaterstaat houdt zich bezig met netwerken van water- en wegeninfrastructuur (droge voeten, schoon water, vlot en veilig verkeer, goed geïnformeerde gebruikers). Gemeenten, stadsregio en provincie zijn onder andere bezig met ruimtelijke ordening en gebiedsontwikkeling. Verder zijn deze andere overheden soms mede, waterbeheerder, concessieverlener openbaar vervoer en mobiliteitsregisseur. Rijkswaterstaat komt voor de uitvoering van werkzaamheden meerdere partijen en ambities tegen. Dit kan tot win-winsituaties leiden, maar ook tot wrijving (bijvoorbeeld vertraging van een project, over de milieusituatie of door een te grote verkeersdruk).

In de ontmoeting en samenwerking tussen partijen zitten grote kansen om tot wederzijdse en maatschappelijke meerwaarde te komen. Rijkswaterstaat zal haar positie als spelbepaler met een beperkte opdracht en scope daartoe wel moeten ombuigen naar medespeler op een breder speelveld. Alleen zo kunnen integrale gebiedsgerichte oplossingen in beeld komen.

1.2 Doelstelling

Door Rijkswaterstaat is gevraagd een rapport op te leveren met daarin beschreven de verschillende beleidsplannen/ambities en projecten van Rijkswaterstaat en andere overheden, voor zover die elkaar beïnvloeden of 'snijden'. Deze inventarisatie wordt gekoppeld aan het *Ondernemingsplan 2015* om zodoende een advies te kunnen uitbrengen over de mogelijkheden voor een gebiedsgerichte(re) werkwijze van Rijkswaterstaat.

Gevraagd is om dit toe te spitsen op (potentieel) meer stedelijke gebieden die door infrastructuur worden doorkruist. Om deze reden zal de opdracht nader worden afgebakend op het gebied van het Bestuur Regio Utrecht. Daarbinnen valt de infrastructuur van de Ring Utrecht, evenals delen van de toe- en afleidende snelwegen. Verder doorkruisen het Amsterdam-Rijn- en Lekkanaal dit gebied. Centraal in en op de 'draaischijf van Nederland' is sprake van dynamische ruimtelijke situatie met complexe opgaven op alle overheidsniveaus. Er lopen vele infrastructurele en ruimtelijke processen die al tot denken over de wisselwerking tussen infrastructuur en ruimte hebben aanzet. Snijvlakken (direct fysiek of indirect via gebruik) bieden kansen voor Rijkswaterstaat om gebiedsgericht te gaan werken. Door in een vroeg stadium van een project rekening te houden met wensen uit de omgeving, kan (de aanpassing van) een (water)weg tot gebiedsontwikkeling ondersteunen. Omgekeerd kan de omgeving in de keuze en inrichting van te ontwikkelen gebieden rekening houden met de vereisten van de netwerken, waardoor deze robuuster kunnen zijn en duurzamer functioneren.

Het achterliggende doel van het rapport is telkens het gebiedsgericht werken in alle verschijningsvormen een meer prominente rol te laten spelen in de werkwijze van Rijkswaterstaat. Dit onderzoek beoogt een eerste uitsplitsing te maken waar deze kansen kunnen liggen. Rijkswaterstaat wenst dan ook om meer op lange termijn te kijken, een proactieve rol aan te nemen, medespeler te worden die tevens kansen ziet en gaat benutten.

1.3 Vraagstelling

Aansluitend op de aanleiding en doelstelling zijn er enkele vragen die gedurende het afstudeeronderzoek centraal zullen staan. Het onderzoek kan als succesvol worden beschouwd wanneer deze vragen zo volledig mogelijk worden beantwoord en op grond daarvan voorstellen worden gedaan voor het handelen van Rijkswaterstaat in de regio. Hierbij dient de hoofdvraag als leidraad door het rapport. Daarnaast zijn er enkele subvragen die helpen bij het beantwoorden van de hoofdvraag.

De hoofdvraag van het afstudeeronderzoek luidt:

“Waar komen ambities van Rijkswaterstaat, gemeente Utrecht en provincie Utrecht geografisch bij elkaar en hoe kan Rijkswaterstaat haar werkwijze op een dusdanige manier aanpassen dat er kansen ontstaan voor gebiedsgerichte oplossingen?”

De ondersteunende deelvragen luiden als volgt:

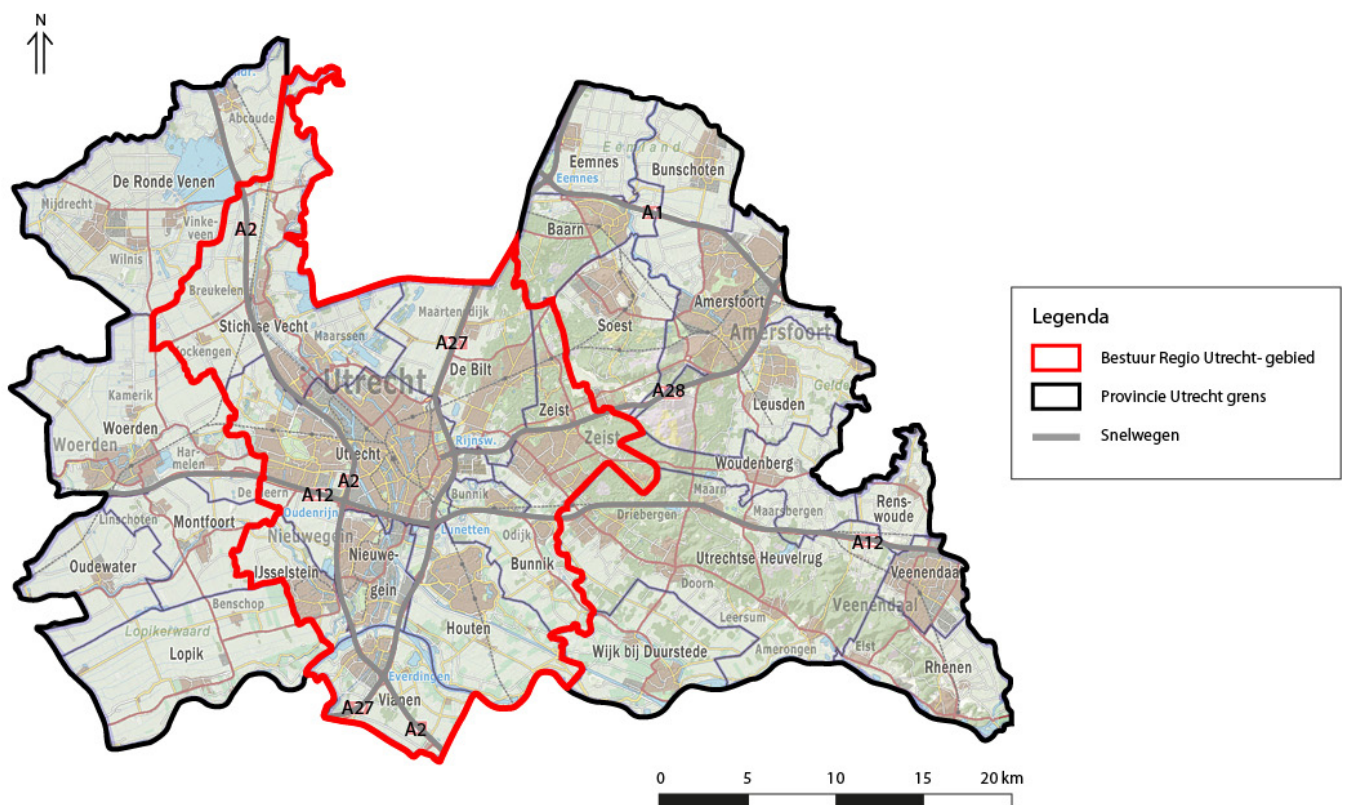
- *Zijn er bruikbare theorieën of concepten over de wisselwerking of de werking van de relatie tussen infrastructuur en mobiliteit enerzijds en gebiedsontwikkeling anderzijds?*
- *Welke voorgenomen projecten en ambities heeft Rijkswaterstaat voor het beheersgebied Utrecht die relevant zijn voor het onderzoek?*
- *Wat verwacht (of verlangt) Rijkswaterstaat van de omgeving?*
- *Welke voorgenomen projecten en ambities heeft de provincie Utrecht die de ambities, belangen en/of doelen van Rijkswaterstaat snijden?*
- *Wat verwacht (of verlangt) de provincie Utrecht van Rijkswaterstaat?*
- *Welke voorgenomen projecten en ambities heeft het Bestuur Regio Utrecht (mede namens andere gemeenten in de stadsregio) die de ambities, belangen en/of doelen van Rijkswaterstaat snijden?*
- *Wat verwacht (of verlangt) het Bestuur Regio Utrecht (mede namens andere gemeenten in de stadsregio) van Rijkswaterstaat?*
- *Welke voorgenomen projecten en ambities heeft de gemeente Utrecht die de ambities, belangen en/of doelen van Rijkswaterstaat snijden?*
- *Wat verwacht (of verlangt) de gemeente Utrecht van Rijkswaterstaat?*
- *Welke beleidsopvattingen van de verschillende partijen komen elkaar op welk moment (planningshorizon) direct of indirect tegen?*
- *Hoe kunnen de ‘snijdende’ beleidsstukken tot kansen worden omgebogen?*
- *Hoe kunnen de kansen worden gekoppeld aan het Ondernemingsplan 2015?*

1.4 Beperkingen en randvoorwaarden

De afbakening van het afstudeeronderzoek schept duidelijkheid binnen welke grenzen het onderzoek zal worden uitgevoerd. Gegeven de tijd die beschikbaar is, is de afbakening belangrijk voor het bewaren van overzicht en het kunnen bereiken van een zekere mate van diepgang. Naast de geografische afbakening, die de basis vormt voor literatuurstudie en interviews vindt op basis van de resultaten daarvan nog een verdere trechtering plaats afhankelijk van het belang dat er aan wordt gehecht, invalshoek of stadium in het proces.

Het afstudeeronderzoek wordt binnen Rijkswaterstaat, Dienst Utrecht, en haar externe partners uitgevoerd. Het onderzoek is op 4 juni afgerond.

Om de vragen zo goed en uitgebreid mogelijk te kunnen beantwoorden is een combinatie gebruikt van literatuuronderzoek en interviews. De interviews zijn gehouden met verschillende beleidsmedewerkers van de gemeente en provincie Utrecht evenals de Bestuursregio Utrecht. Daarnaast zijn ook medewerkers van Rijkswaterstaat zelf benaderd. Afbeelding 1.1 geeft het onderzoeksgebied, het Bestuur Regio Utrecht – gebied, weer.



Afbeelding 1.1 Bestuur Regio Utrecht-gebied

1.5 Onderzoeksopzet

Om het afstudeeronderzoek tot een goed eindresultaat te brengen dient een aantal stappen te worden gezet en voltooid. De stappen lopen gelijk met de deelvragen en worden in tabel 1.1 opgesomd. De stappen worden grotendeels opeenvolgend doorlopen, wellicht dat enkele stappen gelijktijdig worden uitgevoerd.

Stap met deelvraag	Methoden & Techniek	Resultaat
<i>Zijn er bruikbare theorieën of concepten over de wisselwerking of de werking van de relatie tussen infrastructuur en mobiliteit enerzijds en gebiedsontwikkeling anderzijds?</i>	Literatuuronderzoek	Een heldere beschrijving van een theorie die als theoretisch kader van het onderzoek gebruikt kan worden.
<i>Welke voorgenomen projecten en ambities heeft Rijkswaterstaat voor het beheersgebied Utrecht die relevant zijn voor het onderzoek?</i>	Literatuuronderzoek, beleidsanalyse	Een heldere beschrijving/ overzicht van de beleidsstukken.
<i>Wat verwacht (of verlangt) Rijkswaterstaat van de omgeving?</i>	Interviews met beleidsmedewerkers	Een heldere beschrijving van de verwachtingen van Rijkswaterstaat
<i>Welke voorgenomen projecten en ambities heeft de provincie Utrecht die de ambities, belangen en/of doelen van Rijkswaterstaat snijden?</i>	Literatuuronderzoek, beleidsanalyse, interviews met beleidsmedewerkers	Een heldere beschrijving/ overzicht van de beleidsstukken.
<i>Wat verwacht (of verlangt) de provincie Utrecht van Rijkswaterstaat?</i>	Interviews met beleidsmedewerkers	Een heldere beschrijving van de verwachtingen van de provincie Utrecht.
<i>Welke voorgenomen projecten en ambities heeft het Bestuur Regio Utrecht (mede namens andere gemeenten in de stadsregio) die de ambities, belangen en/of doelen van Rijkswaterstaat snijden?</i>	Literatuuronderzoek, beleidsanalyse, interviews met beleidsmedewerkers	Een heldere beschrijving/ overzicht van de beleidsstukken.
<i>Wat verwacht (of verlangt) het Bestuur Regio Utrecht (mede namens andere gemeenten in de stadsregio) van Rijkswaterstaat?</i>	Interviews met beleidsmedewerkers	Een heldere beschrijving van de verwachtingen van het Bestuur Regio Utrecht.
<i>Welke voorgenomen projecten en ambities heeft de gemeente Utrecht die de ambities, belangen en/of doelen van Rijkswaterstaat snijden?</i>	Literatuuronderzoek, beleidsanalyse, interviews met beleidsmedewerkers	Een heldere beschrijving/ overzicht van de beleidsstukken.
<i>Wat verwacht (of verlangt) de gemeente Utrecht van Rijkswaterstaat?</i>	Interviews met beleidsmedewerkers	Een heldere beschrijving van de verwachtingen van de gemeente Utrecht.
<i>Welke beleidsopvattingen van de verschillende partijen komen elkaar op welk moment (planningshorizon) direct of indirect tegen?</i>	Literatuuronderzoek, beleidsanalyse	Een helder overzicht van de 'snijdende' beleidsstukken
<i>Hoe kunnen de 'snijdende' beleidsstukken tot kansen worden omgebogen?</i>	Beleidsanalyse	Een heldere beschrijving van de kansen van de 'snijdende' beleidsstukken.
<i>Hoe kunnen de kansen worden gekoppeld aan het Ondernemingsplan 2015?</i>	Beleidsanalyse, advies technieken	Een helder advies over de toekomstige werkwijze van Rijkswaterstaat

Tabel 1.1 Methoden en Technieken

1.6 Leeswijzer

Deze bachelor scriptie bestaat uit vier onderdelen. Een afwegingskader, een inventarisatie, een concluderende analyse en een advies.

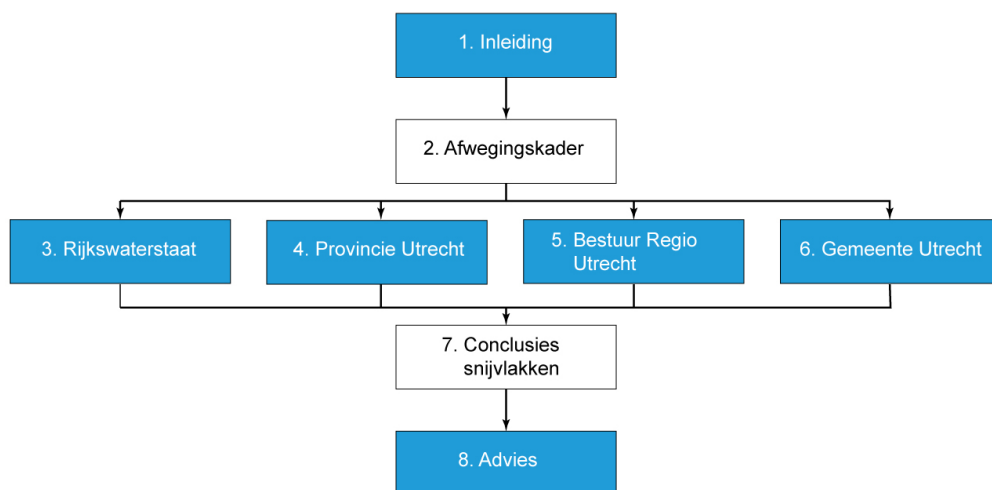
Het afwegingskader is opgenomen in hoofdstuk twee, waarin het ‘speelveld’ verder wordt toegelicht met de bijbehorende ‘regels’. Deze regels omvatten verdere afkadering van het onderzoeksgebied evenals de randvoorwaarden om kansen te kunnen omarmen.

De hoofdstukken drie tot en met zes vormen samen de inventarisatie. In deze hoofdstukken worden de verschillende ‘spelers’ beschreven met hun ambitie- en beleidsdocumenten. Dit wordt samen met de diepte-interviews in een kaart met projecten samengevat.

In hoofdstuk zeven komt het derde onderdeel, de analyse en de daaruit te trekken conclusies, aan bod. In dit hoofdstuk worden de kaarten uit het vorige deel over elkaar heen gelegd en zijn geanalyseerd welke kansen tot samenwerking er liggen.

Tot slot wordt in hoofdstuk acht een advies opgesteld, dat tweeledig is. Het eerste deel van het advies gaat specifiek over het onderzoeksgebied en het tweede onderdeel is een advies aan Rijkswaterstaat in de regio.

Schema 1.1 geeft de opbouw van deze scriptie ordelijk weer.



Schema 1.1 Opbouw scriptie

Hoofdstuk 2. Afwegingskader

Om de te inventariseren beleidsstukken op relevantie te kunnen scannen, wordt in dit hoofdstuk een afwegingskader met randvoorwaarden beschreven. Hiermee wordt het gemakkelijker om een zodanige selectie te maken dat alleen (onderdelen van) beleidsstukken worden beschreven die relevant voor het onderzoek zijn.

Dit afwegingskader bestaat uit vier delen, namelijk:

- Een beschrijving van de verschillende geografische en bestuurlijke schaalniveaus en de positionering van Rijkswaterstaat daarbinnen ter verheldering van de complexiteit van het beleidsproces;
- Een beschrijving van kansen voor samenwerking (meedenken, meekoppelen en meedoen);
- Een conceptueel model van de ruimtelijke arena waarin Rijkswaterstaat opereert, de aard van de onderwerpen die daar spelen en meerwaarde die daar ligt;
- Een nadere afbakening van het gebied (en tijdspanne), binnen het beheersgebied van Rijkswaterstaat Dienst Utrecht, waarop dit onderzoek zich richt.

2.1 Schaalniveaus en positionering Rijkswaterstaat

In Nederland zijn verschillende overheidslagen die beleid maken en uitvoeren. In deze paragraaf worden de voor het onderzoek meest relevante lagen en partijen beschreven. In schema 2.1 worden de verschillende schaalniveaus voor dit onderzoek overzichtelijk samengevat.



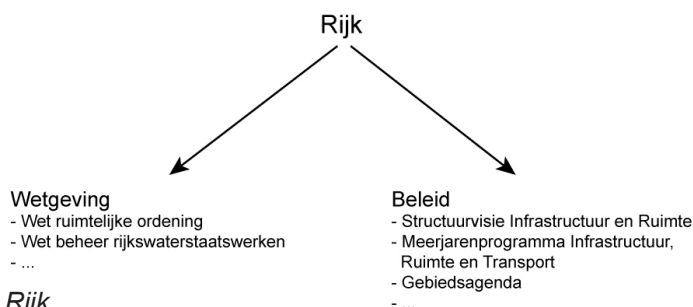
Schema 2.1 Schaalniveaus

Het ministerie Infrastructuur en Milieu (IenM) is ontstaan na het samenvoegen van de voormalige ministeries Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) en Verkeer en Waterstaat (VW). De drie primaire hoofdfuncties beleidsontwikkeling, uitvoering en inspectie hebben betrekking op verkeer, ruimte, waterbeheer en milieubeheer.

Het ministerie Infrastructuur en Milieu bestaat uit vele onderdelen waaronder een drietal agentschappen, het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI), Rijkswaterstaat (RWS) en de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT).

In *bijlage I-I* is een organogram opgenomen dat de verschillende directies van het ministerie Infrastructuur en Milieu weergeeft.

De ruimtelijke ordening wordt gevormd door beleid en wet- en regelgeving. Zo stelt het Rijk wetten op waarin de te volgen procedures en de daarbij in acht te nemen grenzen zijn vastgelegd. Daarnaast formuleert het Rijk beleid met de koers voor (een bepaald thema in) het land of een bepaald gebied (wanneer dat van nationaal belang is) voor de komende jaren. Schema 2.2 geeft dit helder weer.



Schema 2.2 Rollen Rijk

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft als opvolger van eerdere Nota's Ruimte en Mobiliteit recent de *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)* opgesteld. In deze nota wordt conform de beginselen van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) aangegeven wat van nationaal belang is. Een deel van deze nationale belangen wordt verder uitgewerkt in een zogenaamde Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB), Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en onderliggende ministeriële regeling (Rarro).

Een tendens die al was ingezet met een advies van de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid die uitging van “centraal wat moet, decentraal wat kan”, is met de *SVIR* nog verder voortgeschreden. Het Rijk vindt nog slechts een beperkt aantal onderwerpen van nationaal belang en er is sprake van een steeds verdergaande decentralisatie van ruimtelijke afwegingen en bevoegdheden naar lagere overheden.

De belangrijkste nationale belangen op het gebied van infrastructuur, overgenomen uit de *SVIR*, met een raakvlak voor Rijkswaterstaat zijn:

- *Nationaal belang 5*: een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's, inclusief de achterlandverbindingen;
- *Nationaal belang 6*: betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem;
- *Nationaal belang 7*: het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen.

De nationale belangen die indirect een raakvlak hebben met Rijkswaterstaat, maar zeker niet onbelangrijk, zijn:

- *Nationaal belang 8*: verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsniveaus;
- *Nationaal belang 13*: zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

(Bron: Rijksoverheid (maart 2012) *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*. p 41 - 50, 60)

De *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte* beschrijft de rolverdeling tussen de verschillende overheden (centraal en decentraal). Schema 2.3 vat dit globaal samen.



Schema 2.3 Rolverdeling

Rijkswaterstaat is een uitvoerend agentschap namens het ministerie Infrastructuur en Milieu. Plannen waar onder andere Rijkswaterstaat de komende jaren aan werkt staan in het *MIRT Projectenboek (MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport)*. Het *MIRT Projectenboek* wordt jaarlijks met de begroting van het Infrastructuurfonds, tijdens Prinsjesdag, uitgebracht en bevat de investeringsprojecten en -programma's waar sprake is van ruimtelijke ingrepen waar het Rijk financieel bij betrokken is.

Het *Projectenboek* is een van de onderdelen van het *MIRT*. Het *MIRT* is een investeringsprogramma van het ministerie Infrastructuur en Milieu en het ministerie Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I).

Met betrekking tot de totstandkoming van het *MIRT* zijn de volgende vier onderdelen van belang:

- *Bestuurlijke overleggen MIRT*: tijdens deze overleggen worden er Rijksinvesteringen en regionale investeringen door het Rijk en decentrale overheden op elkaar afgestemd. Doordat er naast bestuurders met de portefeuille van verkeer en vervoer ook bestuurders met andere ruimtelijke portefeuilles aan tafel zitten, kan de besluitvorming over infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen zo goed mogelijk op elkaar afgestemd worden.

- De *Gebiedsagenda*: bestaat doorgaans uit beschrijvingen over enerzijds de richting van ontwikkelingen en ambitie van een bepaalde regio en de daaruit volgende opgaven en anderzijds de uitwerking van de hierboven genoemde opgaven. Er zijn acht gebiedsagenda's: Noord-Nederland, Noordwest-Nederland, Oost-Nederland, Zuidvleugel, Utrecht, Zuidwestelijke Delta, Brabant en Limburg. Tijdens de *bestuurlijke overleggen MIRT* vormen de *Gebiedsagenda's* de basis voor de besprekingen van verschillende onderwerpen.
- *MIRT Onderzoek*: de afspraak om met dit onderzoek te beginnen wordt gemaakt tijdens de *bestuurlijke overleggen MIRT*. Er bestaan twee soorten *MIRT Onderzoeken*, respectievelijk een onderzoek naar mogelijke rijksbetrokkenheid ten aanzien van ruimtelijke opgaven of ontwikkelrichtingen op de (middel)lange termijn en een onderzoek die zich meer op het concretiseren en gereedmaken voor de uitvoering van al lopende gebiedsontwikkelingsprojecten richt. Beide onderzoeken leiden tot het aanscherpen van de *Gebiedsagenda's* ten opzichte van de betreffende opgave of ontwikkelrichting.
- De *Spelregels van het MIRT*: heeft als doel het proces dat een *MIRT* project of programma doorloopt, inzichtelijk te maken waardoor de interne besluitvorming bij het Rijk voor een ieder begrijpelijk is. De *Spelregels van het MIRT* bevatten ook een beschrijving van wat er voorafgaand aan een beslismoment tussen de ministeries, decentrale overheden en andere betrokkenen moet plaatsvinden, zoals de inhoudelijke (en financiële) vereisten, maar ook de nodige bestuurlijke afstemming. Per project worden er vier beslismomenten onderscheiden: de startbeslissing, de voorkeursbeslissing, de projectbeslissing en de opleveringsbeslissing. Deze beslismomenten komen bij drie fasen tijdens een project terug, deze fasen zijn: de verkenningfase, de plan-uitwerkingsfase en de realisatiefase. Tussen deze fasen wordt er besloten of het project wel of niet overgaat naar een volgende fase in het *MIRT*.

Samen waarborgen deze vier onderdelen dat het doel van het *MIRT* gerealiseerd wordt. (Bron: Rijksoverheid (september 2011), *MIRT Projectenboek 2012*)

Naast de centrale overheid, het Rijk (met Rijkswaterstaat als sectorale uitvoeringsorganisatie), zijn er nog decentrale overheden die ook beleidsplannen maken. Een decentrale overheid kan een provincie of gemeente zijn. Kenmerk is dat het in tegenstelling tot Rijkswaterstaat integrale besturen zijn met een breed scala aan taken en verantwoordelijkheden.

Een provincie heeft als een van de belangrijkste taken (toezien op) het inrichten van de ruimte, het beheren van het onderliggend wegennet en het aanbesteden van openbaar vervoer. In hoofdlijnen wijst de provincie uitbreidingsgebieden van steden en dorpen aan, waar bedrijventerreinen of kantorenparken ontwikkeld kunnen worden en waar natuur- en landschapswaarden worden beschermd of ontwikkeld. Een provincie stelt net als het Rijk een structuurvisie op, maar dan alleen op het niveau van de provincie. (Bron: Provincie Utrecht, februari 2012)

Een gemeente kan worden gezien als de onderste zelfstandige bestuurslaag (gemeenten zien zichzelf als hoogste bestuurslaag omdat zij het dichtst bij de burger staan) en heeft als belangrijkste taak er voor te zorgen dat er voldoende woonruimte is. Een van de werkelden van de gemeente is verkeer. De gemeente stelt op gemeentelijk niveau een structuurvisie op. Daarnaast kan de gemeente een ambitedocument opstellen waarin wordt aangegeven wat ze bovenop de doelstellingen uit haar beleidsdocumenten (zoals een structuurvisie) willen bereiken op onder andere het gebied van verkeer en vervoer. (Bron: Rijksoverheid, z.j.)

Wanneer verschillende gemeenten samenwerken, vormen zij een stadsregio. Deze samenwerking kan op verschillende manieren plaatsvinden. De gemeenten kunnen gezamenlijk voor de regio een visie of ambitie vaststellen, waarin de koers van de regio voor de komende jaren wordt beschreven.

Het demissionair Kabinet Rutten (-Verhagen) wilde het aantal niveaus van algemeen bestuur onder het Rijk beperken tot twee en daarom deelgemeenten en plusregio's afschaffen. Onduidelijk is of dit na de verkiezingen van 12 september 2012 door een nieuw Kabinet wordt opgepakt.

2.2 Randvoorwaarden voor het creëren van kansen

Op organisatorisch niveau heeft Rijkswaterstaat een document opgesteld met daarin de koers die de organisatie de komende jaren wil varen. Dit document, het *Ondernemingsplan 2015*, bevat ambities over hoe Rijkswaterstaat zich, met het oog op de veranderingen binnen Rijkswaterstaat, wil inzetten om beter met de omgeving te kunnen samenwerken. In het volgende hoofdstuk zal het *Ondernemingsplan 2015* verder worden toegelicht.

Om kansen voor samenwerken te definiëren, moet het eerst scherp zijn wat er met samenwerken precies wordt bedoeld. Aangezien het onderzoek vanuit Rijkswaterstaat wordt uitgevoerd, zal ook haar definitie van samenwerken in gebiedsprocessen worden beschouwd. Rijkswaterstaat heeft in het *Beheerkader Netwerken 2010* een visie neergelegd over haar opstelling in de regio. Daarin worden drie rollen voor ruimtelijke samenwerking onderscheiden. Te weten: *meedenken*, *meekoppelen* en *meewerken*.

Meedenken: hiermee wordt bedoeld dat tijdens het proces niet direct eigen doelen worden bereikt, maar de initiatiefnemers wel van informatie worden voorzien.

Meekoppelen: hiermee wordt bedoeld dat de eigen doelen in gebiedsontwikkeling worden bereikt, er een faciliterende rol wordt aangenomen en de kennis wordt ingezet tijdens het ontwikkelproces.

Meewerken: iedereen is hierin een gelijkwaardige partner en maakt deel uit van het ontwikkelteam. In het proces worden bepaalde doelen gecombineerd met andere functies zodat er een geïntegreerd doel wordt behaald. (Bron: Rijkswaterstaat (juni 2010) *Beheerkader Netwerken*)

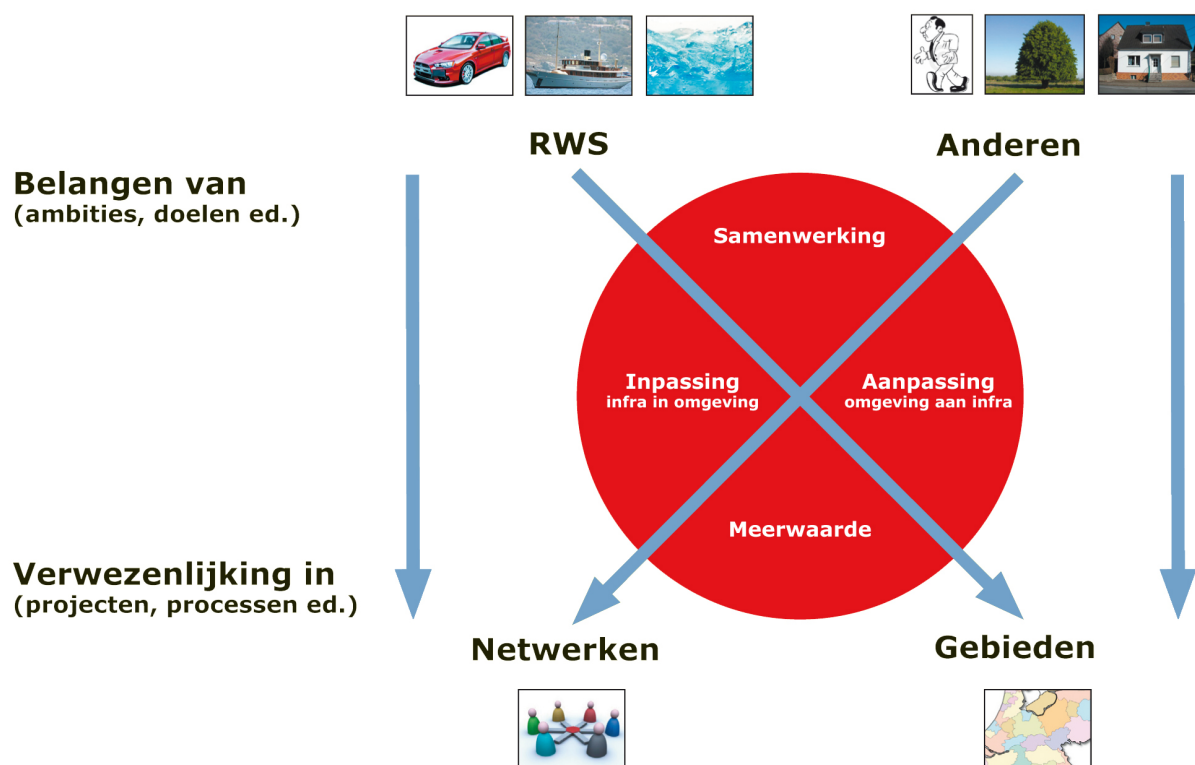
2.3. Ruimtelijke Arena Rijkswaterstaat

Zoals de titel van dit onderzoek luidt, draait het om 'De ruimtelijke arena van Rijkswaterstaat'. Deze conceptuele 'ruimtelijke arena' is opgesteld vanuit de beoogde rol voor de ruimtelijke discipline bij Rijkswaterstaat, die mogelijk in het kader van het *Ondernemingsplan 2015* en 'sterk in de regio' een nieuwe input kan krijgen. De arena is op afbeelding 2.1 schematisch weergegeven.

In de ruimtelijke arena draait het om het spanningsveld dat ontstaat wanneer verschillende partijen elkaar in een proces vanuit hun primaire verantwoordelijkheden tegenkomen. Daar waar Rijkswaterstaat aan beheer en realisatie van infrastructuur (vaar-, autowegen en waternetwerken) in de omgeving werkt (de core-business, linker pijl in het schema), werken andere partijen aan beheer en invulling van de omgeving (onder andere maatschappelijke voorzieningen, groen en woningen) van die infrastructuur (de rechterpijl). Dit vergt wederzijdse in- en aanpassingen. De kruisende pijlen in de arena geven de wisselwerking tussen eigen belangen en die van de andere partijen weer. Deze wederzijdse beïnvloeding komt veelal ruimtelijk tot uiting, de partijen werken immers in elkaars beheersgebieden.

Inzicht in belangen van en mogelijke consequenties van handelingen door anderen is hierbij noodzakelijk. Het beheren en ontwikkelen van netwerken is geen doel op zich, maar ontleent betekenis aan de omgeving in brede zin. Er is een grote mate van samenhang tussen de gebruikers-, belevings- en toekomstwaarde (deze 'bouwstenen' vormen samen de ruimtelijke kwaliteit) van netwerken en haar omgeving. Tevens is er binnen de ruimtelijke arena sprake van gewilde en ongewilde ontwikkelingen en van kansen en bedreigen. Dit geldt niet alleen voor Rijkswaterstaat maar ook voor de andere partijen. Door met elkaar rekening te houden (in de zin van zowel ambities als doelen), levert dit een grotere maatschappelijke meerwaarde op dan solo het geval zou zijn. Belangrijkste hierbij is dat, wanneer wat anderen van Rijkswaterstaat willen en vice versa bij elkaar worden gebracht, dit wederzijds voordeel oplevert.

Ruimtelijke Arena Rijkswaterstaat



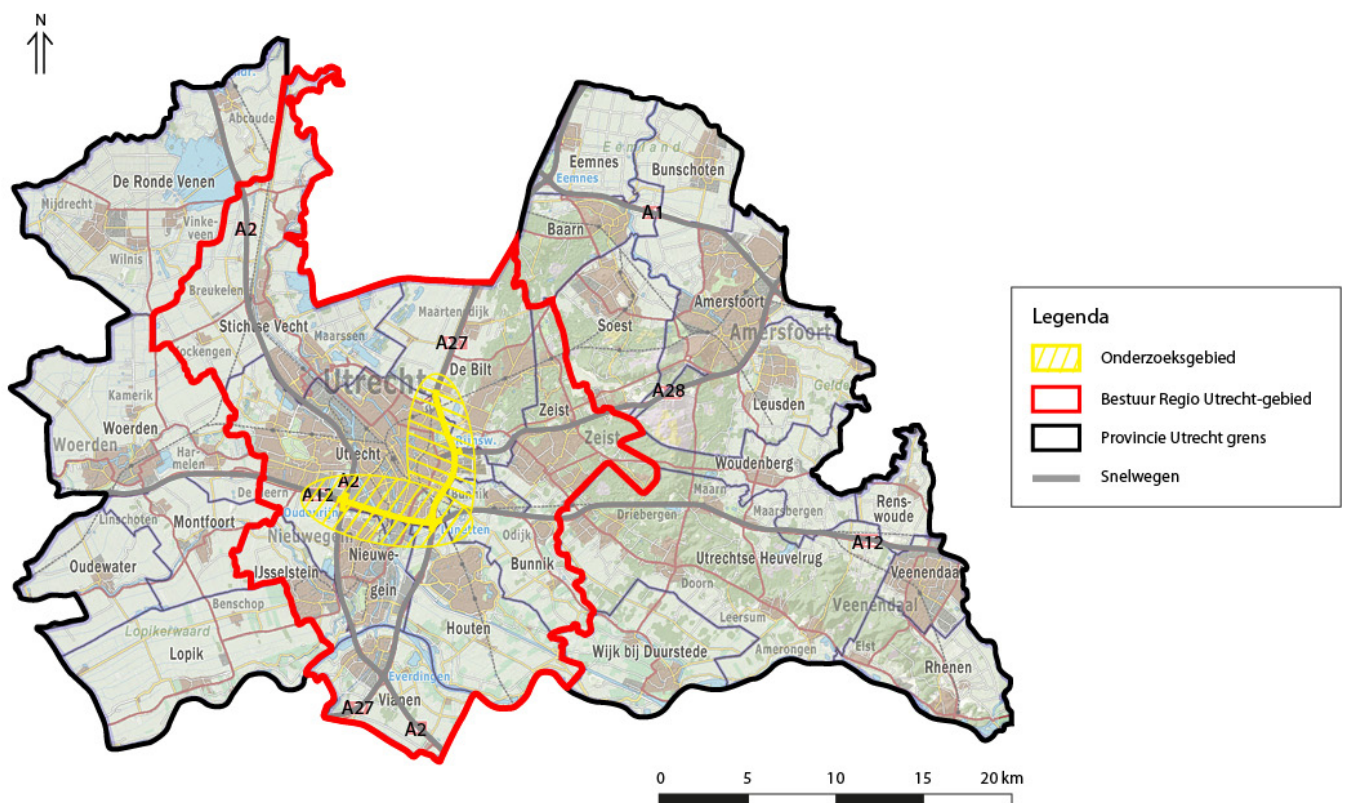
Afbeelding 2.1 Ruimtelijke Arena

2.4. Nadere geografische en tijdsafbakening

In paragraaf 1.2 *Doelstellingen* werd al beschreven dat het onderzoeksgebied het Bestuur Regio Utrecht-gebied omvat, met de focus op de Ring Utrecht. De Ring Utrecht omvat de A2, A12, A27 en de N230 (Noordelijke Randweg Utrecht, NRU). De A2 is grotendeels gerealiseerd en daardoor minder interessant vanuit het oogpunt van te koppelen ambities. De Noordelijke Randweg Utrecht is niet in beheer bij Rijkswaterstaat en daardoor in mindere mate interessant voor het onderzoek. Door het buiten beschouwing laten van de A2 en de N230, blijven de A12 en A27 over waar het onderzoek zich verder op zal concentreren.

Ontwikkelingen die aan of nabij de autosnelwegen gerealiseerd worden vinden op korte of (middel) lange termijn plaats. Met ontwikkelingen op korte termijn wordt in dit onderzoek de tijdsspanne van nu tot 2020 bedoeld en ontwikkelingen op de lange termijn spelen zich af tussen 2020 en 2040. Gelet op de planning van infrastructuur en stedelijke ontwikkeling ligt de focus in dit onderzoek op ontwikkelingen op korte termijn aan of nabij de A27 en ontwikkelingen op de lange termijn aan of nabij de A12. Dat wil overigens niet zeggen dat er rondom de A12 geen korte termijn belangen spelen of rond de A27 geen lange termijn belangen.

Wanneer daar op grond van literatuur of interviews sprake van is zal dit worden vermeld. Het onderzoeksgebied is op afbeelding 2.2 weergegeven.



Afbeelding 2.2 Onderzoeksgebied

Deelvraag 1:

“Zijn er bruikbare theorieën of concepten over de wisselwerking of de werking van de relatie tussen infrastructuur en mobiliteit enerzijds en gebiedsontwikkeling anderzijds?”

Gedurende het onderzoek naar bruikbare theorieën is gebleken dat er, gezien de complexiteit, weinig tot geen theorieën voldoende aansloten om in het onderzoek op te nemen. Er is gekozen om een ‘afwegingskader’ op te stellen met daarin randvoorwaarden waar de beleids- en ambitiedocumenten aan moeten voldoen om voor het onderzoek relevant te zijn. Deze randvoorwaarden hebben betrekking op de geografische afbakening van het onderzoeksgebied, de A12 en de A27, en het theoretisch kader die binnen Rijkswaterstaat in ontwikkeling is, hier zijn de beleids- en ambitiedocumenten aan getoetst. Daarnaast zijn er een drietal definities opgenomen wat betreft de mogelijkheden tot samenwerking zoals Rijkswaterstaat hier naar kijkt, te weten: meedenken, meekoppelen en meewerken.

Hoofdstuk 3. Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat is, zoals in het vorige hoofdstuk al werd beschreven, een uitvoerend agentschap van het ministerie Infrastructuur en Milieu en verantwoordelijk voor het aanleggen en beheer van het hoofdwegennet, het hoofdvaarwegennet en het hoofdwatersysteem.

Rijkswaterstaat als organisatie is opgebouwd uit een staf Directoraat-Generaal voor het aansturen van de organisatie (is tevens het gezicht van de organisatie, zowel intern, extern als internationaal), vijf landelijke diensten, tien regionale diensten, een projectdirectie en een operationele dienst. In *bijlage II-I* is deze organisatiestructuur opgenomen. (Bron: Rijkswaterstaat, z.j.)

Per 1 januari 2013 wordt een aantal regionale diensten samengevoegd. Zo zal de Dienst Utrecht samen met de Dienst IJsselmeergebied verder gaan als Dienst Midden-Nederland, vormen de diensten Noord-Brabant en Limburg samen Dienst Zuid-Nederland en zullen ook de Diensten Zeeland en Noordzee worden samengevoegd. Voor het onderzoek is vooral de Dienst Utrecht relevant.

Dienst Utrecht heeft als beheersgebied het hoofdwegennet en hoofdvaarwegennet in de provincie Utrecht. Tevens valt het Amsterdam-Rijnkanaal, dat deels buiten de provincie ligt, binnen het beheersgebied van de Dienst Utrecht.

In *bijlage II* zijn twee kaarten opgenomen van het beheersgebied van Rijkswaterstaat dienst Utrecht, dit betreft een kaart met alle wegen (droog: *bijlage II-II*) en de vaarwegen (nat: *bijlage II-III*).

3.1 Ambities

Ondernemingsplan 2015

Rijkswaterstaat heeft een document opgesteld met daarin ambities en de koers van de organisatie voor de periode tot 2015. Dit 'ambitiedocument', het '*Ondernemingsplan 2015*', beschrijft een aantal wenselijke veranderingen die voor dit onderzoek van belang zijn.

De huidige samenleving, met de economische krapte en de versobering, vraagt om een veranderende werkwijze om met minder mensen en geld evenveel werk te verzetten. In 2015 wil Rijkswaterstaat onder andere een publieksgerichte(re) netwerkmanager zijn door de gebruiker meer centraal te stellen en samen met medebeheerders en marktpartijen samen te werken. Ook wil Rijkswaterstaat een toonaangevende projectmanager zijn door kennis intern te delen en met medeopdrachtgevers samen te werken. In het '*Ondernemingsplan 2015*' staat samenwerken centraal.

De komende jaren wil Rijkswaterstaat zich ontwikkelen tot één organisatie, die gezamenlijke ambities en verwachtingen van de omgeving waarmaakt en met één gezicht naar buiten treedt.

Rijkswaterstaat streeft om elke dag beter te worden. Dit wordt bereikt door de kennis en ervaring van de 'Rijkswaterstaters' te versterken, zowel in hun optreden binnen Rijkswaterstaat als daar buiten. Zo ontstaat een lerende en toekomstvaste organisatie, gericht op het realiseren van de maatschappelijke opgave.

In het '*Ondernemingsplan 2015*' (p. 19) is een schema opgenomen die bovengenoemde zaken samenvat. Dit schema is op afbeelding 3.1 afgebeeld.



Afbeelding 3.1 Richting Rijkswaterstaat 2015

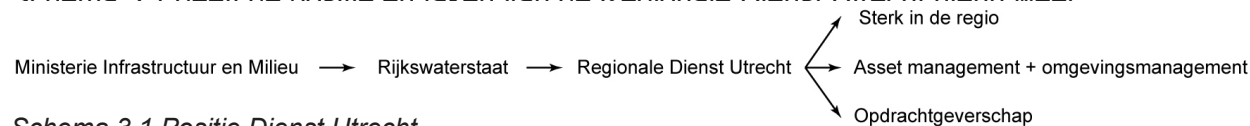
Rijkswaterstaat wil sterk in de regio zijn door zich zowel bereikbaar als herkenbaar in de regio op te stellen, op operationeel en bestuurlijk niveau. Dit kan door verbindingen met regionale partners en beleidsmakers te leggen. Twee voor het onderzoek relevante taken die worden vormgegeven door de verbindende functie te koppelen aan de verantwoordelijkheden voor de netwerken, zijn assetmanagement en omgevingsmanagement.

Assetmanagement richt zich op het maken van afspraken en maatregelen die voor duurzame netwerken noodzakelijk zijn, gebaseerd op de kennis van en inzicht in risico's in het beheersgebied.

Omgevingsmanagement heeft betrekking op het herkenbaar en bereikbaar zijn voor medebeheerders bij operationele werkzaamheden, bestuurders bij de verkenningen en voor gebruikers in de communicatie.

Zoals eerder beschreven staat samenwerken in het 'Ondernemingsplan 2015' centraal. Zo wordt een gelijkwaardig partnerschap genoemd waarbij Rijkswaterstaat naar een werkwijze met andere partijen toe werkt, waarin de gezamenlijke projecten (landelijk maar ook regionaal) en de gezamenlijke middelen (geld, mensen en kennis) meer in balans worden gebracht. Een vergaande vorm van samenwerken die wordt genoemd is alliantievorming, waarin tussen onafhankelijke en gelijkwaardige partijen een verband ontstaat, gericht op het nastreven van een gezamenlijk doel. Bij beide vormen van samenwerken is er sprake van een opdrachtgever. Anders dan bij een gelijkwaardig partnerschap, wordt bij alliantievorming vaak een aparte organisatie opgericht. De mate waarin samen gehandeld wordt en de verantwoordelijkheden worden gedeeld, hebben invloed op de vorm van samenwerken. De hoogst haalbare vorm hierin is het fuseren van verschillende partijen.

Schema 3.1 geeft de positie en taken van de Regionale Dienst Utrecht hierin weer



Schema 3.1 Positie Dienst Utrecht

Belangrijke voorwaarden bij (succesvol) samenwerken zijn onder ander vertrouwen en openheid, dus geen dubbele agenda's. Er moeten heldere afspraken worden gemaakt die een meetbare meerwaarde voor alle partijen opleveren.

Tot slot wenst Rijkswaterstaat bij projecten van andere partijen in de regio, met betrekking tot ingrepen in andere netwerken en modaliteiten, meer de rol als stakeholder aan te nemen en zo haar beschikbare middelen in te zetten ter versterking van het project. Dat betekent dat Rijkswaterstaat voor de verkenningsfase al aan tafel zit voor afstemming met de omgeving en dat het vroegtijdig inzichtelijk wordt gemaakt of er wensen vanuit de omgeving zijn die meegenomen kunnen worden. (Bron: Rijkswaterstaat (juni 2010) *Ondernemingsplan 2015*)

3.2 Rijksbeleidsstukken

Het ministerie Infrastructuur en Milieu heeft enkele beleidsstukken vastgesteld met de landelijke koers op het gebied van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen. Uit deze koers volgen ontwikkelingen die onder andere Rijkswaterstaat de komende jaren realiseert. In deze paragraaf worden twee rijksbeleidsstukken beschreven, te weten:

- *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)*
- *MIRT Projectenboek 2012*

Uit bovenstaande beleidsstukken worden ontwikkelingen genoemd, welke op lange of korte termijn van invloed zijn op het onderzoeksgebied (A12 en A27).

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de *SVIR* stuurt het Rijk op het maken van 'slimme' investeringen, die niet alleen op basis van verkeerskundige principes worden gemaakt, maar vanuit de gebruiker en het ruimtelijk-economisch functioneren van gebieden. Het Rijk wil weginvesteringen meer in samenhang met het openbaar vervoer en (iets minder relevant voor dit onderzoek) de binnenvaart doen. Kansen tot het versterken van multi-modale knooppunten en verbeteringen aan het mobiliteitssysteem als geheel (auto, fiets en openbaar vervoer). Om de knooppunten te laten slagen is samenwerking tussen het Rijk, de decentrale overheden en het bedrijfsleven (zij kiezen uiteindelijk waar ze zich vestigen) van groot belang. Tot slot is het realiseren van 2x3 rijstroken op de hoofdverbindingen buiten de Randstad, wat de standaard wordt, een doel op landelijke lijn.

In de *SVIR* worden, per regio, waaronder Utrecht, opgaven van nationaal belang genoemd waarvan voor dit onderzoek relevant zijn:

- Het goed laten functioneren van de mobiliteitsknoop waar wegen, spoorlijnen en vaarwegen samenkomen, wat ook wel de 'draaischijf van Nederland' wordt genoemd;
- Het uitvoeren van het 'Programma Hoogfrequent Spoor', met daarnaast het goed functioneren van het regionale openbaar vervoersnetwerk;
- Het stimuleren van de ontwikkeling van de A12-zone, weliswaar op lange termijn.

Het Rijk benadrukt de krachtige kenniseconomie van Utrecht, als De Uithof en Utrecht Science Park, dat op landelijk niveau van groot belang is. Tot slot benoemt het Rijk de blijvende groei op zowel economisch vlak als de vraag naar woningen. Tot 2040 is er in de regio Utrecht vraag naar 100.000 woningen en zijn 20.000 woningen toe aan vervanging. Vanwege de waardevolle landschappen en de uiterst belangrijke maar complexe binnenstedelijke verdichtingsopgave is er tussen het Rijk en de regio afgesproken een deel in Almere op te vangen (15.000 woningen). De binnenstedelijke verdichtingsopgave is van invloed op het functioneren van de 'draaischijf van Nederland' en vereist aandacht van niet alleen de regio maar ook het Rijk. (Bron: Rijksoverheid (maart 2012) *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*)

MIRT Projectenboek 2012

In het '*MIRT Projectenboek 2012*' worden, zoals in paragraaf 2.1 *Schaalniveaus en positionering Rijkswaterstaat* al werd beschreven, projecten benoemd waar het Rijk financieel bij betrokken is. Voor de regio Utrecht is een aantal projecten voor het onderzoeksgebied van belang:

- Planstudie Ring Utrecht: wegverbreding A27 (deel 2x4 of 2x5 en deel 2x6 of 2x7), overkluizing A27 (lengte van 250 meter) en het toevoegen van een rijstrook in beide richtingen op de parallelbaan van de A12. Openstelling A27 in 2020, de uitbreiding van de A12 pas na 2020 gefaseerd;
- Vertramming van de Uithoflijn, openstelling in 2018;
- Realiseren van de OV-terminal (Utrecht Centraal Station), openstelling in 2019.

Voorafgaand aan de ontwikkelingen aan de Ring worden veel projecten, die nu in de realisatiefase zitten, op de door- en toeleidende wegen (onder andere de A12-oost en de A27-west) opgeleverd. Deze zullen de druk op de Ring Utrecht ook vanuit de nationale doorgaande functie extra doen toenemen. (Bron: Rijksoverheid (september 2011) *MIRT Projectenboek 2012*)

Naast bovenstaande rijksbeleidsstukken is er kennis genomen van het ‘*Verstedelijkingsperspectief A12 Centraal*’ dat door de gemeenten Houten, Nieuwegein en Utrecht, Bestuur Regio Utrecht, de provincie Utrecht en Rijkspartijen, waaronder Rijkswaterstaat, is opgesteld. Vanaf 2025/2030 wordt in het gebied tussen knooppunten Oudenrijn en Lunetten grote verstedelijkingspotenties voorzien. Tot die tijd zijn de centrale en decentrale overheid beheerders om deze potentie open te houden. (Bron: Stuurgroep A12-zone (mei 2011) *Verstedelijkingsperspectief A12 Centraal*)

Deelvraag 2:

“Welke voorgenomen projecten en ambities heeft Rijkswaterstaat voor het beheersgebied Utrecht die relevant zijn voor het onderzoek?”

Na het afbakenen van het onderzoeksgebied zijn de Rijksbeleidsstukken getoetst aan het afwegingskader. Relevante ontwikkelingen voor het onderzoek zijn de Planstudie Ring, wegverbreding van de A12 en A27 en gedeeltelijk overkluizen van de A27. Daarnaast is de ontwikkeling van de A12-zone relevant voor het onderzoek, weliswaar op de lange termijn.

3.3 Interviews

Voor het interne verdiepingsinterview is een drietal collega's benaderd. Voor het eerste intern interview is gesproken met Thijs Jansen, trainee binnen Rijkswaterstaat. Tijdens zijn vorige traineeperiode, bij Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS), heeft hij een onderzoek gedaan naar ruimtelijke ordening bij Rijkswaterstaat en samenwerking met omgevingspartijen. Met deze achtergrond heeft Thijs een goed beeld van de organisatie wat aansluit bij dit onderzoek. Momenteel is hij werkzaam bij het omgevingsmanagement van de Dienst Utrecht. Een tweede intern interview is gehouden met Hans Degenaar en Els de Mare. Hans is Senior Adviseur en heeft een zeer brede kijk op wat er in en rondom het onderzoeksgebied speelt, zowel op het gebied van de ruimtelijke ontwikkelingen als strategische ontwikkelingen van de omgeving. Els is Coördinator Ruimtelijke Kwaliteit en vult Hans vanuit haar expertise onder andere concrete projecten aan. De voor het onderzoek meest relevante punten worden hier onder opgesomd. De interviews zijn in *bijlage II-IV* en *II-V* opgenomen.

Interview Thijs Jansen:

- *Rijkswaterstaat is een verantwoordelijke partij in de ruimtelijke ontwikkelingen van Nederland, zo moeten ze zich dan ook opstellen;*
- *Maak altijd een rondje omgevingspartijen (gemeente, regio, provincie) om te vragen of er samen valt te werken of mogelijk iets valt te combineren. Kan het is het mooi meegenomen, lukt het niet is het jammer, maar is er in ieder geval gevraagd of het kon.*
- *Ook als het plannen van anderen betreft, aanschuiven. Grootste winst ligt in het achterhalen of er zich tijdens het proces mogelijkheden tot samenwerken aandienen. Daarom zo vroeg mogelijk in het proces inventariseren wat anderen willen;*
- *Omgevingspartijen moeten ook bij zichzelf nagaan wat ze met de projecten van Rijkswaterstaat willen, wat dit voor hen oplevert aan kansen en mogelijkheden en hoe zij daaraan bij kunnen dragen. Wat zijn de ruimtelijke gevolgen van een weginpassing?*

Interview Hans Degenaar en Els de Mare:

- *Een ontwikkeling, die niet in de beleidsstukken is beschreven, maar wel van belang, is de renovatie van de Galecopperbrug op de A12. Zoals het er nu naar uit ziet wordt de brug in 2014/2015 gerenoveerd. Daarnaast Rijnenburg met 7.000 woningen waar veel discussies over zijn geweest om de ontsluiting niet alleen via het hoofdwegennet op te vangen, maar ook via het onderliggend wegennet richting omliggende gebieden. Ontwikkelingen die voor meer verkeer zorgen niet per definitie op slot zetten, maar gezamenlijk oplossingen proberen te bedenken;*
- *Infrastructuur is nooit een doel op zich; je faciliteert activiteiten van mensen die een herkomst en bestemming hebben, met een route die slechts voor een deel over het hoofdwegennet gaan;*
- *Meer richting partnership toe waarin je gezamenlijk geld, kennis, netwerken en mensen inzet om een gezamenlijk doel te bereiken. In plaats van dat je dat allemaal met je eigen geld, kennis, middelen en mensen probeert te doen en je eerder tegenover elkaar dan naast elkaar komt te staan;*
- *Wederzijds begrip en vertrouwen, zodat je weet wat je aan elkaar hebt. Bij ontwikkelingen van Rijkswaterstaat, moeten de omgevingspartijen ook investeren om het gebied verder te ontwikkelen, wat leidt tot een groter maatschappelijk rendement. Geef aan dat er altijd gepraat kan worden, ook als er geen projecten van Rijkswaterstaat zelf gerealiseerd worden.*

Deelvraag 3:

“Wat verwacht (of verlangt) Rijkswaterstaat van de omgeving?”

Omgevingspartijen moeten infrastructurele projecten niet alleen als bedreiging zien, maar juist als kans om het gebied er omheen te ontwikkelen. Omgevingspartijen kunnen meer begrip tonen voor de consequenties die hun ruimtelijke keuzes hebben voor het functioneren van het hoofdwegennet en daar rekening mee houden. De partijen moeten bij zichzelf nagaan wat er mogelijk is. Daarnaast zo vroeg mogelijk onderzoeken of er gedurende het proces kansen tot samenwerken ontstaan door een rondje omgevingspartijen te doen. Samenwerken en het ontwikkelen van gebieden rondom snelwegen, levert mogelijk een groter maatschappelijk rendement.

3.4 Werkzaamheden Rijkswaterstaat Dienst Utrecht

Tijdens de verdiepingsinterviews en het analyseren van de beleidsstukken, is er voor het onderzoek een aantal relevante projecten naar voren gekomen. Deze projecten worden in en rondom het onderzoeksgebied gerealiseerd. De meest relevante projecten zijn:

- Het verbreden van een deel van de A27 naar 2x4 of 2x5 rijstroken;
- Het verbreden van de A27 ter hoogte van de bak van Amelisweerd naar 2x6 of 2x7 rijstroken;
- Overkluizing van een deel van de A27, met een lengte van 250 meter;
- De renovatie van de Galecopperbrug op de A12;
- Toevoegen rijstrook in beide richtingen op de parallelbaan van de A12.

Van de projecten in de omgeving van de Ring (onder andere de binnenstedelijk opgave, Rijnenburg en de A12-zone), die niet primair de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat zijn, biedt vooral de A12-zone een kans om mobiliteit te geleiden en verkeer naar het onderliggend wegennet af te leiden waardoor de Ring minder (extra) wordt belast.

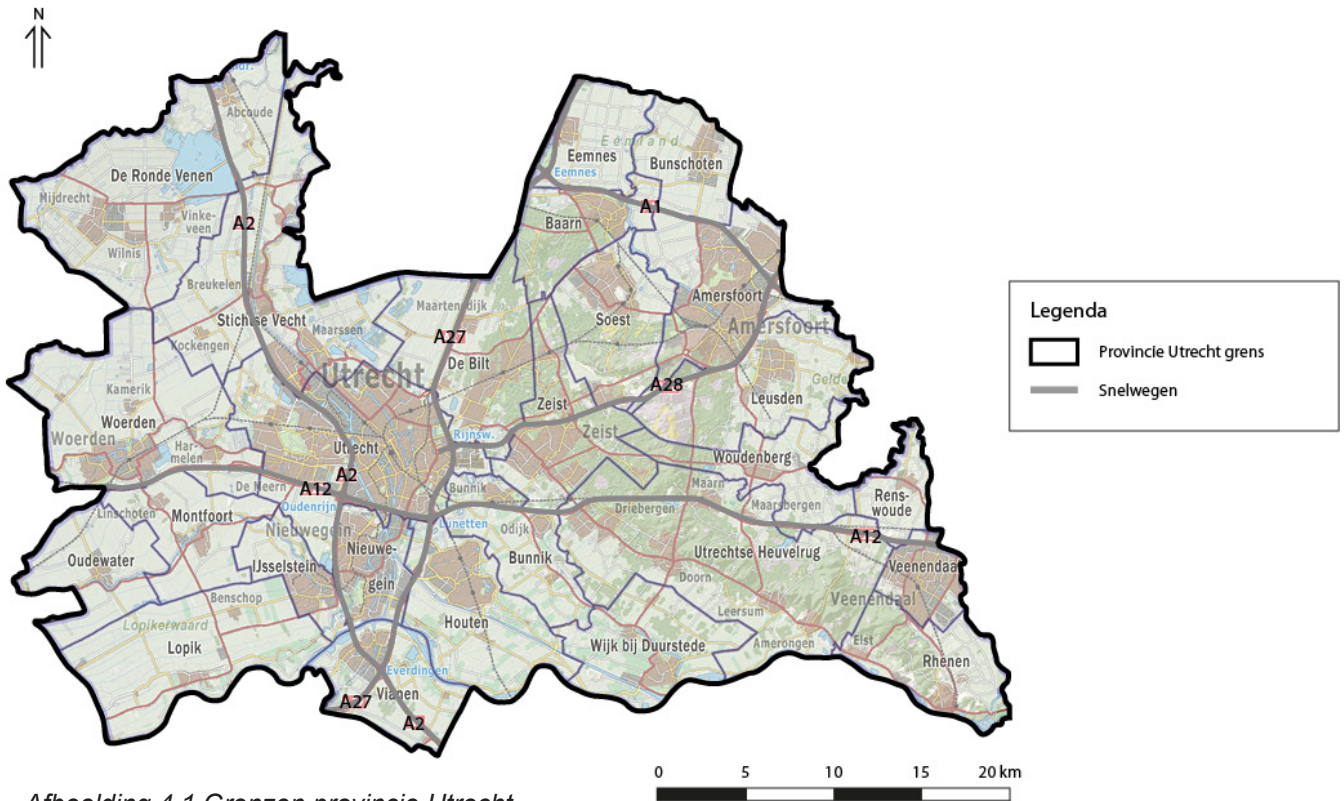
Op afbeelding 3.2 zijn deze projecten schematisch weergegeven.



Afbeelding 3.2 Werkzaamheden Rijkswaterstaat

Hoofdstuk 4. Provincie Utrecht

De provincie Utrecht heeft een sturende rol op beleidsterreinen als de ruimtelijke ordening en het openbaar vervoer. Tevens is de provincie Utrecht toezichthouder op de waterschappen en gemeenten in de provincie. Ondanks dat de provincie Utrecht qua oppervlakte de kleinste provincie van Nederland is, is het op mobiliteitsniveau de belangrijkste provincie van Nederland. Afbeelding 4.1 geeft de provinciegrenzen weer.



Afbeelding 4.1 Grenzen provincie Utrecht

4.1 Ambities

De ambities van de provincie Utrecht zijn grotendeels in de '(Ontwerp) Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013 – 2025' opgenomen, voor zover het het fysieke domein betreft. Daarom is er voor gekozen geen losse paragraaf op te nemen.

4.2 Beleidsstukken

De provincie Utrecht heeft tot halverwege mei 2012 haar ontwerp structuurvisie ter inzage liggen voor bewoners, bedrijven en organisaties en andere belanghebbenden. Deze structuurvisie vervangt het zogeheten 'Streekplan 2005 – 2015'. In deze paragraaf worden de voor het onderzoek meest relevante punten uit beide plannen gelicht. Met 'de voor het onderzoek meest relevante punten' wordt bedoeld dat ontwikkelingen die op korte of lange termijn (2020 op pas in of na 2040) van invloed zijn op het onderzoeksgebied A12 en A27, worden beschreven.

Streekplan 2005 – 2015

Wat betreft infrastructuur, ligt de nadruk op het beter benutten van het bestaande. Voor toekomstige verstedelijkingslocaties is de capaciteit van infrastructuur mede bepalend. Veel projecten die in dit beleidsstuk zijn opgenomen, zijn of al gerealiseerd of achterhaald. Een project dat gezien de tijd nog wel relevant is, is het opwaarderen van de N230 (Noordelijke Randweg Utrecht, NRU) tot stroomweg. Op deze manier wordt de ring Utrecht op het regionaal wegennet gesloten. Het project NRU wordt samen met de gemeente voor 2020 gerealiseerd.

Tot slot noemt de provincie Rijnenburg nog als toekomstige verstedelijkingslocatie met 2.000 woningen in de periode tot 2015. Uiteindelijk moeten er tussen de 5.000 – 8.000 woningen gerealiseerd worden. De realisatietermijn en het aantal woningen is niet meer up-to-date. (Bron: Provincie Utrecht (december 2004) *Streekplan 2005 – 2015*)

Ontwerp Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013 – 2025

Gedurende de loop van dit onderzoek zijn meerdere versies van deze '*Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013 – 2025*' de revue gepasseerd. Van voorontwerp, naar concept-ontwerp tot nu het ontwerp.

De verwachting is dat het overaanbod aan kantoren blijvend is en de vraag naar woningen zal blijven toenemen. Dit zorgt voor een dreigende achteruitgang van de kwaliteit van het landelijk gebied en gaat met mobiliteitsproblemen gemoeid. Hier zal de provincie de komende jaren haar beleid dan ook op focussen. Dit beleid resulteert in drie 'pijlers', te weten:

- De provincie zet zich in voor een duurzame leefomgeving;
- De provincie streeft naar vitale dorpen en steden;
- De provincie streeft naar een landelijk gebied van hoogwaardige kwaliteit.

De provincie Utrecht streeft naar een evenwichtige afstemming tussen wonen, werken en natuur. De provincie stuurt op intensivering en dichtheid van wonen en werken (tweederde van de woningbouwopgave moet binnenstedelijk gerealiseerd worden) en op openheid in het landelijk gebied. Twee, voor het onderzoek relevante, strategische doelen van de provincie Utrecht zijn:

- De kenniseconomie, in onder andere De Uithof (als een van de twee belangrijkste gebieden in de provincie), uitbreiden en versterken. Ook het verduurzamen van de bestaande bedrijventerreinen is hier belangrijk;
- De netwerken van de auto, fiets en het openbaar vervoer, moet overal op niveau zijn. Dit betekent de bestaande netwerken verbeteren en meer sturen op het aanbieden van alternatieven.

Op het gebied van grootstedelijk vestigingsmilieus noemt de provincie het realiseren van Leidsche Rijn Centrum en op lange termijn het ontwikkelen van de A12-zone met 15.000 woningen, werkgelegenheid, regionale voorzieningen en bijbehorende infrastructuur. Voor de periode na 2030 heeft deze zone potentie als een van de laatste (grote) transformatie- en verdichtingslocatie in de provincie. De zone kan zich ontwikkelen tot een gebied met niet alleen een multifunctioneel woonwerkgebied, maar ook goed wordt ontsloten met de auto, tram en fiets. Ook noemt de provincie de ontwikkeling van Rijnenburg, met 5.000 woningen tot 2025 en nog eens 2.000 woningen tot 2030. De provincie stuurt voorafgaand aan deze ontwikkelingen op het op orde brengen van de ontsluiting, via de weg (A2 en A12) en het openbaar vervoer.

De A12-zone en De Uithof vormen twee specifieke werkmilieus die van grote betekenis zijn voor het economisch vestigingsklimaat in de provincie. Ontsluiting van deze gebieden is zondermeer van groot belang.

Op het gebied van openbaar vervoer noemt de provincie Utrecht onder andere de spoorlijn tussen Almere - Utrecht en Utrecht - Breda. Hier liggen niet alleen mogelijkheden tot ontsluiting van de A12-zone, maar vermindert ook de verkeersdruk op de A27. De provincie verwacht niet dat deze spoorlijn gedurende de tijdspanne van de huidige structuurvisie gerealiseerd gaat worden.

Tot slot stuurt de provincie ten aanzien van de infrastructuur op afstemming met ruimtelijke ontwikkelingen. De provincie gaat bij de planning van ruimtelijke ontwikkelingen meer rekening houden met het benutten van mogelijkheden van bestaande wegen en openbaar vervoersverbindingen en het aangrijpen van kansen ten aanzien van kwaliteitsinput voor het landelijk gebied, de leefomgeving en de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden. Provinciale infrastructuur die aanpassingen vereisen als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen worden beoogd deel uit te maken van de planontwikkeling. Tevens stuurt de provincie op het afstemmen van de keuze voor mobiliteitsmaatregelen met andere overheden, gezien het functioneren van de provincie als een samenhangend netwerk. De provincie hanteert de Ladder van Verdaas in haar mobiliteitsbeleid, in *bijlage III-I* is deze 'Ladder' opgenomen. (Bron: Provincie Utrecht (april 2012) *Ontwerp Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013 – 2025*)

Naast de twee hiervoor genoemde beleidsstukken is er kennis genomen van een viertal andere relevante beleidsstukken. Te weten het '*Strategisch Mobiliteitsplan provincie Utrecht 2004 – 2020*', de '*Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015 – 2030*' (samenwerkingsverband tussen de regio en het Rijk), de '*Gebiedsagenda Utrecht 2009*' (ook een samenwerkingsverband tussen regio en het Rijk) en de '*Focus op Kennis en Creativiteit – Economische Visie provincie Utrecht 2020*'. Voor zover relevant zijn ze als bouwstenen gebruikt in het '*(Ontwerp) Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2015 – 2025*'. Gezien de beperkte tijd is er voor gekozen hier geen losse opsomming in het onderzoek van op te nemen. Dat wil niet zeggen dat er geen rekening mee is gehouden gedurende het onderzoek.

Deelvraag 4:

"Welke voorgenomen projecten en ambities heeft de provincie Utrecht die de ambities, belangen en/of doelen van Rijkswaterstaat snijden?"

Uit de beleidsstukken van de provincie Utrecht zijn enkele voorgenomen projecten/ investeringen opgenomen die het onderzoeksgebied op lange of korte termijn snijden. De provincie noemt op de lange termijn ook A12-zone. Op de korte tot middellange termijn noemt de provincie ontwikkelingen in de Uithof en Rijnenburg, gezien de locatie en het onder druk zetten van de omliggende wegen zijn ze voor het onderzoek relevant en ontstaan er kansen. Op het gebied van infrastructuur noemt de provincie het opwaarderen van een deel van de N230 tot stroomweg, op deze manier wordt de Ring Utrecht 'sluitend' gemaakt.

4.3 Interview

Voor het verdiepingsinterview met beleidsmedewerkers van de provincie Utrecht is er voor gekozen om dit vanuit twee invalshoeken te benaderen. Vanuit een meer strategische kant (en niveau) en vanuit de ruimtelijke kwaliteit. Zo zijn Jacqueline Sellink (Strategische Ruimtelijke Ontwikkeling) en Marielle Hoefsloot (Coördinator Ruimtelijke Kwaliteit) benaderd. Jacqueline en Marielle werken vanuit hun expertise onder andere aan de planstudie Ring Utrecht, hierdoor hebben ze een goed beeld wat er in het onderzoeksgebied speelt. Het gehele interview is in *bijlage III-II* opgenomen.

De meest voor het onderzoek relevante punten:

- *Ontwikkelingen die niet direct invloed hebben op het onderzoeksgebied, maar waar wel rekening mee moet worden gehouden, zijn ‘blue port’ Lage Weide en het werelderfgoed de Nieuwe Hollandse Waterlinie (deze raakt de Ring);*
- *Inpassing is breder dan alleen afvragen waar de geluidsschermen komen en of ze blauw of wit worden, het gaat om het gehele gebied. Inpassing zou ook in het programma van eisen moeten worden opgenomen;*
- *Rijkswaterstaat zou bij ontwikkelingen verder moeten kijken dan hun taak zuiver wettelijk gezien is, door integraal afwegingen te maken over bijvoorbeeld de oversteekbaarheid;*
- *Rijkswaterstaat werkt met plannings, resultaten, doelstellingen en probleemanalyses, kortom heel projectmatig. Met een projectmatige visie is het moeilijk samenwerken, omdat het lastig is een planning op te stellen die geen ruimte tot verschuiving biedt. Het is immers niet bekend of er gedurende het proces bepaalde normen moeten worden bijgesteld om zo een win-winsituatie te laten ontstaan. Een cyclus waarin wordt terug gegaan naar beleidsevaluatie, beleidsrealisatie en aanpassingen biedt kansen om projectdoelstellingen aan te passen;*
- *Een conclusie die uit het interview kan worden getrokken is dat Rijkswaterstaat als het ware ‘speelgeld’ zou moeten regelen om andere partijen tegemoet te komen zonder dat de wettelijke grenzen van een project en het bijbehorende budget van invloed zijn.*

Deelvraag 5:

“Wat verwacht (of verlangt) de provincie Utrecht van Rijkswaterstaat?”

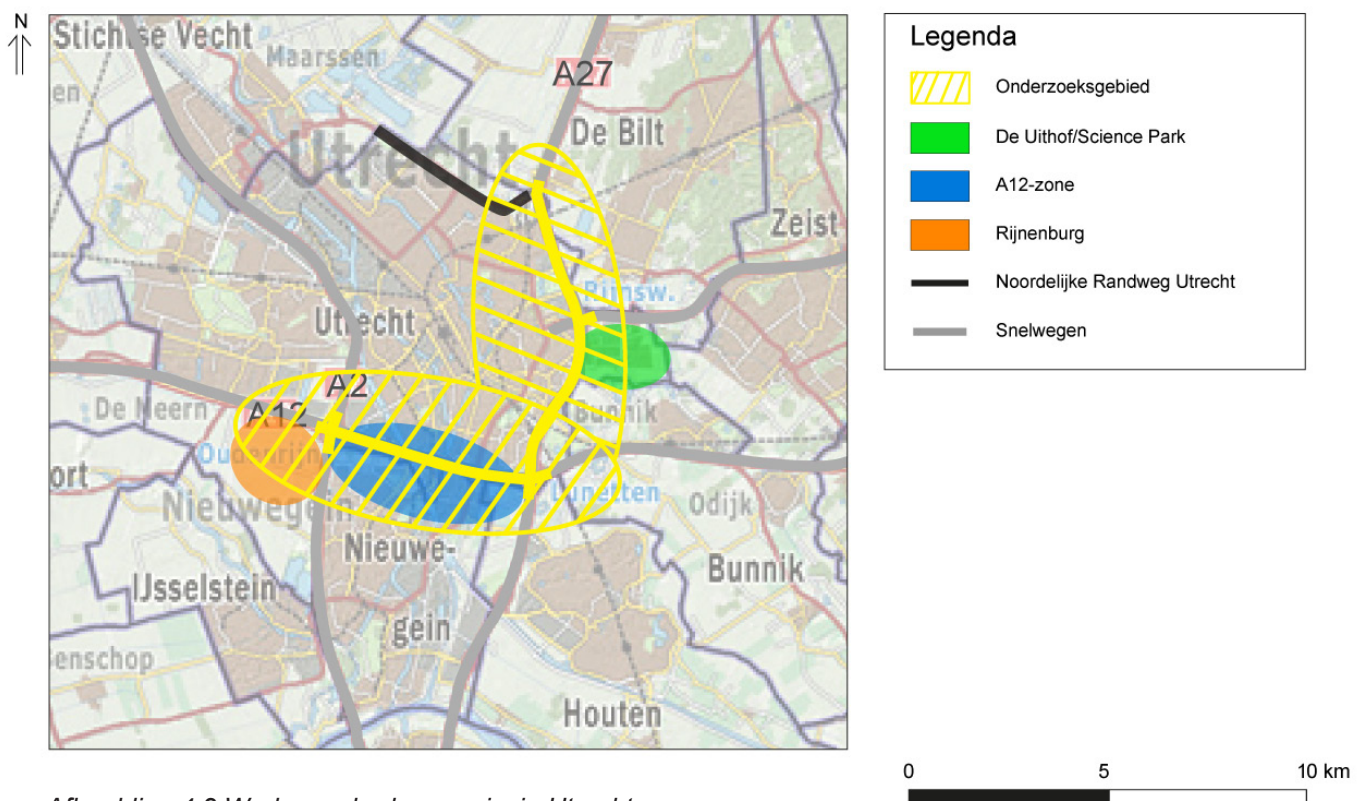
Wil Rijkswaterstaat een goede samenwerkingspartij zijn, zal zij meer de projectmatige visie moeten loslaten. Rijkswaterstaat zou wat vaker verder moeten kijken dan hun taak zuiver wettelijk gezien. Op deze manier kunnen integralere afwegingen worden gemaakt die voor het gebied een hoger maatschappelijk rendement leveren.

4.4 Werkzaamheden provincie Utrecht

Na het verdiepingsinterview met twee beleidsmedewerkers van de provincie Utrecht en het bestuderen van haar beleidsstukken, is er voor het onderzoek een aantal relevante projecten naar voren zijn gekomen. De voor het onderzoek meest relevante projecten zijn:

- Het in de toekomst te ontwikkelen A12-zone met 15.000 woningen, werkgelegenheid, regionale voorzieningen en bijbehorende infrastructuur;
- Opwaarderen van een deel van de N230 (project NRU, Noordelijke Randweg Utrecht, gedeelde verantwoordelijkheid met de gemeente Utrecht) tot stroomweg;
- Het ontwikkelen van Rijnenburg;
- Ontwikkelingen Utrecht-Oost, Uithof en Science Park Utrecht.

Afbeelding 4.2 geeft deze projecten schematisch weer.



Afbeelding 4.2 Werkzaamheden provincie Utrecht

Hoofdstuk 5. Bestuur Regio Utrecht

Het Bestuur Regio Utrecht (BRU) is een stadsregio en wordt ook wel een plus regio genoemd. Een stadsregio is een samenwerkingsverband van verschillende gemeenten die op grond van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr.) werken aan verbetering van de leefbaarheid en economische ontwikkelingen in een gebied, maar ook aan de bereikbaarheid op het gebied van openbaar vervoer.

De vertegenwoordigende gemeenten in het Bestuur Regio Utrecht zijn:

- De Bilt
- Bunnik
- Houten
- Stichtse Vecht
- Nieuwegein
- Utrecht
- Vianen
- IJsselstein
- Zeist

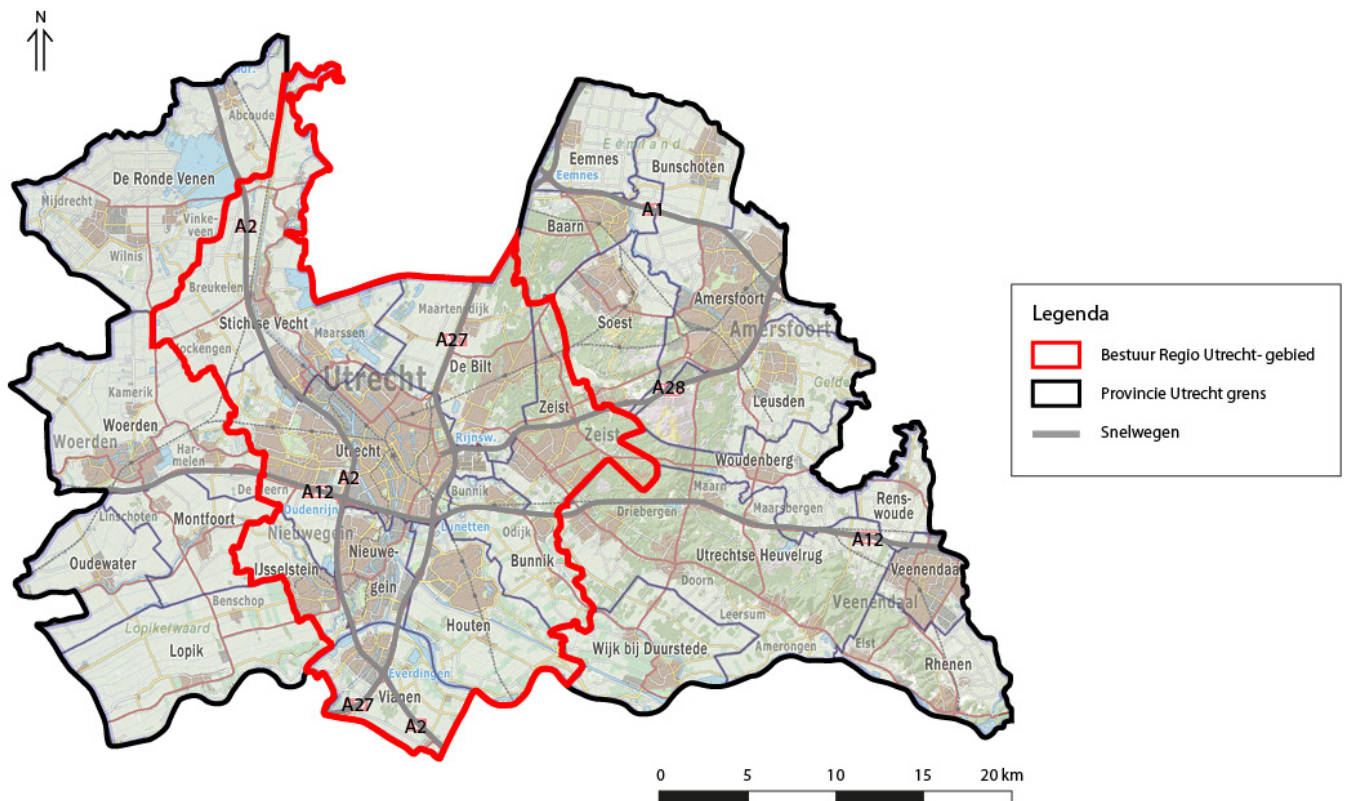
Zoals in paragraaf 2.1 *Schaalniveaus en positionering Rijkswaterstaat* al werd aangehaald ligt er een voornemen om de stadsregio's per 1 januari 2013 op te heffen, om zo het aantal niveaus van algemeen bestuur onder het Rijk te beperken tot twee. Vrijwillige samenwerking tussen gemeentes op basis van de Wet gemeenschappelijke regelingen blijft mogelijk omdat dit geen afbreuk doet aan het uitgangspunt dat er drie bestuurslagen van algemeen bestuur zijn. (Bron: Rijksoverheid (vrijdag 9 maart 2012) *Voortgangsbericht visie bestuur en bestuurlijke inrichting*)

Het is nog onzeker of het voornemen door het demissionair Kabinet Rutte (-Verhagen) controversieel wordt verklaard of niet en binnen welke tijdsperiode dit besluit wordt genomen.

De verkeer- en vervoertaken die het Bestuur Regio Utrecht als takenpakket heeft, worden grotendeels gefinancierd door de Brede doeluitkering (BDU) verkeer en vervoer. Wanneer het Bestuur Regio Utrecht opgeheven wordt zullen de verkeer- en vervoertaken met de bijbehorende financiële middelen worden ondergebracht bij de provincie Utrecht. (Bron: Rijksoverheid (vrijdag 9 maart 2012) *Voortgangsbericht visie bestuur en bestuurlijke inrichting*)

Rekeninghoudend met het eventueel opheffen van het Bestuur Regio Utrecht, blijft het zinvol te onderzoeken welke mogelijke kansen tot samenwerking zich aandienen. Deze kansen schuiven mogelijk in 2013 door naar de provincie Utrecht. Naast het inventariseren van ambitie- en beleidsdocumenten zal een beleidsmedewerker van het Bestuur Regio Utrecht geïnterviewd worden. Met dit interview worden interessante inzichten voor het onderzoek, die niet in documenten staan beschreven, boven tafel gehaald.

Afbeelding 5.1 geeft het beheersgebied van het Bestuur Regio Utrecht weer.



Afbeelding 5.1 Bestuur Regio Utrecht-gebied

5.1 Ambities

OV in een hogere versnelling!

Het Bestuur Regio Utrecht heeft in haar ambitiesdocument 'OV in een hogere versnelling!' een aantal ambities opgesteld die de regio Utrecht in 2020 wil bereiken. De ambities zijn doelstellingen die het Bestuur Regio Utrecht wil behalen bovenop de doelstellingen die in de beleidsstukken worden nagestreefd. Een aantal van deze ambities hebben op korte of lange termijn invloed op het onderzoeksgebied. De regio Utrecht ambieert om in 2020 tot 10% minder autogebruik in de spits te komen. Om hier te komen zal de jaarlijkse groei van het openbaar vervoer moeten worden verdubbeld. Om tot deze groei te kunnen komen zal het openbaar vervoer moeten veranderen en zich sterker in de regio moeten profileren.

Het Bestuur Regio Utrecht benoemt:

- Openbaar vervoer moet aantrekkelijker worden. Door het huidige imago blijft het openbaar vervoer nog vaak links liggen;
- Het aanbod van openbaar vervoerssystemen moet van hoogwaardige kwaliteit zijn. Dit versterkt het imago en biedt betere alternatieven voor het reizen;
- Er zal meer moeten worden gestuurd op de ketenmobiliteit. De trein, tram en bus moeten als geheel functioneren, dus geen barrières meer tijdens het overstappen gedurende de reis van deur tot deur.

Om tot een openbaar vervoerssysteem te komen dat aantrekkelijk en van hoogwaardige kwaliteit is en ook meer op elkaar aansluit, zal er het een en ander moeten worden verbeterd. Het Bestuur Regio Utrecht stuurt vooral op de zogenaamde 'keuzereizigers': de reizigers met een alternatief.

Met verbeteringen is het openbaar vervoer hoopt het Bestuur Regio Utrecht deze reizigers over de streep te trekken.

De verbeterpunten en ambities die het Bestuur Regio Utrecht noemt zijn:

- Het reizen met het openbaar vervoer moeten sneller. Zo moet de reisduur in 2020 met 10% worden verkort ten opzichte van de huidige situatie;
- Het openbaar vervoer moet betrouwbaar en volgens dienstregeling rijden. Nu ligt het percentage op tijd rijden van individuele ritten tussen de 80 en 85%. Het Bestuur Regio Utrecht wil naar 90% op tijd rijden en voor reizen met overstappen naar 85% (op het moment ligt dit onder de 80%);
- Reizen met het openbaar vervoer moet gemakkelijk en overzichtelijk in gebruik zijn. Een frequent aanbod is noodzakelijk en de capaciteit in de spits zal uitgebreid moeten worden. In 2020 moet de capaciteit van het openbaar vervoerssysteem in de regio tijdens de spits met 80% worden uitgebreid. Het mag niet meer voorkomen dat reizigers moeten wachten op het eerst volgende voertuig omdat het vetrekkende voertuig onvoldoende capaciteit heeft. Tevens moet het aanbod van openbaar vervoer comfortabel zijn;
- Tot slot wil het Bestuur Regio Utrecht dat alle inwoners in de regio gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer, dat wil zeggen dat er ook in de kleine kernen voldoende aanbod van openbaar vervoer moet zijn. Met deze 'mobiliteitsgarantie' wil het Bestuur Regio Utrecht iedereen kunnen voorzien van openbaar vervoer. Een van de noodzakelijke uitbreidingen is het investeren in vrij liggende busbanen in de regio, in het stedelijk gebied, maar ook daarbuiten. Hierbij kan worden gedacht aan vrij liggende busbanen langs de rijkswegen. Ook wordt er ingezet op het gebruik maken van Park & Ride (P+R) terreinen om op openbaar vervoer te stappen. Hiermee wordt niet alleen de bereikbaarheid van de regio verbeterd, maar ook de leefbaarheid.

Een toename in het gebruik van openbaar vervoer, zal voor een deel bijdragen aan de oplossing van het probleem op de Ring Utrecht. Dit is een interessante stelling omdat dit zou kunnen betekenen dat wanneer een deel van het probleem op de Ring Utrecht op deze wijze opgelost zou worden, de aanleg van asfalt in mindere mate noodzakelijk is. (Bron: Bestuur Regio Utrecht (maart 2008) *OV in een hogere versnelling!*)

5.2 Beleidsstukken

In deze paragraaf wordt van een drietal beleidsstukken de voor het onderzoek meest relevante punten beschreven. Dat betekent dat er vooral wordt toegespitst op ontwikkelingen in en rond het onderzoeksgebied (A12 en A27). De ontwikkelingen kunnen direct het onderzoeksgebied 'snijden' doordat ze op of nabijgelegen worden gerealiseerd of op lange termijn van invloed zijn op de A12 en/of A27.

De beleidsstukken die achtereenvolgens worden beschreven zijn:

- *Regionaal StructuurPlan 2005 – 2015;*
- *Regionaal Verkeers- en Vervoersplan 2005 – 2015;*
- *Snel, betrouwbaar en effectief – OV-visie voor de regio Utrecht.*

Aangezien de eerste twee beleidsstukken grotendeels door de tand des tijds zijn achterhaald, worden uit deze stukken alleen de nog de meest relevante projecten en doelstellingen beschreven die in de toekomst spelen. Dit zijn projecten en doelstellingen die feitelijk nog gerealiseerd moeten worden.

Regionaal StructuurPlan 2005 – 2015

In het *Regionaal StructuurPlan 2005 – 2015* stuurt het Bestuur Regio Utrecht vooral op een goede bereikbaarheid omdat dit een van de voorwaarden is voor de economische groei van de regio. De regio ambieert immers om zich te profileren op een aantal sterke economische clusters.

Een uitgangspunt van het *Regionaal StructuurPlan 2005 – 2015* is het nastreven van een bereikbare en leefbare regio.

- De regio legt de nadruk vooral op een 'integrale kwaliteitssprong'. Hiermee wordt bedoeld: 'een betere benutting van bestaande infrastructuur, het realiseren van ontbrekende verbindingen (nadat nut en noodzaak is aangetoond) en het sturen op verbetering van de samenhang tussen de netwerken van openbaar vervoer, de auto en de fiets'. (Bron: Bestuur Regio Utrecht (december 2005) *Regionaal StructuurPlan 2005 – 2015*. p. 17.)
- Ook het 'ontweven' (scheiden) van bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer op de rijkswegen wordt genoemd, wat in de *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte* ook naar voren komt. Het Bestuur Regio Utrecht noemt dit de 'selectieve bereikbaarheid'.

Tot slot stuurt het Bestuur Regio Utrecht op de concentratie van ruimtelijke ontwikkelingen op de knooppunten van (openbaar) vervoer, waarbij de relatie tussen de ruimtelijke ordening en mobiliteit van belang is. Deze knooppunten bieden mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen (bijvoorbeeld kantoren) vanwege de goede bereikbaarheid, wat veelal een vestigingsvoorwaarde is voor bedrijven. Tevens bieden deze knooppunten kansen voor ketenmobiliteit, waar comfortabel overgestapt kan worden (wat weer in één lijn is met de ambities van de regio).

Projecten voor de komende jaren die het Bestuur Regio Utrecht noemt, zijn de realisatie van de Westtangent (verbinding Nieuwegein – Papendorp – Leidsche Rijn Centrum), verbindingen van en naar Rijnenburg en de fietsverbinding Laagraven en omgeving Uithof. Projecten die na 2015 gerealiseerd zullen worden zijn onder andere de verstedelijkingsopgave van de A12-zone en het opwaarderen van station Driebergen-Zeist tot een knooppunt. (Bron: Bestuur Regio Utrecht (december 2005) *Regionaal StructuurPlan 2005 -2015*)

Regionaal Verkeers- en Vervoersplan 2005 – 2015

Na aanleiding van het interview met Wouter van Mierlo dat heeft plaatsgevonden, is besloten dat dit beleidsstuk gedateerd en derhalve niet (meer) relevant is voor het onderzoek.

Snel, betrouwbaar en effectief – OV-visie voor de regio Utrecht

Deze 'OV-visie' vervangt voorgaande beleidsstukken als het '*Regionaal Structuurplan 2005 – 2015*' en het OV-ambitiedocument '*OV in een hogere versnelling!*' en bevat twee concrete doelen.

Het eerste doel, voor de periode tot 2020, omvat het realiseren (en afronden) van de openbaar vervoersprogramma's en projecten die in eerdere visies zijn opgesteld. Tevens worden de afgeronde projecten geëvalueerd.

Het tweede doel, voor de periode tot 2028 met een doorkijk naar 2040, omvat het concreet maken van ambities uit de bestaande visies in projecten.

Vanwege het feit dat deze 'OV-visie' onder andere voorgaande 'OV-ambitiedocument' vervangt, is een aantal reeds behandelde ambities in min of meer vergelijkbare vorm weer opgenomen. In de visie komt sterk naar voren dat het Bestuur Regio Utrecht de ketenmobiliteit wil bevorderen. Dit door het gebruik van de fiets tijdens het voor- en natransport te stimuleren, wat mogelijk is door niet alleen op kwantiteit van fietsroutes te sturen maar ook op de kwaliteit. Tevens willen ze de ketenmobiliteit stimuleren door het realiseren van parkeervoorzieningen bij (belangrijke) haltes en het uitbreiden van de P+R-terreinen bij openbaar vervoersknooppunten.

Ten aanzien van knooppunten noemt het Bestuur Regio Utrecht enkele ontwikkelingen. De voor het onderzoek meest relevante ontwikkelingen zijn:

- Het ontwikkelen van Utrecht Centraal Station tot OV-terminal;
- Westraven tot regionaal knooppunt.

Om de toenemende druk op Utrecht Centraal te verminderen, oppert het Bestuur Regio Utrecht het realiseren van zogeheten tangentiële openbaar vervoerslijnen, die niet centrumgericht zijn. De stad wordt goed ontsloten, maar de tangenten maken afbuigende bewegingen richting Utrecht Centraal. Daarnaast kunnen deze verbindingen bijdragen aan de knooppuntvorming door de ontwikkeling van voorstadstations. In *bijlage IV-I* is een kaart van de tangentiële openbaar vervoerslijnen opgenomen.

Naast de vele ambities die in de visie zijn opgenomen, wordt er ook een aantal concrete projecten, verspreid over verschillende tijdspannes, benoemd. De voor het onderzoek (mogelijk) relevante projecten zullen hieronder opgesomd worden.

Voor de periode tot 2020 (korte termijn) gaat het om de volgende projecten:

- De Uithoflijn (2018);
- Ook wil het Bestuur Regio Utrecht dat de Uithoflijn één lijn vormt met de sneltram;
- Utrecht – Nieuwegein/IJsselstein (afgekort de SUNIJ-lijn).

Voor de periode tot 2028 (middellange termijn), gaat het over verschillende tramlijnen:

- Realiseren van een tramverbinding van Utrecht Centraal naar De Uithof door de binnenstad;
- Doortrekken van de Uithoflijn naar Zeist;
- Een tramlijn naar Leidsche Rijn, via Papendorp;
- Een tramlijn naar Overvecht;
- Een tramlijn naar Zuilen.

Voor de periode tot (en na) 2040 (lange termijn) worden vooral veel ontwikkelingen, op het gebied van openbaar vervoer, in en rond De Uithof (vanuit economisch belang) beschreven. Zo noemt het Bestuur Regio Utrecht:

- Intercity-station De Uithof. Mogelijkheden om de intercity's tussen Amersfoort en Rotterdam/Den Haag dit station aan te doen, op deze manier wordt Utrecht Centraal ontlast;
- Tramverbinding station Driebergen-Zeist met De Uithof;
- Realiseren van openbaar vervoersnetwerken in de A12-zone. Dit biedt ook kansen voor de Utrecht – Breda-spoorlijn, wanneer het langs de A27 wordt gerealiseerd. Een station in de A12-zone wordt geopperd. Tevens is de A12-zone interessant omdat het door twee tot drie tramlijnen zou kunnen worden bediend.

Bovenstaande projecten zijn gericht op het openbaar vervoer, het Bestuur Regio Utrecht heeft meer verantwoordelijkheden dan alleen het openbaar vervoer. Zo valt onder andere het regionale volkshuisvestingsbeleid onder de verantwoordelijkheid van het Bestuur Regio Utrecht. (Bron: Bestuur Regio Utrecht (februari 2012) *Snel, betrouwbaar en effectief – OV-visie voor de regio Utrecht*)

Naast bovenstaande beleidsstukken is er kennis genomen van het '*Regiodocument BRU – Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie*' en het lopende OV MIRT-onderzoek. Gezien de beperkte tijd is er voor gekozen hier geen losse opsomming in het onderzoek van op te nemen. Dat wil niet zeggen dat er geen rekening mee is gehouden gedurende het onderzoek.

Deelvraag 6:

“Welke voorgenomen projecten en ambities heeft het Bestuur Regio Utrecht (mede namens andere gemeenten in de stadsregio) die de ambities, belangen en/of doelen van Rijkswaterstaat snijden?”

De Uithoflijn is het enige project, wat op korte termijn snijdend is met projecten van Rijkswaterstaat, de overige projecten vallen buiten het onderzoeksgebied en zijn daardoor minder relevant of niet concreet genoeg (zoals de ontwikkelingen in de A12-zone). De Regio ambieert een toename van gebruik van het openbaar vervoer wat op de lange termijn voor een afname van het wegennet kan zorgen.

5.3 Interview

Voor het verdiepingsinterview met het Bestuur Regio Utrecht is Wouter van Mierlo benaderd. Wouter heeft onder andere de functie projectmanager van het MIRT-onderzoek ‘Regionaal OV’ en is voor het Bestuur Regio Utrecht programmamanager van de planstudie Ring Utrecht. Vanwege deze achtergrond heeft Wouter een brede kijk op wat er allemaal in en rondom het onderzoeksgebied speelt. Het gehele interview is in *bijlage IV-II* opgenomen.

De voor het onderzoek meest relevante punten uit dit interview, worden hieronder opgesomd:

- *Wat betreft knooppunten heeft de overheid een faciliterende rol, maar bepaalt de markt uiteindelijk waar ze zich vestigen. Knooppunten dragen niet alleen bij aan een vervoerskundigstelsel, maar ook aan een betere koppeling tussen de ruimtelijke kant en verkeerskant wat voor alle partijen (gemeente, regio, provincie en Rijk) goed is;*
- *De omgeving zou het project moeten versterken in plaats van weerstand geven. Wat het voor de omgeving op kan leveren, zou in de kosten-baten-analyse moeten worden opgenomen;*
- *Rijkswaterstaat moet verder kijken dan alleen op projectniveau, dus focus af op projectniveau. Documenten van de verschillende partijen moeten op elkaar worden afgestemd, zodat alle neuzen dezelfde kant op wijzen.*
- *Rijkswaterstaat opereert nu vaak van binnen naar buiten, pas als knopen zijn doorgehakt wordt dit naar buiten gebracht. Doordat het proces ‘binnen’ blijft, lijkt het alsof Rijkswaterstaat bepaalde afwegingen niet maakt en uiteindelijk alleen maar extra asfalt realiseert (zonder af te vragen of er niet andere mogelijkheden zijn, die voor de omgeving veel ‘beter’ kunnen zijn).*

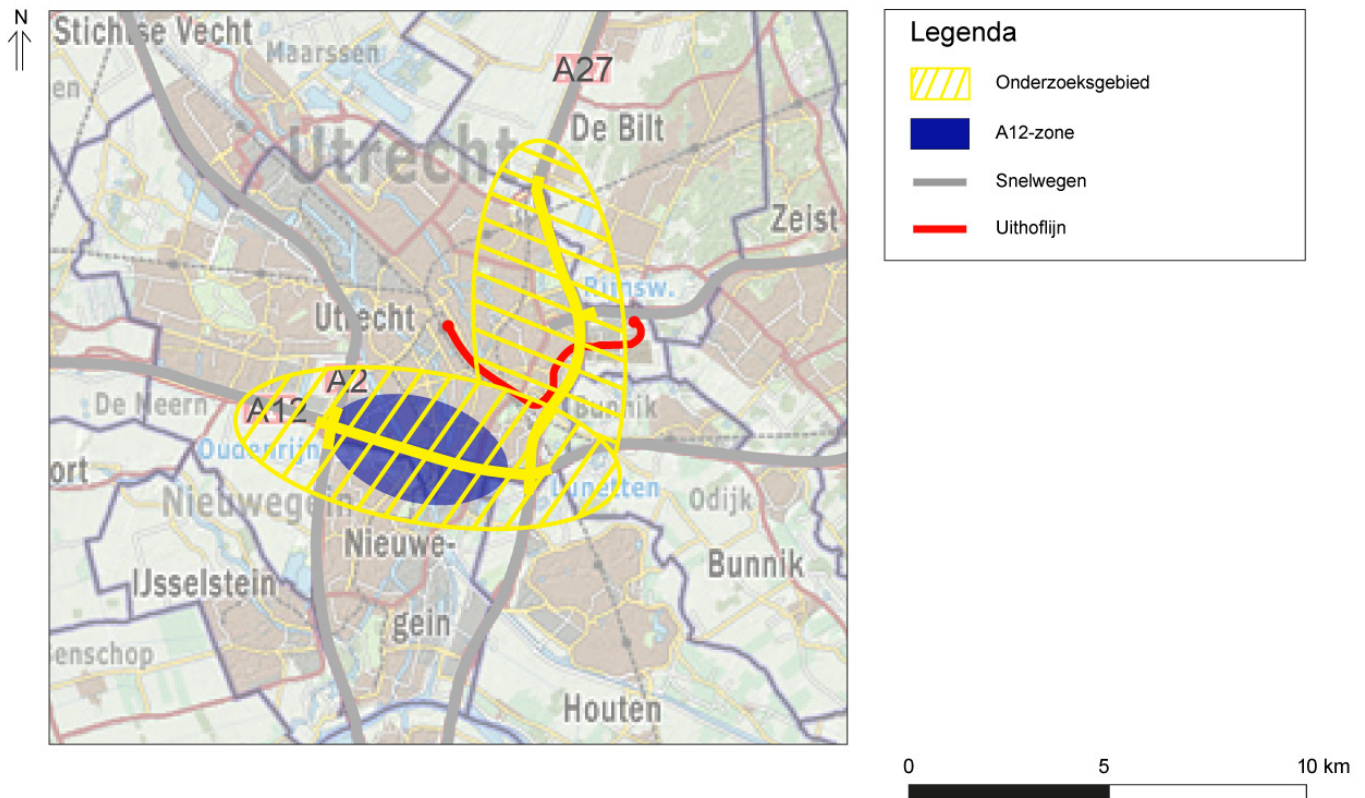
Deelvraag 7:

“Wat verwacht (over verlangt) het Bestuur Regio Utrecht (mede namens andere gemeenten in de stadsregio) van Rijkswaterstaat?”

Rijkswaterstaat moet proberen minder op projectniveau te focussen, daardoor blijven veel kansen onbenut. Breder kijken dan alleen de infrastructuur. Toekomstige knooppuntvorming moet door alle partijen (gemeente, regio, provincie en Rijk) gedragen worden, het levert een betere koppeling tussen de ruimtelijke kant en verkeerskant, wat voor alle partijen een win-win oplevert.

5.4 Werkzaamheden Bestuur Regio Utrecht

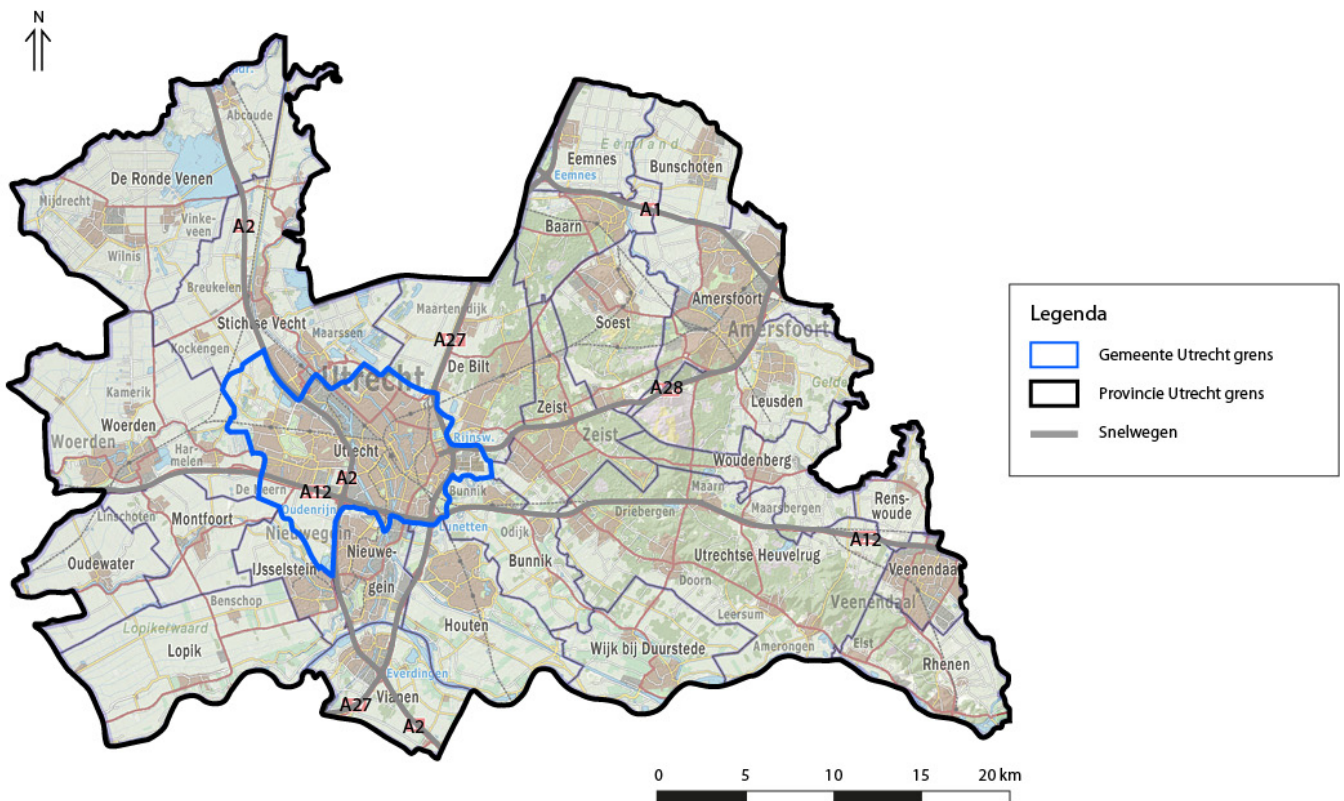
Na het bestuderen van de relevante beleidsstukken en het houden van een verdiepingsinterview, is het helder welke projecten het Bestuur Regio Utrecht in en rond het onderzoeksgebied uitvoert. Gezien het feit dat er (nog) geen concrete (openbaar vervoers-) plannen liggen wat de A12-zone betreft, is de Uithoflijn het enige project die het onderzoeksgebied 'snijdt'. De binnenstedelijke verstedelijkingsopgave van het Bestuur Regio Utrecht 'snijdt' het onderzoeksgebied niet fysiek, op de lange termijn heeft dit wel invloed op en om de ring Utrecht. Afbeelding 5.2 geeft de Uithoflijn en de A12-zone schematisch weer.



Afbeelding 5.2 Werkzaamheden Bestuur Regio Utrecht

Hoofdstuk 6. Gemeente Utrecht

De gemeente Utrecht neemt op vele gebieden, zoals kennis(economie) en mobiliteit, op landelijk niveau een belangrijke positie in. Zo huisvest de stad de grootste universiteit van Nederland (Universiteit Utrecht), De Uithof als belangrijk 'Science Park', het belangrijkste openbaar vervoersknooppunt (Utrecht Centraal Station, trein, tram en bus) en belangrijke verkeersknooppunten (knooppunt Oudenrijn, Lunetten en Rijsweerd). Dergelijk belangrijke functies op landelijk niveau brengen kosten en lasten met zich mee en vereisen ook van een gemeente grote inspanningen. Afbeelding 6.1 geeft de gemeentegrens weer.



Afbeelding 6.1 Grens gemeente Utrecht

6.1 Ambities

Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar

De gemeente Utrecht heeft net als het Bestuur Regio Utrecht een ambitiesdocument opgesteld. In dit document, 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar', zijn ambities opgesteld voor de periode 2011 – 2030. Enkele van deze opgestelde ambities zijn op de korte of lange termijn van invloed op het onderzoeksgebied (A12 en A27). De gemeente streeft naar een minimale halvering van de jaarlijkse groei van het autogebruik, van 30% naar maximaal 15%. Om tot deze halvering te komen heeft de gemeente doelstellingen, die op hoofdlijnen overeen komen met die van de provincie.

De gemeente Utrecht benoemt:

- Het stimuleren van gebruik van de fiets en het aanbieden van openbaar vervoer, wat niet alleen toegankelijk is maar ook sociaal veilig. Zo streeft de gemeente naar een sociale en gezonde stad;
- Het goed ontsluiten van de stad met haar economische kerngebieden, voor zowel personen als goederen. Zo wordt Utrecht een bereikbare stad.

Het stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer bevat meerdere maatregelen, waaronder:

- Bewustwording van het gedrag bij het maken van mobiliteitskeuzen door mensen en bedrijven. Mensen kiezen op basis van hun beleving en zoeken naar comfort, snelheid en gemak. Het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer in de stad moet dan ook de meest logische keuze zijn die deze 'zoektocht' beantwoordt;
- Door de autodominantie in de stad te onderdrukken en hier in de openbare ruimte op te sturen, ontstaat er meer ruimte voor de fiets en het openbaar vervoer. De gemeente streeft ernaar om in het centrumgebied alleen bestemmingsverkeer (bewoners, bezoekers, garagebezoekers en bevoorrading) te laten rijden en het parkeren zoveel mogelijk in parkeergarages op te lossen. De gemeente kiest voor het herinrichten van de stadsring tot boulevard waar de auto te gast is en met goede aansluitingen op het openbaar vervoer. Door de autodominantie te onderdrukken binnen de Ring Utrecht ontstaat een betere balans tussen de auto, fiets en het openbaar vervoer;
- Het concentreren van activiteiten en voorzieningen rond de openbaar vervoersknooppunten in de verschillende centra in de stad stimuleert het gebruik van de (openbaar vervoers-) verbindingen tussen verschillende centra;
- Het verbeteren van de leesbaarheid van het openbaar vervoer door het bundelen en concentreren van openbaar vervoersstromen (terugdringen overlast van de bussen) in de stad. Ook het realiseren van goede aansluiting met P+R-terreinen langs de Ring Utrecht en vertrammen waar mogelijk;
- Het realiseren van snelfietsroutes (herkenbare fietspaden die zo min mogelijk door kruisend verkeer worden gehinderd) tussen verschillende stadszones, ook in de regio.

Wanneer bovenstaande maatregelen worden doorgevoerd, zal dit op de lange termijn voor een afname van het autoverkeer in de binnenstad zorgen. Dit betekent echter wel dat het autoverkeer naar de Ring Utrecht wordt 'geduwd', waardoor dáár de verkeersintensiteit toeneemt. Met de beleidskoers wordt een halvering van de groei van het aantal autokilometers in Utrecht behaald, van 18% naar maximaal 9%. Daarnaast groeit het aantal reizigerskilometers in het openbaar vervoer met 10% en groeit het aantal fietskilometers door tot 60% ten opzichte van de huidige situatie. (Bron: Gemeente Utrecht (januari 2012) *Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar*)

6.2 Beleidsstukken

Structuurvisie Utrecht 2015 – 2030

Naast het ambitiedocument heeft de gemeente Utrecht een structuurvisie opgesteld waarin de (beleids)koers van de stad voor de periode 2015 – 2030 wordt beschreven. In de '*Structuurvisie Utrecht 2015 – 2030*' wordt een aantal ontwikkelingen, onder andere op het gebied van mobiliteit en woningbouw, genoemd waar de gemeente de komende jaren in gaat investeren. De ontwikkelingen die van invloed zijn op het onderzoeksgebied, op korte of lange termijn, worden in deze paragraaf opgesomd.

De stad blijft de komende jaren groeien, deze woningbehoefte kan niet alleen in de stad zelf worden opgevangen. Een deel van de groei wordt, zoals met het Rijk afgesproken, afgeleid naar Almere. Daarnaast wordt de polder Rijnenburg met 7.000 woningen ontwikkeld. In De Uithof worden 1.000 extra studentenwoningen gerealiseerd, de gemeente wil deze ontwikkelingen op korte termijn (voor 2020) realiseren.

Met de groei van woningbehoefte neemt ook de mobiliteit toe. Van werkend Utrecht werkt 46% buiten de regio, 64% van de werkenden in Utrecht woont buiten de stad, zelfs 65% daarvan woont buiten de regio. Door deze 'scheefheid' in de woon-werkbalans ontstaat een grote (inkomende) pendelbeweging in de regio.

Ook wordt er steeds verder van huis gerecreëerd. Door deze ontwikkelingen neemt de druk niet alleen op de rijkswegen toe maar ook op het onderliggend wegennet. De gemeente stuurt op het blijvend monitoren van functioneren en verbeteren van de doorstroming van het wegennet. Een toekomstige ontwikkeling die wordt genoemd is het sluiten van de Ring Utrecht door het opwaarderen van een deel van de N230 (project Noordelijke Randweg Utrecht, NRU, voor 2020) tot stroomweg met ongelijkvloerse kruisingen. Voor ontwikkelingen in De Uithof is een verbeterde bereikbaarheid noodzakelijk. De gemeente Utrecht ontwikkelt de komende jaren samen met de Universiteit Utrecht en het Universitair Medisch Centrum Utrecht een P+R-terrein in De Uithof (voor 2020). Dit met de toekomstige Uithoflijn, biedt kansen voor het verbeteren van de bereikbaarheid tussen de stad en De Uithof. Tot slot wordt Westraven genoemd om zich te ontwikkelen tot regionaal knooppunt en als één van de entrees van de stad. (Bron: Gemeente Utrecht (juni 2004) *Structuurvisie Utrecht 2015 – 2030*)

Deelvraag 8:

“Welke voorgenomen projecten en ambities heeft de gemeente Utrecht die de ambities, belangen en/of doelen van Rijkswaterstaat snijden?”

De laatste beleidsspeler in dit onderzoek, de gemeente Utrecht, ambieert om in het centrum van de stad enkel bestemmingsverkeer toe te laten en het autoverkeer in de stadskern te dringen. Dit kan een toename van het verkeer op de Ring Utrecht betekenen. Ook de ontwikkelingen op De Uithof (P+R-terrein De Uithof en 1.000 studenten woningen) zet de bereikbaarheid onder druk. Tot slot noemt ook de gemeente de ontwikkeling van Rijnenburg en op de lange termijn de A12-zone. Op het gebied van mobiliteit en infrastructuur noemt de gemeente de ontwikkeling van Westraven tot regionaal knooppunt en het opwaarderen van een deel van de N230 tot stroomweg, om zo de Ring Utrecht 'sluitend' te maken.

6.3 Interview

Voor het laatste verdiepingsinterview voor het onderzoek, met het gemeente Utrecht, is Jan de Weerd benaderd. Jan is Hoofd Strategie van de dienst Stadsontwikkeling en heeft daardoor een brede kijk op welke ontwikkelingen er in de stad Utrecht plaatsvinden. Het gehele interview is in *bijlage V-I* opgenomen.

Hieronder worden de voor het onderzoek relevante punten opgesomd:

- *Ontwikkelingen waar ook rekening mee gehouden moet worden zijn de Nieuwe Hollandse Waterlinie, de stad-landverbindingen, de OV-tangent, realiseren OV-terminal Utrecht Centraal, spoorlijn Almere-Utrecht-Breda (weliswaar op de lange termijn) en de binnenstedelijke verdichtingsopgave;*
- *De gemeente ziet dat Rijkswaterstaat soms de belangen van de gemeente behartigt bij het landelijke verdeelvraagstuk. Maar vanuit de rol van de minister, dus hier in de regio, is Rijkswaterstaat eerder een tegenstander;*
- *De gemeente wijst Rijkswaterstaat er op dat het er met betrekking tot de risico's die kabels en gevaarlijk transport voor de bevolking met zich meebrengen, een afweging moet worden gemaakt en een bypass overwogen moet worden;*
- *De grootste kansen tot samenwerken zitten voornamelijk in het gezamenlijk proberen vast te leggen beleidslijnen voor de langere termijn.*

Deelvraag 9:

“Wat verwacht (of verlangt) de gemeente Utrecht van Rijkswaterstaat?”

Dat Rijkswaterstaat meer opkomt voor de belangen van de gemeente, bijvoorbeeld bij afwegingen met onder andere betrekking op kabels onder de stad en gevaarlijk transport routes door de stad. Daarnaast kwamen er weinig concrete verwachtingen uit het interview, de twee petten van Rijkswaterstaat met de bijbehorende rollen was helder. Gemeente vindt vooral dat de grootste kans tot samenwerken zo vroeg en op een zo hoog mogelijk abstractieniveau opgezocht moet worden, dus bij de beleidsmakers. Wel wordt verwacht dat de politiek te zwalkend is om zo'n langdurige lijn vast te houden.

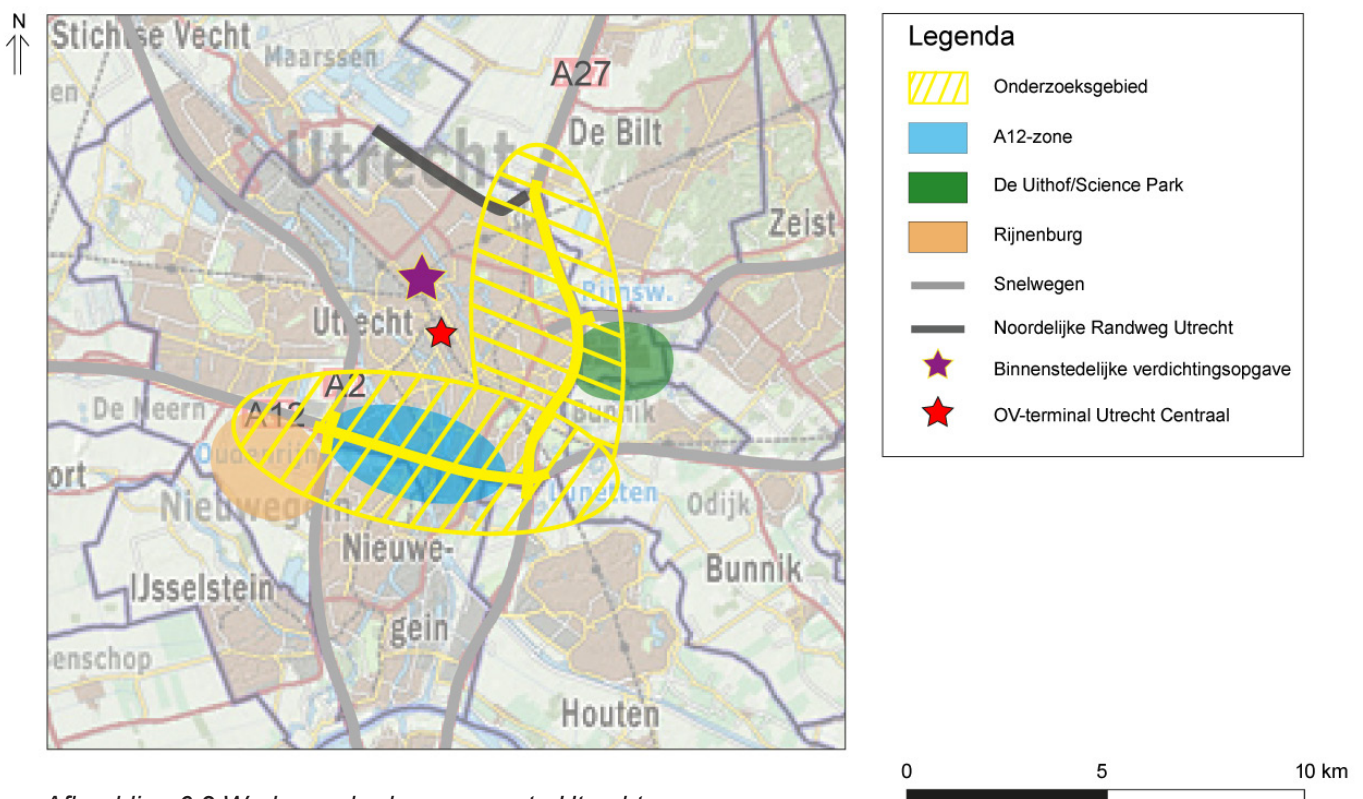
6.4 Werkzaamheden gemeente Utrecht

Uit de beleidsstukken en tijdens het interview zijn verschillende ontwikkelingen met verschillende planningshorizonnen naar voren gekomen die voor het onderzoek relevant zijn.

De meest relevante ontwikkelingen zijn:

- Opwaarderen van de N230 (NRU) tot stroomweg;
- Realisatie van de OV-terminal (Utrecht Centraal Station);
- Realiseren van een P+R-terrein op De Uithof;
- Het bouwen van 1.000 studentenwoningen op De Uithof;
- Toekomstige ontwikkelingen in de A12-zone;
- Knooppuntontwikkeling van Westraven;
- Het ontwikkelen van de polder Rijnenburg.

Bovenstaande projecten zijn in afbeelding 6.2 weergegeven.



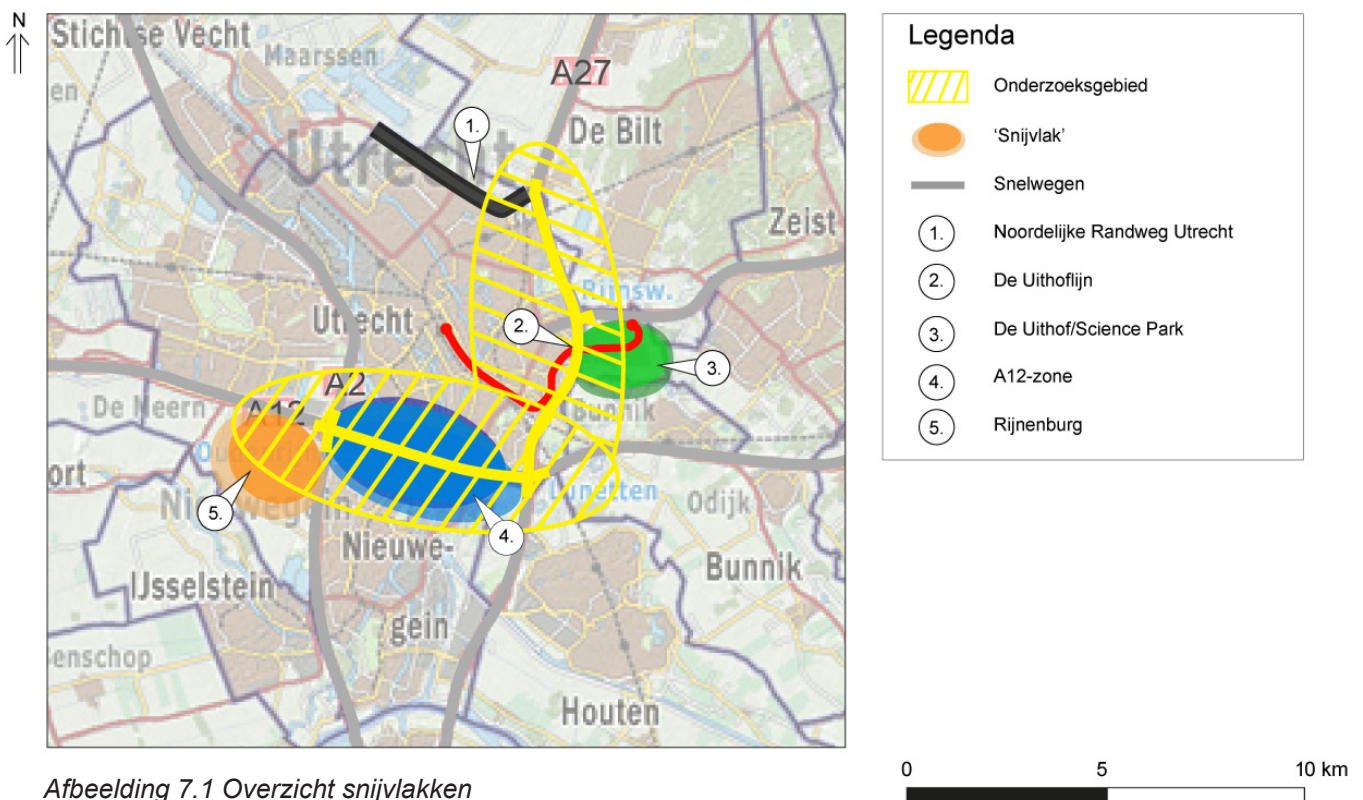
Afbeelding 6.2 Werkzaamheden gemeente Utrecht

Hoofdstuk 7. Conclusie snijvlakken ambities en beleidsstukken

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste punten uit de inventarisaties van de verschillende 'spelers' op elkaar gelegd. Per hoofdstuk over de verschillende spelers is een kaart gemaakt met daarop projecten die het onderzoeksgebied (A12 en A27) op lange of korte termijn 'snijden'. Dit kan direct zijn, doordat het project het onderzoeksgebied fysiek snijdt. Maar ook indirect, doordat een project nabij het onderzoeksgebied het via gebruik snijdt. De conclusies zijn opgesteld door de kaarten uit de vorige hoofdstukken over elkaar heen te leggen. Het resultaat maakt inzichtelijk waar de snijvlakken liggen.

7.1 Overzicht snijvlakken

Afbeelding 7.1 is het resultaat van de verschillende kaarten die over elkaar heen gelegd. In het kaartje is een aantal combinaties van kleuren te onderscheiden, deze combinatie van kleuren zijn de snijvlakken. Er spelen meer ontwikkelingen rond het projectgebied dan op de kaart afgebeeld zijn. Onderstaande 'snijvlakken' zijn de ontwikkelingen die met het onderzoeksgebied een snijvlak vormen.



Afbeelding 7.1 Overzicht snijvlakken

Op de kaart zijn een vijftal 'snijvlakken' te vinden, te weten:

- Noordelijke Randweg Utrecht;
- De Uithoflijn;
- De Uithof/Science Park;
- A12-zone;
- Rijnenburg.

De Noordelijke Randweg Utrecht

Het opwaarderen van een deel van de N230 tot stroomweg in het stedelijk gebied van Utrecht is voor zowel de centrale als decentrale overheid van belang.

De Uithoflijn

De ontwikkeling van de Uithoflijn vormt een snijvlak met de uitbreidingen van de A27. De Uithoflijn wordt door het Bestuur Regio Utrecht gerealiseerd, echter heeft de provincie Utrecht en de gemeente Utrecht belang bij de bereikbaarheid van De Uithof.

De Uithof/Science Park

De ontwikkelingen van Utrecht-Oost, zowel de uitbreiding van De Uithof en Science Park Utrecht, het toevoegen van 1.000 studentenwoningen evenals het ontwikkelen van P+R-terrein De Uithof, vormen een snijvlak waarbij meerdere partijen belangen hebben.

De A12-zone

Hierbij gaat het om het op lange termijn, rond 2030, ontwikkelen van de A12-zone met 15.000 woningen, werkgelegenheid, regionale voorzieningen en bijbehorende infrastructuur. De A12-zone is door het Rijk, de provincie Utrecht, het Bestuur Regio Utrecht en de gemeente Utrecht in haar beleidsstukken benoemd. Een andere ontwikkeling die in dit snijvlak plaatsvindt is het ontwikkelen van Westraven als regionaal knooppunt.

Rijnenburg

Het ontwikkelen van de polder Rijnenburg met 7.000 woningen wordt door de decentrale overheden en het Bestuur Regio Utrecht benoemd in haar beleidsstukken. Rijkswaterstaat heeft bij de ontwikkeling van Rijnenburg ook haar belangen. Rijkswaterstaat wil dat de extra verkeersbewegingen niet alleen via het hoofdwegennet opgevangen worden, maar ook via het onderliggend wegennet.

7.2 Belangrijkste snijvlak

In deze paragraaf wordt het, voor dit onderzoek, belangrijkste snijvlak geselecteerd waar gegeven de ruimte en tijd de grootste kansen voordoen. Daarnaast wordt verklaard waarom de andere snijvlakken minder relevant zijn. De uitkomst van deze paragraaf is input voor het advies met betrekking tot het onderzoeksgebied in het volgende en afsluitende hoofdstuk.

Om de snijvlakken op relevantie te kunnen toetsen, is een viertal toetsingscriteria opgesteld, te weten:

- In welke mate zijn de omgevingsontwikkelingen van invloed op het werk van Rijkswaterstaat?
- Lig het project al vast of zijn er nog geen concrete plannen?
- Op welke termijn vindt de ontwikkeling plaats?
- Realiseert Rijkswaterstaat hier een project?

Met deze toetsingscriteria kan er een multicriteria-analyse op de snijvlakken worden losgelaten. In plaats van de gebruikelijke plus- en mintekens in een multicriteria-analyse, worden scores in dit onderzoek in woord uitgedrukt. Dit vanwege de toetsingscriteria. De uitkomst is het meest, voor het onderzoek, relevante snijvlak.

Criteria Snijsvlak	In welke mate zijn de omgevings-ontwikkelingen van invloed op het werk van Rijkswaterstaat?	Lig het project al vast of zijn er nog geen concrete plannen?	Op welke termijn vindt de ontwikkeling plaats?	Realiseert Rijkswaterstaat hier een project?
<i>Noordelijke Randweg Utrecht</i>	Middel	Plannen liggen vast	Korte termijn (voor 2020)	Nee
<i>De Uithoflijn</i>	Klein	Plannen liggen vast	Korte termijn (voor 2018)	Nee
<i>De Uithof/ Science Park</i>	Middel	Plannen liggen vast	Korte termijn (voor 2020)	Nee
<i>De A12-zone</i>	Groot	Geen concrete plannen	Lange termijn (na 2030/2040)	Ja
<i>Rijnenburg</i>	Middel	Realisatietermijn onduidelijk	Middel lange termijn (2025?)	Nee

Tabel 7.1 Multicriteria-analyse

In tabel 7.1 valt af te lezen welke snijvlakken in welke mate relevant zijn voor het onderzoek. De snijvlakken die in mindere mate relevant zijn voor het onderzoek worden eerst toegelicht, daarna het voor het onderzoek meest relevante snijvlak.

De Noordelijke Randweg Utrecht

Het opwaarderen van een deel van de N230 tot stroomweg sluit weliswaar aan op de A27, maar ligt buiten het onderzoeksgebied. Rijkswaterstaat heeft geen lopende of geplande projecten in dit gebied. De plannen voor dit project zijn al in een ver stadium en worden waarschijnlijk voor 2020 gerealiseerd. De nieuwe ontsluiting kan voor een toename van de verkeersdruk op de A2 en A27 zorgen doordat de NRU voor een nieuwe route zorgt (onder andere in plaats van A2 – A12 – A27 en A2 – NRU – A27). Mits de aansluiting van de N230 op de A27 in goede banen wordt geleid, levert dit voor het onderzoeksgebied geen grote problemen op. Kortom, ook dit snijvlak is in mindere mate relevant voor het onderzoek.

De Uithoflijn

Het realiseren van de Uithoflijn ligt vast, zowel het traject als in welk tijdsbestek dit gerealiseerd gaat worden. De Uithoflijn moet op korte termijn (2018) worden opengesteld en 'snijdt' het onderzoeksgebied fysiek. De route van de tramlijn gaat immers onder de A27 door. Bij de uitbreiding van de A27 moet met deze tramlijn rekening worden gehouden en omgekeerd. De onderdoorgang moet immers worden behouden. Verkeerskundig biedt het wel een alternatief voor het gebruik van de auto. Verder heeft de Uithoflijn weinig invloed op het onderzoeksgebied. Ook dit snijvlak is in mindere mate relevant voor het onderzoek.

De Uithof/Science Park

De ontwikkelingen in De Uithof liggen naast de A27 en snijden het gebied niet. Rijkswaterstaat heeft in dit gebied geen lopend of gepland project, het ligt immers naast het gebied. De ontwikkelingen in De Uithof liggen al vast waardoor er weinig ruimte is voor aanpassingen. Tevens worden de ontwikkelingen op relatief korte termijn ontwikkeld (voor 2020). De ontwikkeling vormt geen fysiek snijvlak met het onderzoeksgebied, maar de uitbreiding van De Uithof zorgt op termijn misschien wel voor meer autobewegingen op de A27. Op het moment is er tussen De Uithof en de A27 voldoende ruimte voor uitbreidingen van De Uithof of de A27, bij grootschalige uitbreiding moet hier wel rekening mee worden gehouden. Wanneer het openbaar vervoer voldoende wordt gestimuleerd kan dit uitblijven. Samengevat is dit snijvlak minder relevant voor het onderzoek.

Rijnenburg

De ontwikkeling van de polder Rijnenburg bevindt zich naast het onderzoeksgebied waar Rijkswaterstaat geen lopend of gepland project heeft. Als de ontsluiting via het onderliggend wegennet goed wordt afgeleid, levert dit weinig problemen voor het onderzoeksgebied op. In de structuurvisie van zowel de provincie Utrecht als de gemeente Utrecht worden verschillende termijnen genoemd voor het ontwikkelen van deze polder. De verwachting is dat een groot deel voor 2025 gerealiseerd gaat worden. Gezien de variabele tijdspanne liggen er kansen. Rijkswaterstaat is vooral gebaat bij een goed onderliggend wegennet dat een alternatief vormt voor allerlei relaties met omliggende gebieden. Daardoor is ook dit snijvlak in mindere mate relevant voor het onderzoek.

Hieronder wordt beschreven waarom het laatste snijvlak op alle punten van de multicriteria-analyse goed 'scoort'.

De A12-zone

In de A12-zone komen veel projecten samen waardoor hier een snijvlak ontstaat. De ontwikkelingen snijden het onderzoeksgebied niet alleen fysiek maar ook indirect door de extra verkeersdruk die er wordt gegenereerd wanneer de plannen worden verwezenlijkt. De A12-zone ligt niet alleen ten zuiden van de A12, maar ook ten noorden. Rijkswaterstaat en de omgevingspartijen hebben hier projecten gepland die nog niet volledig vast liggen. Zowel de tijdspanne (2030 wordt geopperd, maar ook de tijdspanne na 2040) als de ruimtelijke ontwikkelingen is onduidelijk. Doordat er weinig vastligt, ontstaan hier kansen om inhoudelijke belangen en de planningshorizonnen van de verschillende partijen nader bij elkaar te brengen. Er liggen kansen tot samenwerking wat als resultaat een maatschappelijke meerwaarde oplevert. De kansen worden in het volgende en afsluitende hoofdstuk beschreven.

Deelvraag 10:

“Welke beleidsopvattingen van de verschillende partijen komen elkaar op welk moment (planningshorizon) direct of indirect tegen?”

In dit hoofdstuk zijn snijvlakken beschreven die op de verschillende momenten in de tijd ontstaan. Deze snijvlakken bestaan uit projecten die elkaar niet alleen vanuit ambities en beleidsstukken tegenkomen, maar elkaar ook geografisch 'snijden'. Het belangrijkste snijvlak dat uit dit hoofdstuk kan worden geconcludeerd is het op lange termijn ontwikkelen van de A12-zone. De kansen die zich hier voordoen hebben betrekking op verdergaande hernieuwde samenwerking, dit kan leiden tot een maatschappelijke meerwaarde. Dit doordat de projecten niet vast liggen én de realisatietermijn niet vast ligt.

Hoofdstuk 8. Advies

Met het afwegingskader en de resultaten uit de voorgaande hoofdstukken, is het mogelijk de hoofdvraag van dit onderzoek te beantwoorden, welke luidt:

“Waar komen ambities van Rijkswaterstaat, gemeente en provincie Utrecht geografisch bij elkaar en hoe kan Rijkswaterstaat haar werkwijze op een dusdanige manier aanpassen dat er kansen ontstaan voor gebiedsgerichte oplossingen?”

Ter ondersteuning van het beantwoorden van de hoofdvraag is een twaalfstal deelvragen opgesteld. Tien hiervan zijn in voorgaande hoofdstukken beantwoord, de laatste twee deelvragen worden in dit afsluitende hoofdstuk beantwoord.

Dit hoofdstuk bestaat uit twee delen, te weten:

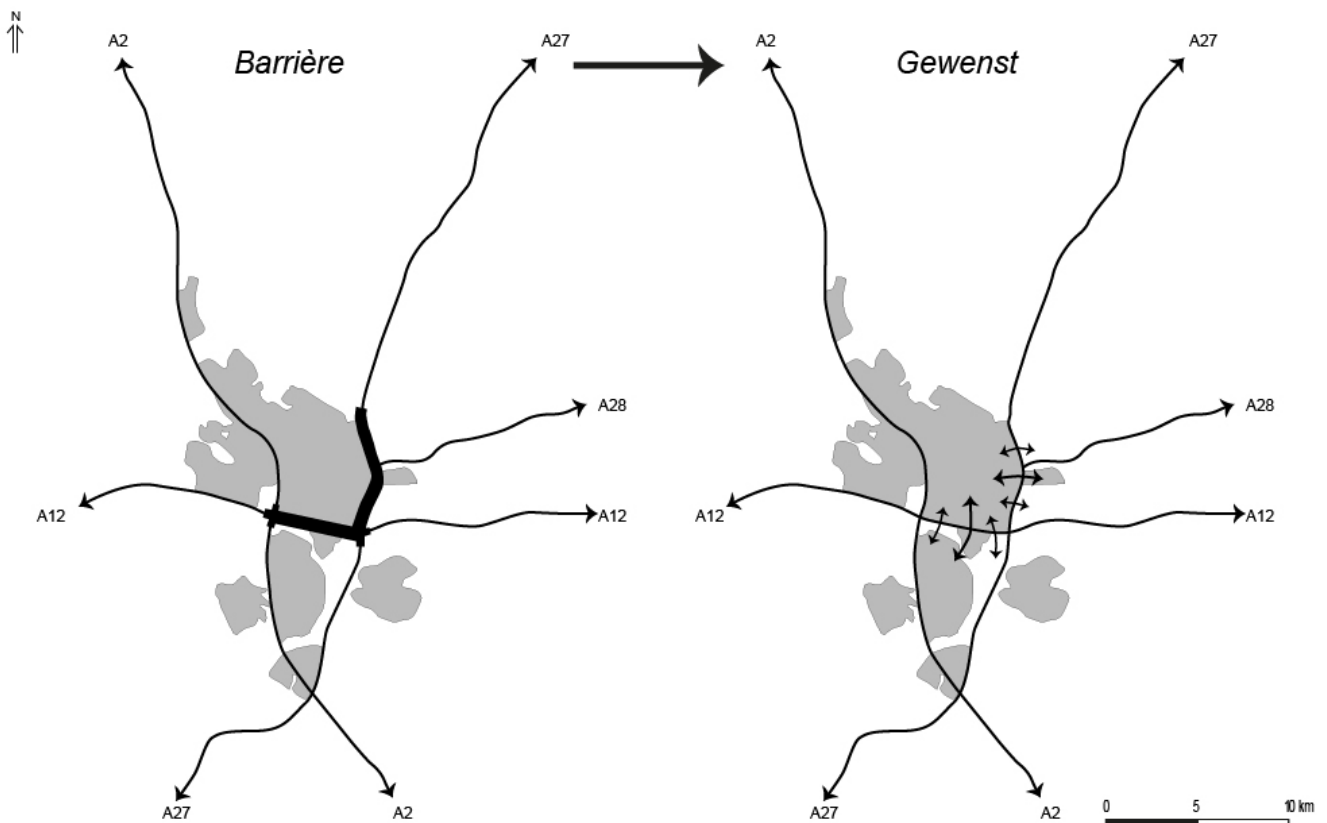
- Een advies specifiek gericht op het onderzoeksgebied (gekoppeld aan deelvraag 11) aan Rijkswaterstaat Dienst Utrecht;
- Een advies gericht op Rijkswaterstaat, in de regio (gekoppeld aan deelvraag 12).

8.1 Advies voor het onderzoeksgebied

Het eerste deel van de hoofdvraag heeft betrekking op het ontstaan van snijvlakken tussen ambities en projecten van de verschillende partijen. In het vorige hoofdstuk zijn de snijvlakken, waar de ambities van alle partijen elkaar tegenkomen, geïnventariseerd. Gebleken is dat de ontwikkelingen van en rondom de A27 veel minder relevant zijn voor het onderzoek dan de ontwikkelingen op en rond de A12. Dat heeft vooral te maken met de mate waarin nog mogelijkheden bestaan om deze om te buigen en de dynamiek in het aangrenzende gebied. Zowel op het gebied van de invulling als de realisatietermijn is de ontwikkeling van de A12-zone ‘kneedbaarder’. Dit deel van het advies focust zich dan ook op de A12(-zone).

De tweede vraag die in de hoofdvraag is verwerkt heeft betrekking op het benutten van de ontstane (of te creëren) kansen. De A12 ligt midden in de ontwikkelingslocatie A12-zone. Daardoor wordt het onderzoeksgebied niet alleen fysiek ‘doorsneden’ maar wordt ook het gebruik van de A12 wezenlijk beïnvloed door de wijze waarop aan het gebied qua verstedelijking en verkeerskundig invulling gaat worden gegeven. Het realiseren van 15.000 woningen in dit gebied zorgt in potentie, zonder flankerende maatregelen, voor een flinke toename van de verkeersdruk op de A12. De A12 (en ook de A27) werkt als een barrière in het gebied. Door deze barrière is de noord-zuidverbinding tussen stad Utrecht en Nieuwegein-Houten slecht (geldt ook voor de verbinding stad – Uithof). Door deze barrière zoveel mogelijk te beperken, kunnen de relaties ook voor langzaam verkeer worden verbeterd, is stedenbouwkundige interactie tussen de gebieden mogelijk en kunnen aan elkaar grenzende gebieden meer als één grootstedelijk gebied gaan functioneren. Dit kan door met de omgevingspartijen in dialoog te gaan over de uitbreidingen van de A12, kunnen mogelijke oplossingen worden bedacht om enerzijds de barrière zoveel mogelijk weg te nemen en anderzijds een zodanig samenhangende wijze van stedenbouw en infrastructurele planning te bedrijven dat daardoor minder autogebruik wordt gefaciliteerd. Afbeelding 8.1 geeft de barrièrewerking en de gewenste situatie helder weer.

Momenteel zorgt het verschil in planningshorizonnen voor een ongelijkheid en vallen er gaten in de planning tussen de ontwikkeling van de hoofdinfrastructuur en de ontwikkeling van het gebied eromheen. De A12 is ten opzichte van het A27-deel van de Ring Utrecht weliswaar in het MIRT naar achteren geschoven, maar zal toch snel na 2020 uitbreiding behoeven.



Afbeelding 8.1 Barrièrewerking

De stedelijke invulling van de A12-zone is echter pas op langere termijn aan de orde, omdat er momenteel geen programmatische ruimte voor is en andere ontwikkelingen zoals Rijnenburg en overloop naar Almere eerder zijn voorzien. Momenteel wordt meer structurele ontwikkeling pas voorzien vanaf 2030.

Er zou zich een nieuwe kans kunnen voordoen wanneer het lukt de planningshorizon van A12 en aangrenzend gebied dichterbij elkaar te brengen.

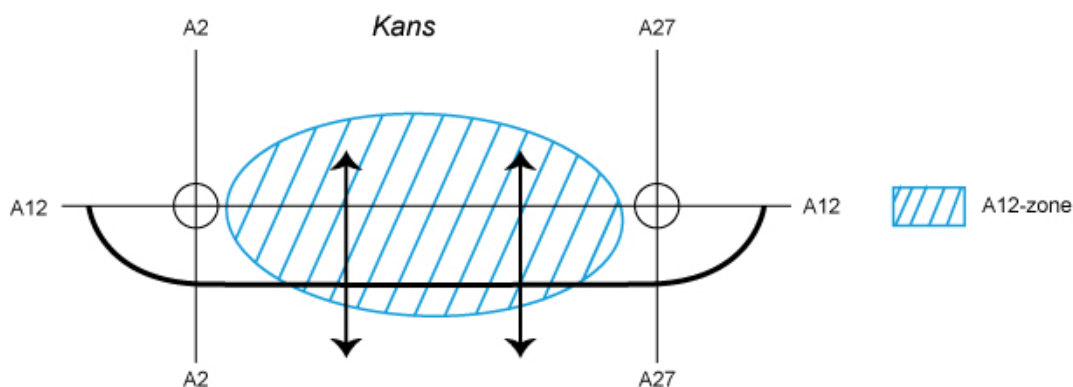
Herprioritering van de toekomstige ontwikkelingslocaties zou een oplossing kunnen bieden. In plaats van op de middellange termijn de polder Rijnenburg te ontwikkelen of voor Utrecht in Almere te bouwen zou juist de A12-zone naar voren kunnen worden gehaald en Rijnenburg en/of Almere in 'de wacht worden gezet'. Een soortgelijk effect zou kunnen worden bereikt door de planning van de generieke uitbreiding van de A12 met het toevoegen van een rijstrook in beide richtingen naar achteren te schuiven en bijvoorbeeld voorlopig te volstaan met een benuttingsoplossing (bijvoorbeeld het inzetten van de spitsstroken ook buiten de spits). Dit vereist wel het losknippen van de A12 van de momenteel lopende planstudie naar de Ring en die waar het het hoofdwegennet betreft te beperken tot de A27.

Door op deze wijze de planningshorizonnen van de verschillende partijen op elkaar af te stemmen en dichterbij elkaar te brengen worden onnodige investeringen vermeden. Met omgevingspartijen integraal een oplossing bedenken voor de ontwikkelingen van de A12-zone op langere termijn, inclusief de consequenties die dit heeft voor het verkeers- en vervoerssysteem in het algemeen en de A12 in het bijzonder, bespaart niet alleen tijd (en geld) maar kan bovendien tot een grotere maatschappelijke meerwaarde leiden dan wanneer elke partij afzonderlijk zijn eigen doelen zou nastreven. Bij dit advies is geen rekening gehouden met financiële consequenties van het schuiven in de planningshorizonnen.

Alleen als de ontwikkelingen van woningen, voorzieningen, openbaar vervoer en het wegennet op elkaar worden afgestemd, kan een win-winsituatie worden gecreëerd.

Voor Rijkswaterstaat liggen inhoudelijk de grootste kansen in:

- De wijze van ontsluiting van het gebied. Een goede oplossing zou een parallelle regionale weg als afleider van de A12 kunnen zijn, wat ook voor omgevingspartijen kansen met zich meebrengt. Afbeelding 8.2 geeft deze afleider schematisch weer.



Afbeelding 8.2 Afleider A12

De afleider biedt kansen om de A12-zone goed te ontsluiten, wat ook vanuit economisch oogpunt een belangrijke voorwaarde voor ontwikkeling is. Door deze nieuwe weg reeds ten westen van Oudenrijn en ten oosten van Lunetten te verbinden op het hoofdwegennet kan de druk van de A12-parallelbanen worden gedeeld. Daardoor kan de A12 zich meer als 'turbosnelweg' voor het doorgaande verkeer gaan profileren en zou eventueel zelfs het aantal aansluitingen op de parallelbaan, die zo dicht op de knooppunten Oudenrijn en Lunetten verstorend werken, kunnen worden beperkt. Het doorgaande verkeer ondervindt dan minder hinder van afslaand verkeer. Op het moment bevinden zich op de A12 hoofd- en parallelrijbanen (de rijbaan wordt fysiek in tweeën gedeeld zodat er doorgaande en afslaande rijbanen zijn), maar door het realiseren van een afleider zou de verdeling tussen deze subsystemen mogelijk nog kunnen worden aangepast door meer stroken voor het doorgaande verkeer te gaan gebruiken. Daarnaast wordt de barrièrewerking van de A12 verminderd doordat een of meer afslagen worden weggehaald. Ook kan de hierdoor ontstane ruimte ten goede komen aan het realiseren van hoogwaardige intensief bebouwde openbaar vervoersknooppunten;

- Het realiseren van een schaa sprong in het openbaar vervoer die zou kunnen bestaan uit een tangentele verbinding waar de regio reeds ambities voor heeft uitgesproken. Ook het via het gebied leiden van een door de regio gewenste spoorlijn naar Breda kan hiervoor worden ingezet. Gecombineerd met betere fietsverbindingen tussen gebieden aan weerszijden van de A12 en een weloverwogen verdichting rond knooppunten en finetuning van de aard van de functies in het gebied die gevoelig zijn voor fiets en openbaar vervoersgebruik kan een echte binnenstedelijke locatie ontstaan die substantieel minder autoverkeer produceert dan alternatieve locaties in het buitengebied (zoals al eerder genoemde locaties als Rijnburg en Almere).

Om de kansen te kunnen verzilveren is een aantal concrete processtappen door Rijkswaterstaat Dienst Utrecht nodig:

- Op korte termijn met de omgevingspartijen (provincie Utrecht, Bestuur Regio Utrecht en gemeente Utrecht) de dialoog voorzetten over afzonderlijke én gezamenlijke doelstellingen en ambities voor de A12-zone;
- Gezamenlijk zoeken naar mogelijkheden om de plannings van gebiedsontwikkeling of aanpassing infrastructuur naar voren of naar acteren schuiven, zodat ze beter op elkaar aansluiten en onnodige investeringen worden vermeden;
- Daarbij de argumenten uitwisselen over het eventueel realiseren van een afleider van de A12 die ten westen van knooppunt Oudenrijn en ten oosten van knooppunt Lunetten met het hoofdwegennet wordt verbonden. Wat kan er nu worden gerealiseerd of overzien zodat het op de lange termijn goed gaat.

Deelvraag 11:

“Hoe kunnen de ‘snijdende’ beleidsstukken tot kansen worden omgebogen?”

Snijdende beleidsstukken bieden, daar waar ze inhoudelijk al dicht bij elkaar liggen, vooral kansen wanneer ambities op dezelfde tijdsperiode betrekking hebben. Door integraal naar ontwikkelingen van snelweg en omgeving te kijken kunnen elkaar negatief beïnvloedende ontwikkelingen worden beperkt en ontstaan kansen om tot een maatschappelijke meerwaarde te komen. Voor de A12-zone liggen kansen om het gebied integraal eerder te realiseren zodat daar bij de planningvorming van de A12 beter rekening mee gehouden kan worden, per saldo helpt het wanneer planningshorizonnen van verschillende partijen dichter bij elkaar komen. Het realiseren van een afleider van de A12 biedt voor Rijkswaterstaat de grootste kans, om zowel de barrièrewerking van de A12 te verminderen als het gebied beter te ontsluiten. Daarnaast is een duurzame en een op multimodale bereikbaarheid gerichte invulling van het gebied een kans voor Rijkswaterstaat. Burgers en bedrijven worden daarmee in een situatie gebracht waarbij ze daadwerkelijk modaliteitskeuzes hebben, daardoor de auto minder hoeven te gebruiken en dus de snelweg minder hoeven te belasten.

8.2 Advies Rijkswaterstaat: sterk in de regio

Het tweede en laatste deel van het advies richt zich op Rijkswaterstaat in de regio. In deze paragraaf worden verschillende doelen uit het *‘Ondernemingsplan 2015’* gekoppeld aan de bevindingen uit de literatuur en interviews, en meer specifiek en concreet gemaakt voor het onderzoeksgebied. Wat moet Rijkswaterstaat doen om deze doelen uit het *‘Ondernemingsplan 2015’* te behalen, gegeven hoe andere partijen naar Rijkswaterstaat kijken én gegeven de kansen die zich hier ook in de ogen van medewerkers van Rijkswaterstaat zélf voordoen.

Uit de interviews is gebleken dat voor andere partijen Rijkswaterstaat een zeer gesloten houding heeft, waardoor het lijkt alsof er alleen maar naar extra asfalt aanleggen wordt gekeken zonder dat er verdere (maatschappelijke) afwegingen worden gemaakt. Rijkswaterstaat opereert nog vaak van binnen naar buiten, pas als intern knopen zijn doorgehakt wordt dit naar buiten gebracht, dit proces blijft binnen de muren van Rijkswaterstaat. Het *‘Ondernemingsplan 2015’* stuurt aan op een veranderende werkwijze door van buiten naar binnen te werken, wat aansluit bij het (nog te ontwerpen) ‘sterk in de regio’ proces. Dat betekent dat Rijkswaterstaat vanuit de gebruiker en omgeving moet leren kijken, ook al is dit niet haar core-business, wat voort moet komen uit breder beleid van het Rijk (ministerie Infrastructuur en Milieu). Rijkswaterstaat kan ook naar buiten treden met andere wensen dan alleen maar het beheren of realiseren van infrastructuur.

In de ruimtelijke arena van *Hoofdstuk 2 Afwegingskader* ligt besloten dat Rijkswaterstaat wensen van andere partijen tegemoet mag komen wanneer die in belang van de missie en doelen zijn. Rijkswaterstaat en haar omgevingspartijen zouden bij de samenwerking niet alleen moeten kijken naar het werkpakket en de portefeuille, maar juist naar het functioneren van het netwerk en de kwaliteit van de omgeving. Hierdoor kan een soort onderhandelings situatie ontstaan waarin Rijkswaterstaat iets van de omgevingspartijen wil én de omgevingspartijen iets van Rijkswaterstaat willen. Een dergelijke ‘samenwerkingsagenda’ kan worden gevuld met lopende zaken, maar is bij uitstek geschikt voor grote integrale gebieden/ gebiedsontwikkelingen zoals de A12-zone op wat langere termijn. Deze rol in de ruimtelijke arena zal meer in de opdrachtverlening van de verschillende regionale diensten moeten worden verankerd.

Gedurende de samenwerking moeten de belangen van iedere omgevingspartij worden besproken, waardoor er niet een dominante partij ontstaat.

In beginsel is iedere partij 'gelijk' tijdens de samenwerking. De grootste meerwaarde in de samenwerking zit in het zo vroeg mogelijk betrekken van de omgevingspartijen op het moment dat ontwikkelingen worden voorbereid en het zelf zo vroeg mogelijk betrokken raken bij ontwikkelingen in de omgeving. Hoe eerder de omgevingspartijen betrokken worden in het proces hoe meer begrip en vertrouwen ontstaat. Twee belangrijke peilers in samenwerking. Ook zou Rijkswaterstaat af en toe 'speelgeld' moeten regelen om zo partijen die iets van Rijkswaterstaat willen tegemoet te kunnen komen, zonder dat 'wettelijke grenzen' en het projectbudget hierbij een rol spelen. Dit is overigens geen spel met maar één kassier. Omgevingspartijen dienen bijvoorbeeld bij investeringen in vermindering van barrièrewerking niet alleen om geld te vragen maar het verdient aanbeveling ook zelf hier geld voor uit te trekken en zelf actie te ondernemen in de aangrenzende gebieden. Daarmee wordt het belang dat ze zeggen te hebben namelijk bevestigd.

In de interviews is een aantal casussen voorgelegd met betrekking tot projecten rond de Ring Utrecht. Een hiervan is het Lunettense bewonersinitiatief om studentenwoningen over de A12 te bouwen. Naast het aanbieden van studentenwoningen, waar altijd vraag naar is, werken de woningen ook als geluidswal. Rijkswaterstaat is geneigd dergelijke initiatieven af te blazen doordat het onder andere onveilig is. In plaats van gelijk te zeggen wat er niet mogelijk is, zou Rijkswaterstaat bij initiatieven moeten informeren over wat wél mogelijk is. Geluidswallen zijn noodzakelijk en wanneer dergelijke woningen zouden worden gebouwd zou dit Rijkswaterstaat niet alleen geld voor de realisatie schelen, maar misschien ook voor beheer en onderhoud. Het Rijk zou dergelijke initiatieven juist moeten stimuleren. Hier ligt een kans om tot maatschappelijke meerwaarde te komen.

Daarnaast zou Rijkswaterstaat signalen naar buiten moeten afgeven dat er altijd te praten valt, ook als er geen projecten gerealiseerd worden. Slimme oplossingen op het gebied van ruimte en mobiliteit zijn altijd welkom, zeker in tijden van financiële krapte. De wegen liggen er immers 24 uur per dag en ook andere partijen kunnen Rijkswaterstaat helpen in het belang van een vlotte en veilige doorstroming.

Tot slot is het belangrijk dat het Rijk (dus ook het ministerie Infrastructuur en Ruimte) het belang van samenwerking met de omgeving en de maatschappelijke meerwaarde inziet. Het omgevingsgericht handelen van Rijkswaterstaat, onder andere op het gebied van duurzame mobiliteit en het versterken van de ruimtelijke kwaliteit, mondt veelal uit in een hogere rekening, maar ook in besparingen elders en een grotere maatschappelijke meerwaarde. Hoe meer het Rijk dit belang inziet, hoe groter de kans van slagen is.

Deelvraag 12:

"Hoe kunnen de kansen worden gekoppeld aan het Ondernemingsplan 2015?"

De ambitie van Rijkswaterstaat, zoals onder andere in het 'Ondernemingsplan 2015' is beschreven, biedt handvatten voor een veranderende werkwijze. Er moet veel gebeuren om daar te komen, zoals in het advies staat beschreven:

- Verankeren en breder toepassen samenwerkingsgedachte zoals beschreven in conceptueel model ruimtelijke arena in de netwerkvisie uit *Hoofdstuk 2 Afwegingskader*;
- Gerichtere opdrachtverlening waar de regionale dienst ook zelf, mede vanuit de omgevingsrol, voor gaat zorgen;
- Veranderende houding/gedrag ten opzichte van samenwerking met omgevingspartijen en mogelijkheden om te praten/investeren met partijen én burgers;
- Meer aandacht voor wisselwerking ruimte en infrastructuur én inhoudelijk belang inzien voor maatschappelijke meerwaarde, óók vanuit het Rijk.

Bronnen en referenties

Gedurende het onderzoek zijn er verschillende bronnen geraadpleegd, zowel documenten, internetpagina's als personen, deze worden hieronder beschreven.

Bron definities

- RBOI adviseurs ruimtelijke ordening (maart 2012). *Bestemmingsplan Wijdemeren – Kernen Ankeveen, Kortenhoef en Nieuw Loosdrecht*. p.17.
- Rijksoverheid (maart 2012). *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*.
- Vereniging Nederlandse Gemeenten (2009) *Mobiliteitsbeleid op lokaal niveau* p. 19.
- Wikipedia (februari 2012). *Agentschap*. Beschikbaar op: <http://nl.wikipedia.org/wiki/Agentschap> (geraadpleegd op 20 maart 2012).

Bron kleur blauw

- Overheidskleur blauw, uit de *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte* (maart 2012). RGB-code 0; 159; 223.

Bron ondergrond kaart

- van Aalst, J. W. (maart 2012). *Provinciekaart Utrecht*. Zeist, Imergis Organisatiebloei. Beschikbaar op: <http://www.imergis.nl/map/2012-P06-UT-basis.jpg> (geraadpleegd op 13 april 2012).

Bron organogrammen

- Rijksoverheid (2012). *Organogram Ministerie Infrastructuur en Milieu*. Beschikbaar op: <http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm/organisatie/organogram> (geraadpleegd op 13 april 2012).
- Rijkswaterstaat (2012). *Organogram Rijkswaterstaat*. Beschikbaar op: http://www.rijkswaterstaat.nl/over_ons/adressen_en_diensten/ (geraadpleegd op 3 april 2012).

Literatuur

- Baarde, D. B. & de Goede, M. P. de (juli 2006). *Basisboek Methoden en Technieken: Handleiding voor het opzetten en uitvoeren van een onderzoek* (4^e herz. dr.) Wolters-Noordhoff. ISBN 9789020733150.
- Elshof, M en Pieters, I. (augustus 2011). *Een goed onderzoek*. ThiemeMeulenhoff Bv. ISBN 9789006950847

Personen

Hogeschool Utrecht

- Peter Martens (eerste begeleider, Hogeschooldocent)
- Bas Ouwehand (tweede begeleider, Hogeschooldocent)

Rijkswaterstaat

- Hans Degenaar (inhoudelijke begeleider, Senior Adviseur – Cluster Integraal Advies)
- Thijs Jansen (Rijkswaterstaat Trainee bij Planstudie Ring Utrecht)
- Jan van Kempen (bedrijfsbegeleider, Teamleider Cluster Integraal Advies)
- Els de Mare (Coördinator Ruimtelijke Kwaliteit)

Provincie Utrecht

- Marielle Hoefsloot (Coördinator Ruimtelijke Kwaliteit)
- Jacqueline Sellink (Strategische Ruimtelijke Ontwikkeling)

Bestuur Regio Utrecht

- Wouter van Mierlo (Projectmanager MIRT-onderzoek regionaal OV)

Gemeente Utrecht

- Jan de Weerd (Hoofd Strategie Stadsontwikkeling)

Rapporten

- Bestuur Regio Utrecht (maart 2008). *OV-ambitiedocument*.
- Bestuur Regio Utrecht (juni 2011). *Regiodocument BRU – Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie*.
- Bestuur Regio Utrecht (december 2005). *Regionaal StructuurPlan 2005 – 2015*.
- Bestuur Regio Utrecht (oktober 2004). *Regionaal Verkeers- en Vervoersplan 2005 – 2015*.
- Bestuur Regio Utrecht (februari 2012). *Snel, betrouwbaar en effectief – OV-visie voor de regio Utrecht*.
- Gemeente Utrecht (januari 2012). *Ambitiedocument. Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar*.
- Gemeente Utrecht (juli 2004). *Structuurvisie Utrecht 2015 – 2030*.
- Provincie Utrecht (april 2012). *Ontwerp Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie Utrecht 2013 – 2025*.
- Provincie Utrecht (december 2004). *Streekplan 2005 – 2015*.
- Rijksoverheid (vrijdag 9 maart 2012) *kamerstuk 33047 nr. 3, Voortgangsbericht visie bestuur en bestuurlijke inrichting*.
- Rijksoverheid (september 2011). *MIRT Projectenboek 2012*.
- Rijksoverheid (maart 2012). *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*.
- Rijkswaterstaat (juni 2010). *Beheerkader Netwerken*.
- Rijkswaterstaat (augustus 2011). *Ondernemingsplan 2015*.
- Stuurgroep A12-zone (mei 2011). *Verstedelijksperspectief A12 Centraal*.

Websites

- Provincie Utrecht (februari 2012). *Wat doet de provincie*. Beschikbaar op: <http://www.provincie-utrecht.nl/politiek-bestuur/doet-provincie/> (geraadpleegd op 05 april 2012).
- Rijksoverheid (z.j.). *Wat is de gemeente*. Beschikbaar op: <http://www.overheid.nl/zowerktdeoverheid/wievormendeoverheid/degemeente> (geraadpleegd op 05 april 2012).
- Rijksoverheid (z.j.). *Wet beheer rijkswaterstaatswerken*. Beschikbaar op: http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten_en_regelgeving/wet_beheer_rijkswaterstaatwerken/ (geraadpleegd op 21 mei 2012).
- Rijkswaterstaat (z.j.). *Dagelijks bestuur en Staf Directoraat-Generaal*. Beschikbaar op: http://www.rijkswaterstaat.nl/over_ons/adressen_en_diensten/bestuur_staf/ (geraadpleegd op 25 mei 2012).

Afkortingen

Onderstaande afkortingen zijn opgenomen in dit onderzoek.

AMvB	Algemene Maatregel van Bestuur
Barro	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening
BDU	Brede doeluitkering
BO	Bestuurlijk overleg
BRU	Bestuur Regio Utrecht
DVS	Dienst Verkeer en Scheepvaart
EL&I	ministerie Economische Zaken, Landbouw en Innovatie
IenM	ministerie Infrastructuur en Milieu
ILT	Inspectie voor Leefomgeving en Transport
KNMI	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
NRU	Noordelijke Randweg Utrecht
OV	Openbaar vervoer
P+R	Park & Ride, Parkeer en Reis
Rarro	Regeling algemene regels ruimtelijke ordening
RWS	Rijkswaterstaat
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
VROM	(voormalig) ministerie Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu
VW	(voormalig) ministerie Verkeer en Waterstaat
Wgr	Wet gemeenschappelijke regelingen
Wro	Wet ruimtelijke ordening

Definities

Om het onderzoek voor eenieder leesbaar te maken, worden hier mogelijk onbekende definities toegelicht. Het merendeel van de definities, zijn definities zoals het Rijk ze bedoelt heeft. Gezien het feit dat dit onderzoek vanuit Rijkswaterstaat is geschreven, zijn de definities overgenomen uit de *'Structuurvisie Infrastructuur en Milieu'* (maart 2012). Definities met een * zijn zelf geformuleerd en definities met ** zijn voorzien van bronvermelding.

Achterlandverbindingen

De internationale verbindingen voor personen en goederen (wegen, spoorwegen en vaarwegen) van de gebieden van de mainports, brainport en greenports met het achterland (België, Duitsland en de rest van Europa). De voor het goederenvervoer belangrijkste achterlandverbindingen behoren tot het internationale kernnetwerk logistiek.

Agentschap**

Zelfstandig onderdeel van een ministerie met eigen beheer, directie en begroting en heeft een ondersteunende of uitvoerende taak. (Bron: Wikipedia (februari 2012) *Agentschap*)

Algemene maatregel van bestuur

Een besluit van de regering waarin wettelijke regels nader worden uitgewerkt.

Ambitiedocument*

Een document met daarin ambities voor een stad, regio of gebied beschreven. Dit zijn doelstellingen die de desbetreffende partij wil behalen bovenop de doelstellingen die in de beleidsstukken staan beschreven. Feitelijk zijn ambities extra doelstellingen die de betreffende partij nastreeft.

Beleidsdocument*

Een document waarin de beleidskoers van de betreffende partij wordt beschreven. De beleidskoers omvat verschillende doelstellingen die de partij binnen een beschreven tijdspanne wil behalen.

Bereikbaarheid

De moeite (uitgedrukt in tijd en kosten) die het gebruikers van deur tot deur kost om hun bestemming te bereiken.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening**

Een besluit dat de mogelijkheid geeft om rijksbelangen beter op te laten nemen in ruimtelijke plannen van lagere overheden (Bron: RBOI adviseurs ruimtelijke ordening (maart 2012) *Bestemmingsplan Wijdmeren – Kernen Ankeveen, Kortenhoef en Nieuw Loosdrecht*)

Brainport

Regio waarvan de economische kracht berust op een combinatie van kennis en innovatie in hightech toepassingen.

Brede doeluitkering verkeer en vervoer**

Financiële bijdrage die regio's en provincies ontvangen van het ministerie Infrastructuur en Milieu, bedoelt voor de uitvoering van verkeer- en vervoersbeleid op lokaal en regionaal niveau. (Bron: Vereniging Nederlandse Gemeenten (2009) *Mobiliteitsbeleid op lokaal niveau*)

Concurrentiekracht/concurrentiepositie

De mate waarin een gebied of land economisch beter weet te presteren dan een ander land of gebied.

Duurzame mobiliteit

Mobiliteit met stillere, schonere, zuinigere en veiligere voertuigen.

Duurzame ontwikkeling

Ontwikkeling die aansluit op de behoeften van het heden zonder het vermogen van toekomstige generaties om in hun eigen behoeften te voorzien, in gevaar te brengen.

Draaischijf van Nederland*

In Utrecht komen vier belangrijke wegen van Nederland samen, de A2, A12, A27 en A28. Tevens liggen in Utrecht vele drukke knooppunten (Oudenrijn, Lunetten, Rijnsweerd en Everdingen). Het knooppunt Oudenrijn is het drukste knooppunt in Nederland. Stagneert het verkeer daar, dan is dat verderop in het land nog te merken. De klaverturbine (vanuit de lucht lijkt het op een klaver met ingewikkelde lussen eromheen) verwerkt dagelijks 225.000 motorvoertuigen en is daarmee het belangrijkste knooppunt van Nederland. Het wordt daarom ook wel de 'Draaischijf van Nederland' genoemd.

Externe veiligheid

De risico's voor mens en milieu bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Greenport

Groot tuinbouwcluster waarin planten, bomen, bollen, bloemen en groenten worden geproduceerd en verhandeld. Het betreft zowel productie onder glas (de glastuinbouw) als in de open lucht (vooral de bollenteelt en boomsierteelt). Behalve productie en handel is er sprake van een hele keten van activiteiten met onder andere kassenbouw, techniek, transport, onderwijs, onderzoek en veredeling.

Hoofdwatersysteem

Het samenhangend geheel van oppervlaktewater en grondwater van nationale betekenis, met bijbehorende bergingsgebieden, waterkeringen en ondersteunende infrastructuur.

Hoofdwegennet

Het samenhangend geheel van A-wegen en N-wegen die in beheer zijn bij het Rijk en die doorgaans gezien hun functie van nationaal belang zijn, en dat ook wel wordt aangeduid als het rijkswegennet.

Infrastructuurfonds

Fonds waaruit de kosten worden betaald van aanleg, beheer, onderhoud en bediening van infrastructuur die door het Rijk wordt of zal worden beheerd, evenals de uitgaven ten behoeve van daarmee samenhangende basisinformatie.

Kansen*

Mogelijkheden voor bijvoorbeeld kostenbesparing in een project, meer draagvlak met de omgeving, versnelling van een project, minder mobiliteit of integralere oplossingen met meer ruimtelijke kwaliteit en een hoger duurzaamheidsgehalte.

Ketenmobiliteit

Mobiliteit waarbij verschillende vervoersmodaliteiten gecombineerd worden en waarbij tijdens de verplaatsing kan worden overgestapt van de ene naar de andere modaliteit.

Knooppunt

Kruispunt waar verschillende vervoersstromen samenkomen, vaak in combinatie met stedelijke ontwikkeling.

Mainport

Centrale (lucht)haven waarop de belangrijkste intercontinentale vervoerstromen zijn gericht en die fungeert als belangrijke toegangspoort van waaruit verdere distributie over het desbetreffende werelddeel plaatsvindt.

Mobiliteit

Verzamelbegrip voor vervoersbewegingen.

Multimodaal

Het samenkomen en de integratie van verschillende vervoerswijzen, bijvoorbeeld (vracht)auto, trein, schip, vliegtuig, tram, metro, bus, fiets en lopen.

Nationaal belang

Van nationaal belang zijn onderwerpen waar het Rijk verantwoordelijkheid voor neemt. Dit kan aan de orde zijn indien:

- Een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt;
- Over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan;
- Een onderwerp provincie- of landsgrensoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent, ofwel in beheer bij het Rijk is.

Openbaar vervoer*

Vervoersmiddelen die voor eenieder toegankelijk zijn. De bekendste vormen van openbaar vervoer zijn bus, tram en trein.

Park & Ride, Parkeer en Reis*

Voorziening waar de reiziger zijn of haar auto parkeert om vervolgens door middel van het openbaar vervoer zijn of haar reis te vervolgen.

Randstad

Economisch belangrijk gebied in Nederland waarbinnen de vier grootste steden van Nederland en hun ommeland liggen.

Regeling algemene regels ruimtelijke ordening*

Bij behorende ministeriële regelingen van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.

Regionaal openbaar vervoer

Stads- en streekvervoer onder verantwoordelijkheid van decentrale overheden.

Robuust mobiliteitssysteem

Een mobiliteitssysteem dat adequaat blijft functioneren in gevallen van verstorende omstandigheden als ongevallen, (slechte) weersomstandigheden of andere storingen.

Rijkswaterstaters*

Medewerkers van Rijkswaterstaat.

Ruimtelijke hoofdstructuur

De nationale ruimtelijke hoofdstructuur omvat gebieden en netwerken die voor de ruimtelijke structuur en het functioneren van Nederland van nationaal belang zijn.

Ruimtelijke kwaliteit

De mate waarin een plek voorziet in de behoefte van mensen: gebruikswaarde + belevingswaarde + toekomstwaarde.

Snijvlak*

Het direct (fysiek) of indirect (door gebruik) samenkomen van ambities of beleidsplannen van verschillende partijen, die vaak ruimtelijk tot uiting komen. Daarvan afgeleid gaat het vaak ook om het verbinden van zaken als geld (in de zin van budgetten van meerdere partijen) en tijd (in termen van planning van verschillende ontwikkelingen ten opzichte van elkaar).

Stedelijk gebied

Een stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel en horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal-culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur.

Stedelijke regio

Gebied van meerdere steden en omliggende landelijk gebied waartussen een bepaalde functionele relatie bestaat.

Vestigingsklimaat

Omstandigheden die de vestiging van burgers of bedrijven in specifieke landen, regio's of steden beïnvloeden. Dit kunnen zowel fysieke als niet-fysieke omstandigheden zijn, zoals bereikbaarheid en woningaanbod, maar ook opleidingsniveau en werkgelegenheid.

Wet beheer rijkswaterstaatswerken**

Nederlandse wet die regelt hoe rijkswaterstaatswerken (snelwegen, viaducten, tunnels, bruggen en dijken) beheerd en beschermd worden. (Bron: Rijkswaterstaat, z.j.)

Wet gemeenschappelijke regelingen*

Nederlandse wet die samenwerkingsverbanden tussen gemeenten, provincies en waterschappen regelt.

Wet ruimtelijke ordening

Nederlandse wet die regelt hoe ruimtelijke plannen in Nederland tot stand komen en gewijzigd worden.

Bijlagen

- I Bijlagen Hoofdstuk 2
- I-I Organogram ministerie Infrastructuur en Milieu

- II Bijlagen Hoofdstuk 3 Rijkswaterstaat
- II-I Organisatiestructuur RWS
- II-II Kaart beheersgebied Droog
- II-III Kaart beheersgebied Nat
- II-IV Interview Thijs Jansen
- II-V Interview Hans Degenaar en Els de Mare

- III Bijlagen Hoofdstuk 4 Provincie Utrecht
- III-I Ladder van Verdaas
- III-II Interview Jacqueline Sellink en Marielle Hoefsloot

- IV Bijlagen Hoofdstuk 5 Bestuur Regio Utrecht
- IV-I OV-tangenten
- IV-II Interview Wouter van Mierlo

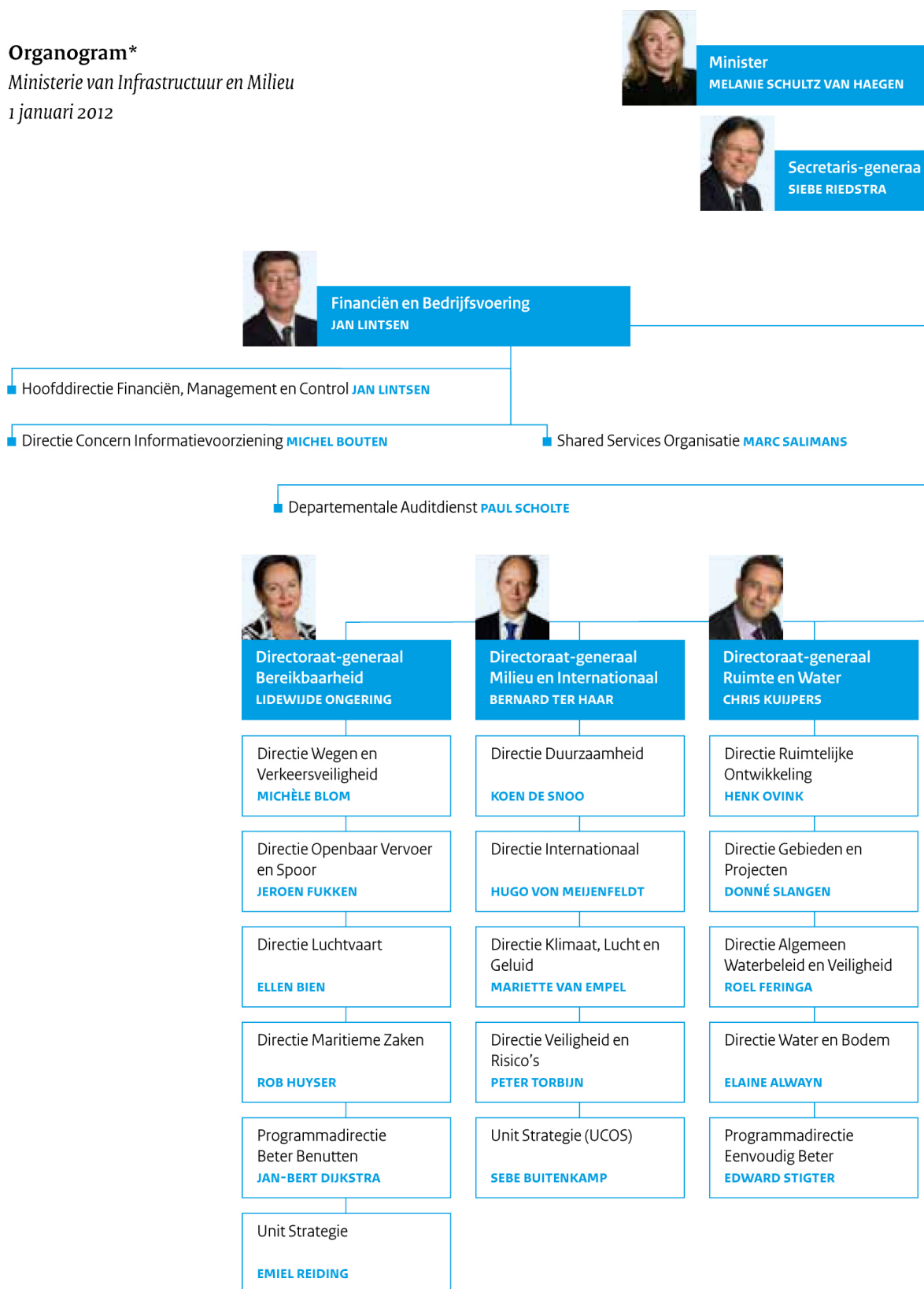
- V Bijlagen Hoofdstuk 6 Gemeente Utrecht
- V-I Interview Jan de Weerd

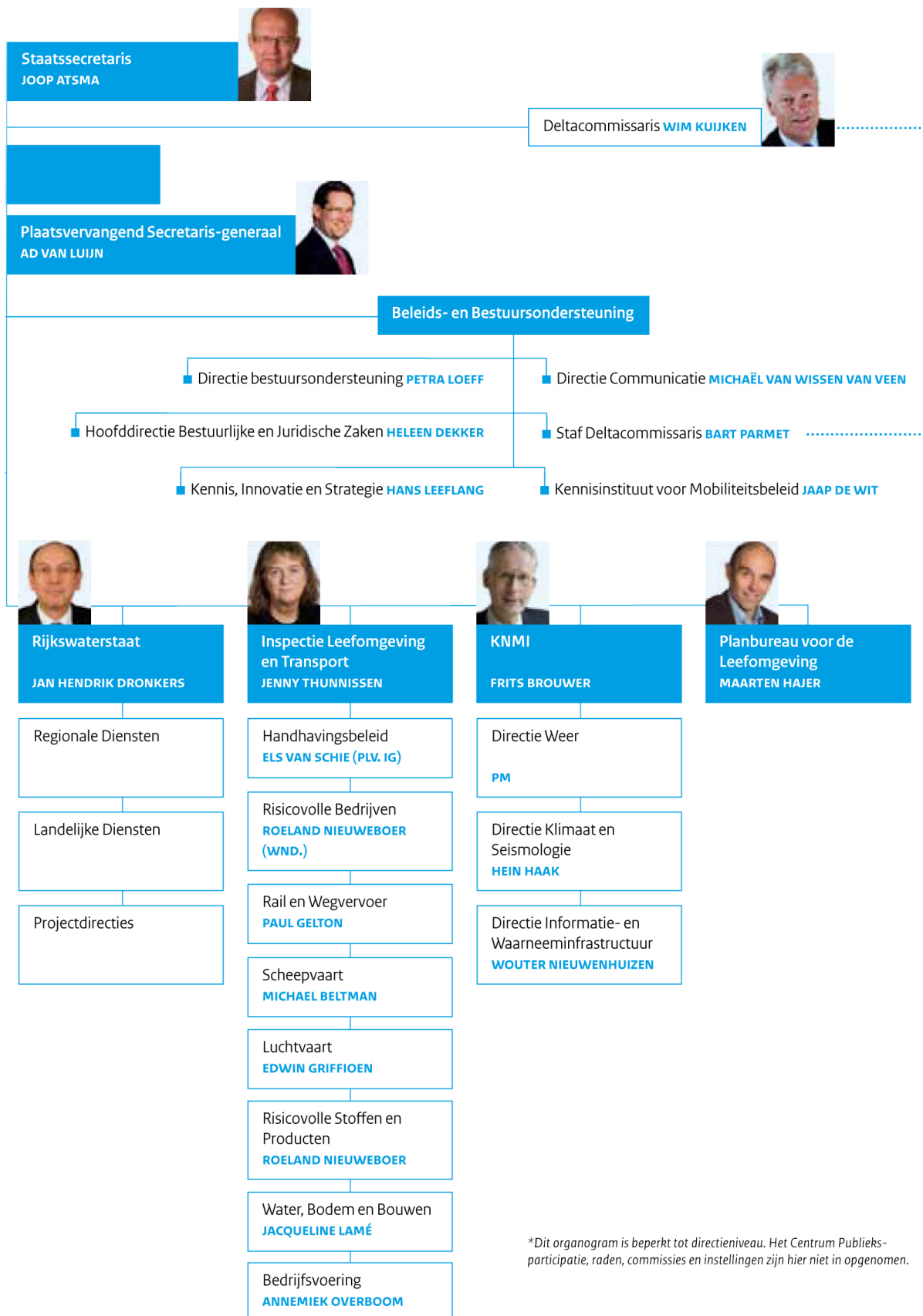
I-I Organogram ministerie Infrastructuur en Milieu

Organogram*

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

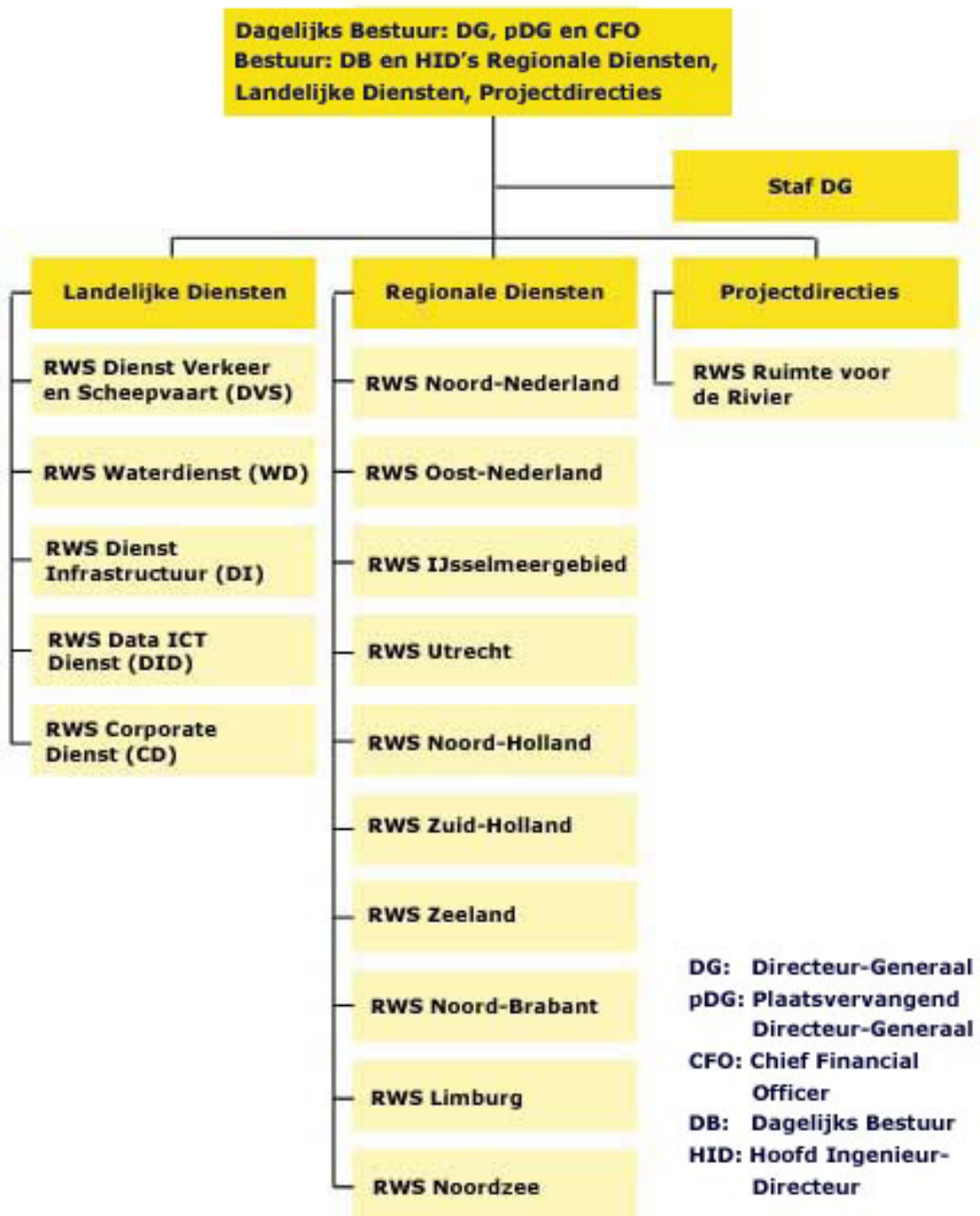
1 januari 2012



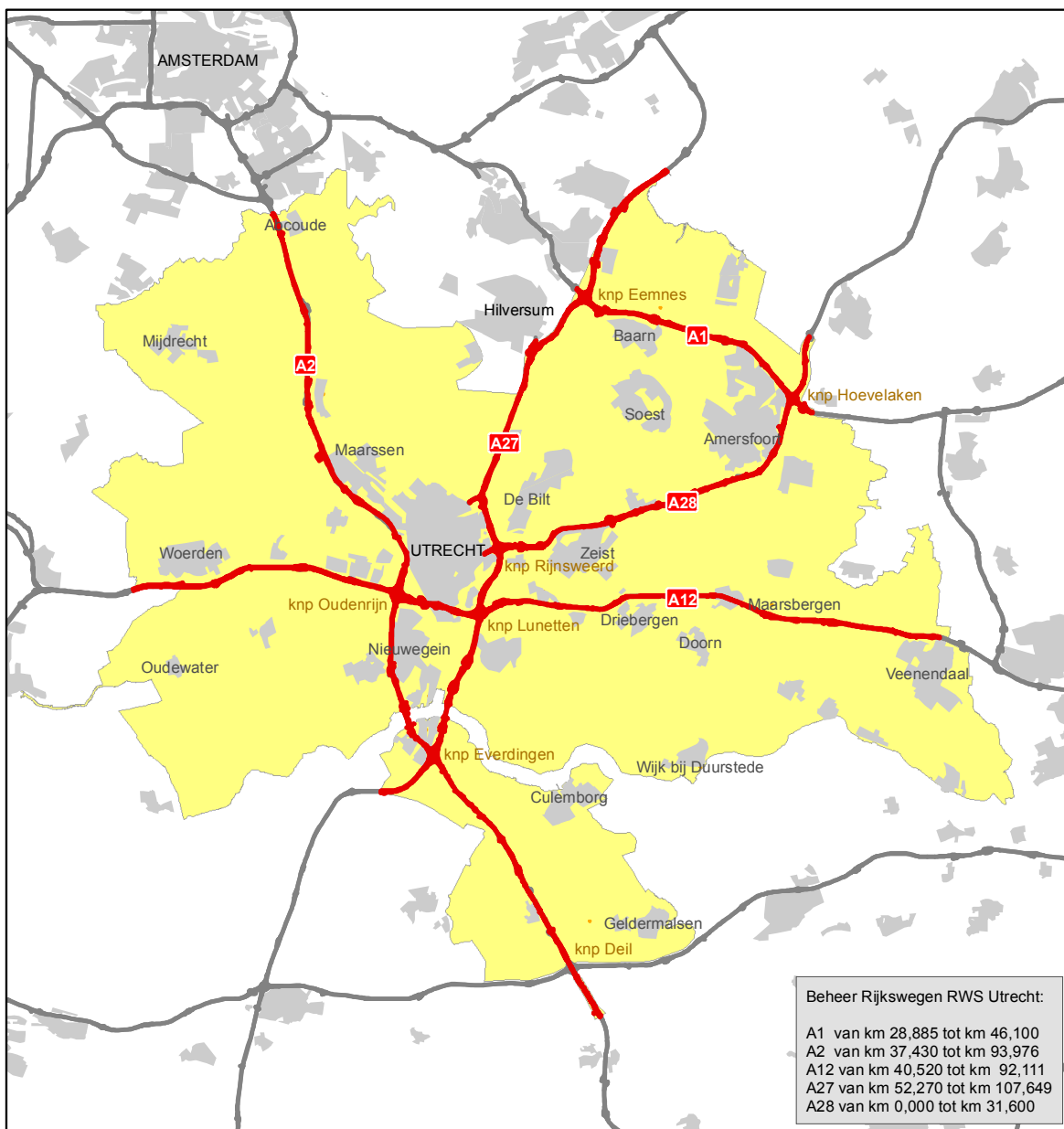


*Dit organogram is beperkt tot directieniveau. Het Centrum Publieks-participatie, raden, commissies en instellingen zijn hier niet in opgenomen.

II-I Organisatiestructuur Rijkswaterstaat



Beheergebied RWS Utrecht



Verklaring

- Rijkswegen
- Grens beheergebied RWS Utrecht
- RWS dienst Utrecht

Auteur: M. Trooster
 Datum: 18-04-2011
 Kaartnummer: DUT-GIS-2011-013-K
 Schaal (A4): 1:350.000

0 2,5 5 10 Kilometers



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
 Rijkswaterstaat
 Utrecht

Beheergebied RWS Utrecht (nat)



Verklaring

waterdistrict Utrecht

Auteur: M. Trooster
Datum: 18-04-2011
Kaartnummer: DUT-GIS-2011-014-K
Schaal (A4): 1:350.000

0 2.5 5 10 Kilometers



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Rijkswaterstaat
Utrecht

II-IV Interview Rijkswaterstaat

Locatie: Griffioenlaan 2, Utrecht

Datum: 26 april

Tijd: 11:00 – 12:00

Met: Thijs Jansen

Afdeling: Planvorming en Advies, Team Kennis

Functie: Rijkswaterstaat Trainee Planstudie Ring

Vragen:

- 1. Wat mis je in onderstaande literatuurlijst of zie ik anderszins nog iets belangrijks over het hoofd?*

Documenten: *Ondernemingsplan 2015*
 Beheerkader Netwerken
 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
 MIRT Projectenboek 2012

Voor het rapport dat ik vanuit DVS (Dienst Verkeer en Scheepvaart) heb geschreven heb ik een aantal onderzoeken gebruikt, zoals het onderzoek vanuit de waterdienst over Rijkswaterstaat en gebiedsontwikkeling. Hierbij gaat het onder andere over wat de rol van Rijkswaterstaat bij gebiedsontwikkeling door anderen partijen en wat de partijen van Rijkswaterstaat verwachten. Dit onderzoek is nog wel relevant.

- 2. Op welke thema's liggen in jouw eigen woorden de belangrijkste raakvlakken tussen het werk van de omgeving met dat van Rijkswaterstaat?*

(niet zeker hoe Rijkswaterstaat hier als organisatie tegenaan kijkt, maar naar m.i.) Rijkswaterstaat is een organisatie die zich bezighoudt met een onderdeelje van de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland; de infrastructuur. Daarmee hebben we te maken met alle ruimtelijke ontwikkelingen die er spelen, want alles hangt met elkaar samen. Alleen zijn wij verantwoordelijk voor dit ene deeltje. Op alles wat ruimtelijke ontwikkeling aangaat, ligt een raakvlak tussen Rijkswaterstaat en de omgeving. De vraag is per project hoe groot dat dan is. Maar er is altijd sprake van een relatie.

- 3. Is dat ook in geografische zin te duiden in termen van een lopend of voorgenomen project of het beheer of de ontwikkeling van een gebied?*

Infrastructuur vormt bij de meeste ruimtelijke projecten altijd een sleutelrol. Bijna alles wat er in Nederland wordt gebouwd heeft een bepaalde relatie met ofwel de snelweg ofwel de vaarweg. Een Utrecht-centrumontwikkeling heeft ongetwijfeld effect op de verkeersstromen rond de stad Utrecht en dus op de snelwegen van Rijkswaterstaat. Dat effect is waarschijnlijk zo onduidelijk en moeilijk te voorspellen. Dat er wat gebeurt weten we, maar wat. Hoe Rijkswaterstaat hier op zou moeten reageren, dat wordt heel lastig om te voorspellen.

4. Drietal casussen:

- a. *Wat is jouw opvatting over de ruimtelijke relatie tussen Utrecht en Nieuwegein c.q. Kanaleneiland en Westraven ter plekke van de onderdoorgang Galecopperbrug?*

Rijkswaterstaat heeft voornamelijk interesse in wat er over de brug heen gaat, maar is wel verantwoordelijk voor wat er verder rond de brug speelt. Rijkswaterstaat moet zich wel realiseren dat als ze er wat doen, dit consequenties voor de omgeving heeft. Maak in ieder geval een rondje gemeente, provincie, Bestuur Regio Utrecht; wat willen jullie hier? Is het mogelijk hier iets te combineren? Gaat het wel, is dit mooi meegenomen, wil er niemand meewerken of heeft niemand enige interesse, dan niet. Dan is er in ieder geval naar gekeken. En voorkom je om weer met oogkleppen op naar het project te kijken, puur vanuit de infrastructuur (wat overigens logisch is dat dat zo gebeurt). Verkeer en veiligheid van zo'n brug staat voor Rijkswaterstaat wel voorop, maar kan tijdens een project wel veel 'meenemen' (wensen vanuit andere partijen). Je moet je altijd afvragen in hoeverre het mogelijk is. Dan heb je in ieder geval gekeken. De winst zit vooral in het proberen te achterhalen wat de mogelijkheden zijn en als gedurende het proces blijkt dat andere partijen niet willen, het te duur is of voor allemaal problemen zorgt, dan is het jammer. Maar dan is er in ieder geval naar gekeken.

- b. *Wat vind je van bewonersideeën in het kader van Planstudie Ring om bij de wijk Lunetten studentenwoningen als geluidvoorziening te realiseren die over de A12 heen kragen?*

Als het plan voldoet aan de voorwaarden van Rijkswaterstaat (externe veiligheid, ect.) dat vinden ze het prima en zijn ze zeker bereid om daaraan mee te werken. Wij zijn niet verantwoordelijk voor zo'n project; wij gaan dit niet zelf opstarten en uitzoeken, partijen aan tafel houden en debatteren. Kan bijdragen aan een groter rendement van de ring, als de woningen gebruikt kunnen worden als geluidswerende voorziening. Dan hoeft Rijkswaterstaat ze zelf niet te bouwen en kan de wijk leefbaarder maken. Wel afvragen of dit voor Rijkswaterstaat nou echt een meerwaarde oplevert. Er zijn toch nog wel een aantal partijen voor Rijkswaterstaat; bewoners, gemeente en universiteit, die hier meer 'feeling' voor hebben. Voorkom dat iedereen denkt dat ze dit soort dingen gewoon bij Rijkswaterstaat kunnen neerleggen, zodat ze het zelf niet hoeven te doen.

- c. *Hoe kijk je aan tegen de economische betekenis van De Uithof en welke extra inspanningen dat vereist qua wegontsluiting, OV-, fiets- en stedenbouwkundige relaties met de bestaande stad?*

Er zijn twee onderdoorgangen bij de A27 naar De Uithof, daarvan is door de stad en De Uithof gezegd: 'Dit is voor ons de entree van De Uithof en belangrijke schakel in de verbinding stad – Uithof.' Dat is een strategisch punt waar je goed over na moet denken, hoe ga je daarmee om. Zijn de onderdoorgangen zoals ze er nu bij liggen, functioneel (goed?). Kan er straks een tram doorheen? En alle fietsen en auto's? Is de sociale veiligheid goed? Ook kijken naar de strategische kwaliteit, is dit een entree van zo'n belangrijk gebied? Dat zijn uitgangspunten waar Rijkswaterstaat niet over gaat. Als andere partijen zeggen dat er iets moet gebeuren is dit duidelijk wel een rol voor Rijkswaterstaat, want wij gaan daar aan de weg

sleutelen ongeacht wat er gebeurt. Als men zegt dat ze iets anders met de onderdoorgang willen doen (breder, er onder bouwen, parkeren), dan is dit een moment om die plannen mee te nemen. Als je hier goed mee om kan gaan, is dit iets waar het economisch rendement van de investeringen in de Ring kunnen worden verhoogd. Het kan immers bijdragen aan de rendement van de stad. Rijkswaterstaat moet met alle partijen die daar iets van vinden (gemeente, bedrijventerrein Rijsweerd, Uithof) en kijken of ze een plan kunnen bedenken wat voor iedereen acceptabel is. Andere partijen zullen aangeven wat ze willen en Rijkswaterstaat zal aangeven wat er kan en hoe duur het is, wat zal leiden tot een debat over welke partijen er zullen betalen. Door alle bestuurslagen wordt aangegeven dat dit een belangrijke zone is, daardoor wordt dit ook door Rijkswaterstaat een belangrijk punt gevonden. Rijkswaterstaat moet door, maar niet helder wat er met de onderdoorgangen gaat gebeuren.

5. *Vind je dat de omgeving vanuit dagelijks beheer of bij uitbreidingsprojecten voldoende aandacht heeft voor (ruimtelijke) ambities van Rijkswaterstaat?*

Dit varieert. Er is een aantal belangen van Rijkswaterstaat die de overheden wel kennen en aantal specifieke verkeersbelangen waarvan ze niet weten wat Rijkswaterstaat er van vindt (belangen als obstakels langs de weg). Daarom moet Rijkswaterstaat ook ruimtelijke plannen van anderen langs de weg toetsen of ze voldoen aan de criteria van Rijkswaterstaat. Het komt niet vaak voor dat er projecten gerealiseerd worden waar Rijkswaterstaat het helemaal niet mee eens is of gemist heeft. Heel vaak wordt er gereageerd op plannen, dus de vraag of ze er voldoende aandacht voor hebben is denk ik niet het probleem. Als ze er niet voldoende aandacht voor zouden hebben dan is het aan Rijkswaterstaat om ervoor te zorgen dat dit wel gebeurt.

6. *Waar liggen naar jouw inzien de kansen tot (verbeterde) samenwerking met de omgeving (organisatorisch, themagewijs, project- of locatiespecifiek)?*

Voornamelijk belangrijk dat er structureel wordt gekeken naar wat zijn onze mogelijkheden om dingen samen te doen en als het dan uiteindelijk niet lukt, is het jammer. Maar neem het in ieder geval mee. Ook als er plannen van anderen spelen, dus die niet bij Rijkswaterstaat vandaan komen, ga erbij zitten en kijk of er iets mee te doen is. Is er iets met het werk van Rijkswaterstaat af te stemmen of moet Rijkswaterstaat er zelf een idee over vormen. Als blijkt dat het niet nodig is, kun je weer weg. Er moet dan wel breder worden gekeken naar ruimtelijke ontwikkeling dan nu af en toe wordt gedaan. Nu wordt er heel erg vanuit infrastructuur oogpunt gekeken. Ook kijken naar ruimtelijke ontwikkelingen in zijn algemeenheid. Als bijvoorbeeld vijf gemeenten op een rij plannen hebben liggen om een bedrijventerrein naast de snelweg aan te leggen, dan moet Rijkswaterstaat kunnen zeggen dat dat voor hun problemen oplevert. Op termijn zal dit tot fileproblemen leiden, waardoor wegbuitbreiding nodig is. Samen overleggen is hierin de sleutel. Rijkswaterstaat zou bij regionale projecten breder moeten kijken dan alleen wat levert dit voor haar infrastructuur op. Rijkswaterstaat is een verantwoordelijke partij in de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland, zo moet je je ook opstellen.

7. *Wat verwacht Rijkswaterstaat van haar omgeving bij samenwerking?*

Omgevingspartijen moeten bij zichzelf nagaan wat ze willen met de projecten van Rijkswaterstaat, wat dit voor hen oplevert aan kansen en mogelijkheden en hoe kunnen de omgevingspartijen daaraan bijdragen. De omgevingspartijen zouden bij plannen van Rijkswaterstaat ook naar hun eigen vlakken moeten kijken, in plaats van onder andere de technische haalbaarheid te testen waarmee ze het project in twijfel trekken (is het project nou wel nodig). De gemeente zou vooral moeten nadenken wat voor hun de ruimtelijke gevolgen van een wegbreiding is en wat het voor mogelijkheden oplevert én wat zouden ze dan willen? De omgevingspartijen moeten zelf kijken wat ze willen op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling. Je moet altijd zo vroeg mogelijk in het proces op de hoogte zijn van wat anderen willen. Andere partijen moeten ook zien wat formeel de rol van Rijkswaterstaat is; dat we wel zouden willen praten maar dat dat nou eenmaal niet zo gaat/kan.

II-V Interview Rijkswaterstaat

Locatie: Griffoenlaan 2, Utrecht

Datum: 01 mei

Tijd: 11:00 – 13:00

Met: Hans Degenaar en Els de Mare

Afdeling Hans Degenaar: Planvorming en Advies, Team Integraal Advies

Functie Hans Degenaar: Senior Adviseur

Afdeling Els de Mare: Planvorming en Advies, Team Projecten

Functie Els de Mare: Coördinator Ruimtelijke Kwaliteit

Vragen:

1. *Wat missen jullie in onderstaande literatuurlijst of zie ik anderszins nog iets belangrijks over het hoofd?*

Documenten: *Ondernemingsplan 2015*
 Beheerkader Netwerken
 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
 MIRT Projectenboek 2012

Het onderzoeksverslag wat Thijs Jansen vanuit DVS (Dienst Verkeer en Schaalvaart) heeft gemaakt is nog een interessant stuk om door te nemen, voor zover je dat nog niet had gedaan. Ondernemingsplan is erg breed, nu wordt er een aantal processen uitgewerkt. Daarvan is met name de nieuwe powerpoint over Sterk in de Regio nog interessant. In Ontwerpen in het MIRT staan schema's (over de verschillende ontwerpkrachten tijdens de verschillende fases die een andere manier van kijken en werken vereisen) die wellicht voor het theoretische hoofdstuk interessant zijn. Niet het boek van kapt tot kapt lezen, maar kijken of de schema's bruikbaar zijn.

2. *Op welke thema's liggen in jullie eigen woorden de belangrijkste raakvlakken tussen het werk van de omgeving met dat van Rijkswaterstaat?*

Vanuit Rijkswaterstaat: koppelen aan de ruimtelijke kwaliteit (= gebruikswaarde + belevingswaarde + toekomstwaarde). Deze begrippen gelden in zijn algemeenheid maar in het bijzonder voor de Rijkswaterstaat als onderdelen daarvan:

- Ruimtelijke reserveringen: toekomstvastheid creëren voor haar infrastructuur, niet alleen hoe het vandaag de dag functioneert, maar dat het ook in de toekomst goed functioneert;
- Milieu items: Rijkswaterstaat heeft in de omgeving waar woningen staan te maken met geluid, luchtkwaliteitseisen -> vanuit de omgeving bepalen deze vooral de perceptie van gezondheid, gebruiksmogelijkheden en hoe deze worden ervaren. Kun je wel of geen raam openzetten, of plezierig met je hond wandelen of niet;
- Verkeerskundige consequenties -> wat er is, maar ook wat nog moet komen; waar kun je woningen bouwen, waar kun je bedrijven en kantoren vestigen, waar kun je grote recreatieve voorzieningen realiseren, hoe wordt het onderliggende verkeerssysteem ingericht, welke flankerende maatregelen worden getroffen etc.

- Heeft allemaal consequenties voor de wijze waarop mensen zich kunnen verplaatsen, dus ook hoeveel auto's je extra op het hoofdwegennet te verwerken krijgt. Dit kun je slim of niet zo slim doen, afhankelijk van de mate waarin mensen wel of geen keuzes voor alternatieven hebben en daarin worden gestimuleerd of ontmoedigd. Rijkswaterstaat heeft daar belang bij, omdat deze ontwikkelingen sterk het mobiliteitsbeeld bepalen;
- Afstemming met andere netwerken, de weg moet je nooit alleen maar zien als solidair ding waar uit een model rolt hoe het nu zit met I/C-verhouding (intensiteit/capaciteit) en of er nou wel of niet een extra rijstrook bij moet. De Rijksweg maakt altijd uit van een groter mobiliteitssysteem, op het gebied van autogebruik in het systeem van hoofdwegen en onderliggende wegen met aansluitingen en knooppunten. Op het gebied van mobiliteit (breder) ook de samenhang met het fietsnet en het openbaar vervoernet; kun je goede overstappunten creëren of kun je op de wijze waarop je je infrastructuur vorm geeft de fiets een handje helpen of behoorlijk tegenzitten door het aantal barrières dat ze moeten overbruggen. En welke kwaliteit je hieraan geeft;
- Ruimtelijke kwaliteit. Fysiek: ruimtelijke reserveringen of overdrachtelijk in de zin van milieuhinder of verkeer. Ruimtelijke kwaliteit is wat minder gemakkelijk grijpbaar, zit vooral in de belevingswaarde. 'Omgevingsbeleving'. Thema's: stad, landschap en economie die samen een omgevingsbeleving maken en dus kun je de aanleg van infrastructuur niet los zien van ontwikkelingen die je stad behoeft. Ontwikkelingen die het landschap vergt. Landschap kan worden gezien in de zin van recreatie, maar ook milieuwaarden. Stad-landverbindingen. Deze thema's moet je naast infrastructuur beschouwen, anders ga je te geïsoleerd te werk. En dat betekent weer wat voor je samenwerkingspartners. Infrastructuur is nooit een doel op zich; je faciliteert activiteiten van mensen die een herkomst en bestemming hebben, uitmaken van een route en voor een deel over het hoofdwegennet gaan. De activiteiten zelf ondervinden bepaalde effecten van de infrastructuur. Daarom is infrastructuur nooit een doel op zich en is het altijd in een omgeving gepositioneerd waarmee je rekening moet houden. Alles slaat terug op de infrastructuur, zeker wanneer het onderliggend wegennet niet voldoende is of het aanbod aan fietsvoorzieningen en openbaar vervoer. Dan is het tegen de klippen opbouwen", dan kun je nog zoveel stroken bijbouwen maar dan heeft het geen zin. Je zult je bij economische ontwikkelingen heel goed rekenschap moeten geven hoe dat in elkaar steekt wil het opheffen van files hebben daar maximaal aan bijdragen.

3. *Is dat ook in geografische zin te duiden in termen van een lopend of voorgenomen project of het beheer of de ontwikkeling van een gebied?*

Galecopperbrug (onderdoorgang), creatieve ideeën bij Lunetten (bewonersinitiatief), Nieuwe Hollandse Waterlinie (plannen om deze er sterker uit te krijgen), groene verbindingen en recreatieve verbindingen bij dak van Amelisweerd en onderdoorgang bij de Kromme Rijn. De recreatieve en utilitaire verbindingen onder de Rijksweg zijn minstens zo belangrijk. A12-zone, barrièrewerking Utrecht – Nieuwegein/Houten, ook met recreatieve uitloopgebieden. Merwedekanaal, as waar waterwegen bij elkaar komen. Amsterdam-Rijnkanaal, matcht nu nog te weinig met andere werken. Alle ingrepen hebben invloed op elkaar en maken deel uit van een groter geheel. Ontwikkelen hotel met congresruimtes. Rijnenburg met 7.000 woningen waar veel discussies over zijn geweest om de ontsluiting niet alleen via het hoofdwegennet op te vangen, maar ook via het onderliggend wegennet richting omliggende gebieden. Ontwikkelingen die voor meer verkeer zorgen niet per definitie op slot zetten, maar gezamenlijk oplossingen proberen te bedenken. Niet alleen Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat is gebruiker van een ontwikkeling als de geluidsscherm aan de A2, omdat de autogebruikers er elke dag tegenaan moeten kijken.

Stad-landverbinding, economische positionering als De Uithof. Verbinding noord-zuid en ook oost-west, beide kanten uit. Ook de transferia (P+R-terreinen) met bundeling voorzieningen en niet alleen vervoersknooppunten maar ook ruimtelijke knooppunten.

4. Casussen:

- a. *Wat is jullie opvatting over de ruimtelijke relatie tussen Utrecht en Nieuwegein c.q. Kanaleneiland en Westraven ter plekke van de onderdoorgang Galecopperbrug?*

Binnen Project Galecopperbrug (wat een renovatieproject is), is geen financiële ruimte om er iets aan te doen maar ook geen wil om er iets aan te doen. Vanuit de kwaliteit van het gebied met het oog op de toekomstige ontwikkelingen van de A12-zone zou je toch wel een begin willen maken aan een kwaliteitsslag. Dat is de inzet van Rijkswaterstaat.

- b. *Wat vinden jullie van bewonersideeën in het kader van Planstudie Ring om bij de wijk Lunetten studentenwoningen als geluidvoorziening te realiseren die over de A12 heen kragen?*

Het is begrijpelijk dat Rijkswaterstaat bedenkingen heeft vanuit externe veiligheid en ruimtelijke reserveringen. Dit is wel op verschillende manieren te spelen, je kunt zeggen dat het absoluut onhaalbaar is en van tafel vegen of je kunt zoeken naar wat daar achter zit. Dat je als bewoner bezorgd bent om het geluid van een dergelijke snelweg en dat je er daarom een functioneel duurzame oplossing voor wilt creëren. Dat zien wij als Rijkswaterstaat en willen wel actief meedenken wat dan wel binnen de randvoorwaarden die wij meegeven past. Begrip hebben voor wat andere partijen beweegt om dit soort dingen te bedenken. Nu wordt er te veel gedacht in standaard oplossingen die wettelijk gezien verplicht zijn. Rijkswaterstaat kijkt vooral vanuit hoeveel rijstroken moeten er bij en hoeveel ruimte heb ik daar voor nodig. Terwijl een andere vorm van een geluidswerende voorziening, dus zo'n woning, geld zou kunnen besparen. Vanuit procesgedachte, tijd, budget, loopt het in de war vanwege de complexiteit. Denk nou maar een keer grootser, wie weet komt dit je budget wel ten goede.

- c. *Hoe kijken jullie aan tegen de economische betekenis van De Uithof en welke extra inspanningen dat vereist qua wegontsluiting, OV-, fiets- en stedenbouwkundige relaties met de bestaande stad?*

Dagelijks bussen afgeladen met studenten evenals volle fietspaden, daarom mag dit best extra kwaliteit hebben. Dat er wordt gekeken naar de mogelijkheden, is niks mis mee. Niet gelijk zeggen dat het niet kan, maar kijken of het wel kan. De Uithof in zo'n omgeving vraagt om kwaliteit, dat moet je in alles doorzetten. Dus onderdoorgangen die er toe doen en ook uitnodigen, of die wat nieuws bieden en zorgen voor het welbevinden. Je kunt niet alleen geavanceerd zijn in het wetenschappelijk denken als dat nergens verder in uitstraalt dan alleen in wat groen. Onderdoorgangen hoeven niet eens mooi te zijn, als ze maar interessant zijn. Wat de auto-ontsluiting betreft, is Rijkswaterstaat voor om dit te verbeteren maar dan wel via het onderliggend wegennet om van daaruit bijvoorbeeld weer op Rijnsweerd aan te sluiten..

5. *Vinden jullie dat de omgeving vanuit dagelijks beheer of bij uitbreidingsprojecten voldoende aandacht heeft voor (ruimtelijke) ambities van Rijkswaterstaat?*

Wisselend. In het verleden veel moeite gehad om bedrijven op de juiste plek te krijgen en van het juiste flankerend beleid te voorzien op het gebied van parkeren en vestigingsvoorwaarden. Dat beleid is er niet meer, dus kan ook niet meer aan gerefereerd worden. Maar de filosofie die er achter zat is nog steeds waardevol. De RO-medewerkers van provincie, regio en gemeenten zijn niet zo goed geëquipeerd om ook direct de verkeerskundige consequenties te doorzien. Bij de A12-zone waren ze bijvoorbeeld vooral bezig met integratie van onderdelen van het stadsgewest, wegnemen barrièrewerking, dat zien ze nog wel. Maar dat er 15.000 woningen gebouwd worden en er allerlei bedrijven naar toe worden getrokken. Waar allemaal verkeer mee gemoeid is en dat je daar ook nog wat voor moet verzinnen, is een stuk lastiger. Van openbaar vervoer als katalysator van ontwikkelingen zien ze het belang nog wel in, maar vooral de auto consequenties staan nooit op de voorgrond. Bij Rijnenburg is het wel gelukt om de mindset te veranderen dat er ook verkeer naar de andere delen van het stadsgewest moet en niet alleen via het hoofdwegennet. Belangrijkste verklaring is dat stedenbouw en verkeer twee verschillende disciplines zijn ondanks dat er wordt geprobeerd ze dichterbij elkaar te brengen en elkaar inzichten in beide vakgebieden te geven. Natuurlijke reactie dat Rijkswaterstaat vanuit verkeer met 'verkeerskundige vriendjes' gaat praten, met andere onderdelen praten is niet vanzelfsprekend ondanks dat dit in literatuur staat (breder kijken en dergelijke). In de praktijk blijkt dat het vaak een technische insteek krijgt en pas later in het proces van inpassing interessant wordt. Je spreekt elkaar vaak aan op specialisme, in plaats van een brede blik. Zorg voor een goede overdracht van verschillende disciplines, waar nog geen goed spoor voor is uitgezet.

6. *Wat zijn volgens jullie de belangen die omgeving heeft bij plannen en ontwikkelingen waar Rijkswaterstaat mee bezig is?*

Stad, landschap, economie, inpassing en milieu. Dit zijn de issues. Ze hebben een economisch belang bij dat wij de wegen goed beheren en de doorstroming op orde houden (dan blijft een regio aantrekkelijk). In ogen van velen is economie het belangrijkste in win-win met de dingen die Rijkswaterstaat doet. Inpassing en milieu zijn dan vervolgens de dingen waarmee je geconfronteerd wordt als je dat wilt waarmaken.

7. *Heeft de omgeving bij de uitoefening van haar verantwoordelijkheden voldoende aandacht voor de belangen van Rijkswaterstaat?*

De aandacht die de omgeving voor de belangen van Rijkswaterstaat heeft is mede afhankelijk van de mate waarin Rijkswaterstaat die belangen richting de omgeving kan articuleren. Daar is Rijkswaterstaat de afgelopen paar jaren erg slecht in geweest. Op het moment dat gemeenten de belangen van Rijkswaterstaat niet kennen, kunnen ze er ook geen rekening mee houden. De gemeenten zijn best bereid om Rijkswaterstaat te betrekken, of ze er dan wat mee doen is een tweede, maar Rijkswaterstaat zal zich zelf beter moeten organiseren en mensen vrijmaken om belangrijke zaken mee te geven bij planontwikkeling en de plannen daarop te toetsen.

8. *Waar liggen naar jullie inzien de kansen tot (verbeterde) samenwerking met de omgeving (organisatorisch, themagewijs, project- of locatiespecifiek)?*

Meer richting partnership toe gaan, niet alleen zeggen wat de een en de ander doet. Meer naar gezamenlijke projecten in plaats van gescheiden projecten. Van partner toe naar partnership, het gaat om het dichterbij brengen van je doelen.

Verschil partner en partnership; bij partner blijf je veel meer je eigen dingen doen en verantwoordelijkheden houden, ben je zelfstandig en kun je altijd nog terugvallen van ik doe het niet. Terwijl bij partnership je moet uitspreken wat je gezamenlijke doelen zijn, ga je iets organiseren hoe je de doelen gezamenlijk kunt behalen en organiseer je dat ook gezamenlijk. Je stopt gezamenlijk er allemaal geld, kennis, netwerken en mensen in, om dat gezamenlijke doel te bereiken. In plaats van dat je allemaal via je eigen geld, middelen, kennis en mensen probeert te doen. Vaak kom je pas bij elkaar om te zeggen wat je van een plan van een ander vindt, dan kun je het alleen toetsen en sta je meer tegenover elkaar in plaats van dat je gezamenlijke ambities hebt uitgesproken. Vroegtijdig draagvlak creëren bij burgers en hen laten meedenken helpt beter dan pas op het laatste moment je plan presenteren. Geef aan dat er altijd gepraat kan worden, ook als er geen projecten van Rijkswaterstaat gerealiseerd worden. Interne opdrachtverlening; het heeft alleen maar zin om te gaan samenwerken op het moment dat er opdracht is voor die samenwerking en draagvlak voor wat er eventueel uit die samenwerking zou kunnen komen. Ook werken aan houding en gedrag bij medewerkers van Rijkswaterstaat. Als er aan die twee voorwaarden wordt voldaan; dus je hebt de houding en gedrag van medewerkers veranderd en de interne opdrachtverlening is goed geregeld, dan gaat het veel meer van zelf. Een samenwerkingsproces kan ook ongrijpbare dingen opleveren zoals een snel en goed contact of 'goodwill' die wat minder SMART (specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdsgebonden) te maken zijn, maar waarvan je wel enorm kunt profiteren. Dat soort zaken raken vaak onder gesneeuwd, door de rush naar alles maar SMART te maken.

9. *Wat verwacht Rijkswaterstaat van haar omgeving bij samenwerking?*

Begrip, vertrouwen, dat je weet wat je aan elkaar hebt. Intenties zuiver zijn, geen dubbele agenda's. Omgeving moet vanuit hun traditionele rol naar Rijkswaterstaat en ministerie als geldschietter kijken, los laten en hun eigen middelen inbrengen bij dit soort discussies. Je kunt Rijkswaterstaat alleen zo ver krijgen door via de dingen die zij doen aan Rijkswaterstaat te laten zien dat je dat ook daadwerkelijk belangrijk vindt. Bij een ontwikkeling als een dakje op de bak van Amelisweerd, moet de gemeente in de doorgaande routes investeren en het gebied verder ontwikkelen zodat inspanningen en investeringen beter op elkaar aansluiten en het gezamenlijk een groter maatschappelijk rendement heeft. Alles wat Rijkswaterstaat van andere partijen vindt heeft ook betrekking op Rijkswaterstaat zelf.

III-I Ladder van Verdaas

De ladder van Verdaas, ook wel de Zevensprong Verdaas genoemd, heeft de volgende 7 treden:

1. Ruimtelijke ordening: bouw compact, zodat reisafstanden kort zijn. Bouw dicht bij openbaar-vervoer knooppunten, zodat autogebruik niet nodig is;
2. Prijsbeleid: met bijvoorbeeld betaald parkeren wordt de keuze van de automobilist beïnvloed;
3. Mobiliteitsmanagement: telewerken, carpoolen, telefonisch vergaderen;
4. Openbaar vervoer en fiets: zorg voor goed openbaar vervoer en voldoende fietsroutes;
5. Benutten: verbeter de efficiëntie van bestaande wegen;
6. Pas de huidige wegen aan: pas als alle bovenstaande punten onvoldoende zijn komt wegverbreding in beeld;
7. Nieuwe infrastructuur: volledig nieuwe wegen aanleggen is de laatste optie, als alle voorgaande punten niet tot een oplossing leiden.

Bron: Provincie Utrecht (april 2012) *Ontwerp Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013 – 2025*
p. 45

III-II Interview Provincie Utrecht

Locatie: Archimedeslaan 6

Datum: 27 april

Tijd: 11:30 – 12:30

Met: Jacqueline Sellink en Marielle Hoefsloot

Afdeling: Fysieke Leefomgeving

Functie Jacqueline Sellink: Strategische Ruimtelijke Ontwikkeling

Functie Marielle Hoefsloot: Coördinator Ruimtelijke Kwaliteit

Vragen:

1. *Wat mis je in onderstaande literatuurlijst of zie ik anderszins nog iets belangrijks over het hoofd?*

Documenten: *Streekplan 2005 – 2015*

Ontwerp provinciale ruimtelijke structuurvisie 2013 – 2028

Andere relevante documenten waar kennis nog kennis van genomen kan worden: *Eindbalans Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015 – 2030*, *Gebiedsagenda Utrecht 2009*, *A12-Centraal* (heeft Rijkswaterstaat waarschijnlijk ook zelf liggen) *SMPU+ (Strategische Mobiliteitsplan provincie Utrecht 2004 – 2020* is deels ook in de *Ontwerp Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie* opgenomen) en de economische visie (*Focus op Kennis en Creativiteit – Economische Visie provincie Utrecht 2020*) wat voor andere partijen duidelijk maakt waarom we doen wat we doen.

2. *Op welke thema's liggen in jullie eigen woorden de belangrijkste raakvlakken tussen het werk van Rijkswaterstaat en jullie organisatie?*

Economie, daarom doen we wat we doen. Raakvlak is gebiedsontwikkeling (denk aan de A12-zone en Utrecht-Oost) maar ook inpassing, mobiliteitsdoelstellingen (bereikbaarheid, doorstroming) en OV-knooppunten (in iets mindere mate). OV-MIRT-studie. Meer 'integraliteit', niet meer het sectorale Rijkswaterstaat legt een weg aan en de provincie houdt het landschap groen.

3. *Is dat ook in geografische zin te duiden in termen van een lopend of voorgenomen project of het beheer of de ontwikkeling van een gebied?*

A12-zone, Utrecht-Oost met Science Park (is nog niet echt een project), recreatieve uitloopgebieden, aansluiting Koningsweg, 'Blue Port' (Lage Weide), ontwikkeling Gaasperwaard, stad-landverbindingen, project NRU (stukje bebouwde kom, gemeente is projectleider maar wel gezamenlijke bevoegd gezag), ontwikkeling Rijnenburg, Nieuwe Hollandse Waterlinie (als werelderfgoed). Dit zijn de raakvlakken die we gezamenlijk als speelveld hebben als je de A-wegen door de provincie bekijkt. A12 BRAVO (Woerden), Odijk-West, Stationsgebied Utrecht Centraal, Veenendaal de Klomp, Hart van Heuvelrug (Soesterberg), Knooppunt Hoevelaken.

4. *Zo ja, kun je in de stadsregio een paar concrete voorbeelden noemen en/of op kaart aanwijzen/intekenen plus wat je daarbij van Rijkswaterstaat verwacht?*

Deze vraag is bij de vorige vraag feitelijk al beantwoord.

- a. *Wat is jullie opvatting over de ruimtelijke relatie tussen Utrecht en Nieuwegein c.q. Kanaleneiland en Westraven ter plekke van de onderdoorgang Galecopperbrug?*

Wij hopen dat de stad er samen met Rijkswaterstaat iets heel moois van maakt. Provincie heeft er belang bij; het is een onderdeel van de A12-zone. Kans als er een kwalitatieve slag wordt gemaakt waardoor een stad – Utrecht-Nieuwegein/Houten verbinding ontstaat. Hoe en wat er dan kan is een tweede, maar het wegnemen van de barrière als opmaat wat we met de A12-zone willen. Kwaliteitsimpuls noodzakelijk, ook wegnemen sociaal onveilige en onprettige doorgang. Meenemen kansen van het water (Amsterdam-Rijnkanaal). Oversteekbaarheid van de weg is een aandachtspunt, de weg ligt als een dijk in het land. Je hebt altijd kwaliteitswinst als een oversteekstelsel kunt realiseren. Oversteekbaarheid is wat meer dan een 'eng' voetpadje of fietstunneltje, maar robuuste kwalitatieve onderdoorgangen.

- b. *Wat vinden jullie van bewonersideeën in het kader van Planstudie Ring om bij de wijk Lunetten studentenwoningen als geluidvoorziening te realiseren die over de A12 heen kragen?*

Innovatieve ideeën die functies combineren zijn altijd super. Alles wat innovatief is wat probleemoplossend te werk gaat, wat hier het geval is (functies die ook nog eens geluidswerend zijn voor de rest van de achterliggende wijk), is top, het moet wel werken. Maar het initiatief moedigen we aan. Maar het idee is goed, kom maar op, maak je fouten maar en probeer het maar. Zeker als het ook het tekort aan studentenwoningen oplost, vooral doen. Wel is dit een initiatief waar vooral de gemeente Utrecht wat van zou moeten vinden. Ook is afstemming met A12-zone noodzakelijk,

- c. *Hoe kijken jullie aan tegen de economische betekenis van De Uithof en welke extra inspanningen dat vereist qua wegontsluiting, OV-, fiets- en stedenbouwkundige relaties met de bestaande stad?*

De Uithof is een speerpunt in de economische visie, de tram die daar naar toe gaat; vooral doen. De provincie hecht erg veel belang aan een goede ontsluiting van De Uithof. Geen zicht op of het nodig is een tweede aansluiting op het hoofdwegennet te realiseren. Dat het voor het ziekenhuis nodig is, is te begrijpen, ten tijde van een calamiteit moet het goed ontsloten worden. Maar geen zicht op de vorm en de locatie van een tweede ontsluiting. De verbinding Uithof – stad is een van de speerpunten voor de provincie evenals het ontwikkelen van Utrecht Science Park en satellietsteden dragen bij aan de BV Utrecht en BV Noordvleugel, dus BV Randstad, dus ook de BV Nederland. Draagt bij aan de topsectoren, zoals het ook staat beschreven De verbinding daarbij is cruciaal, daarom wil je zo'n gebied goed ademend en functionerend op elkaar laten aansluiten. De verbinding met de stad is daarbij erg belangrijk voor de studenten-hub. Vestigingsmilieu is ook erg belangrijk. Kortom: zeer belangrijk!

5. *Vind je dat Rijkswaterstaat vanuit dagelijks beheer of bij uitbreidingsprojecten voldoende aandacht heeft voor (ruimtelijke) ambities van jullie organisatie?*

In het verleden was hier wel een spanningsveld, in het verleden dacht Rijkswaterstaat sectoraal; benadert het vooral vanuit één dimensionering. Rijkswaterstaat stelde wel dat ze ook kijken naar de inpassing van wegen maar dan wordt er gekeken naar waar komen de geluidsschermen en worden ze wit of blauw. Dit is erg gechargeerd, maar inpassing is voor de provincie het hele gebied, niet waar de weg 'omhoog of omlaag' gaat. Dat is een klein onderdeel van de inpassing. Iedereen heeft tekorten, kansen om met werk werk

te maken. Geef in het programma van eisen ook aan dat het ingepast moet worden, niet alleen dat het veilig en aan milieueisen moet voldoen. Verder kijken dan bovenwettelijk. Gezamenlijk projecten realiseren, zodat je met 'werk met werk maken' geld genereren. Of in ieder geval draagvlak krijgen voor het project. Geen feeling voor het dagelijks beheer van Rijkswaterstaat en of dat in contact staat met alle ruimtelijke ontwikkelingen die rondom dat beheer een rol spelen, hier liggen kansen. Bij uitbreidingsprojecten is dit wel duidelijk. Het behalen van de binnenstedelijk verstedelijkingsopgave is in het belang van het Rijk. Anders wordt er in het buitengebied gebouwd waardoor bepaalde snelwegen weer verbreed moeten worden. Dit zijn afgeleide belangen en daar is meer integraliteit nodig. Doordat je vanuit asfalt en veiligheidsnormen, maar ook je eigen normering denkt, en dit ook het zwaarste afwegingskader is, kun je daarin optimaliseren. Op het moment dat je dit doet binnen een beperkte set in een ruimtelijke omgeving, kan dat ten koste gaan van oplossingen die ook mogelijk waren geweest maar beter waren voor beleving, oversteekbaarheid. Doordat je gaat voor optimalisering van bijvoorbeeld veiligheid, door een extra meter te pakken, is de oversteekbaarheid een heel stuk minder. Dit soort afwegingen kunnen beter integraal bekeken worden, ook al is het niet je 'taak' om die dingen te bekijken (zuiver wettelijk gezien). Daarin is zeker een slag te slaan. Bij de A27 gaat dit goed en staat Rijkswaterstaat hier ook voor open, compliment aan de projectorganisatie.

6. *Wat zijn volgens jullie de belangen die Rijkswaterstaat heeft bij plannen en ontwikkelingen waar jullie als organisatie mee bezig zijn?*

Grootste belang is net benoemd. Bijna iedere ruimtelijke ontwikkeling heeft effect op het infrastructurele netwerk, wat voor ontwikkeling dat ook is. Ook de iets minder voor de hand liggende ontwikkelingen zoals landschappelijke en recreatieve ontwikkelingen, hebben mogelijk aantrekkende bewegingen. Daar ligt meer overlap dan dat we elkaar 'credit' voor geven.

7. *Vind je het terecht dat Rijkswaterstaat daar vanuit haar verantwoordelijkheden (o.a. duurzaam functionerende en veilige infrastructuur) invloed op wil hebben?*

Ja, integraal is ook echt integraal. Dus ook kijken naar een goed onderliggend infrastructureel netwerk, maar dan wel in de hele linie. Deze integraliteit begint steeds meer te komen. Er treedt een wisselwerking op tussen het invloed dat Rijkswaterstaat wil hebben op de ruimtelijke ontwikkelingen en dat Rijkswaterstaat op het gegeven moment ook medeverantwoordelijk wordt. Infrastructuur is zeker niet alleen bepalend bij gebiedsontwikkeling, er zijn meer afwegingscriteria die meespelen.

a. *Wat vinden jullie van de stelling dat het voor Rijkswaterstaat bij de A12-zone niet alleen gaat over barrièrewerking/inpassing, maar ook over slim organiseren van functies, onderliggend wegennet en andere vormen van mobiliteit?*

Kun je niet anders dan mee eens zijn.

b. *Hoe kijken jullie aan tegen het idee dat Rijkswaterstaat als netwerkmanager een taak heeft in het meedenken over toekomstige knooppuntvorming, zowel vanuit ketens als ruimtelijke inrichting?*

Niet vanuit de taak vanuit netwerkmanager, omdat een netwerkmanager een uitvoerende organisatie is. Wel vanuit de verantwoordelijkheid voor de infrastructurele netwerk wat een andere positie is. Dat is Rijkswaterstaat misschien niet, maar meer het ministerie waar de verantwoordelijk heel nadrukkelijk wel ligt. Toekomstige knooppuntontwikkeling is beleidsontwikkeling en dat is integraal en overkoepelend, dat is niet de taak van een uitvoerder om beleid te ontwikkelen.

Hier ligt een spanningsveld. Rijkswaterstaat is er wel bij betrokken want er moet wel draagvlak voor zijn en van bottom-up knelpunten kunnen aandragen. Rijkswaterstaat mag er wel invloed op uitoefenen maar is als uitvoerder ondergeschikt aan de beleidsopstelling. Hiermee creëer je een spanningsveld, aan de andere kant moet Rijkswaterstaat er altijd bij betrokken worden om als uiteindelijke uitvoerder ook kennis inbrengt.

- c. *Vinden jullie dat Rijkswaterstaat met inachtneming van o.a. randvoorwaarden m.b.t. veiligheid bereid zou moeten zijn pro-actiever oplossingen als duurzame energiewinning, milieuafscherming e.d. te onderzoeken?*

Innovatie is altijd goed, voor iedereen. Rijkswaterstaat komt als uitvoerder veel in contact met ontwikkelaars en andere partijen, dus alleen maar goed. Zeker (blijven) doen en ook opzoeken. Daarmee creëer je kansen, waar je uiteindelijk zelf baat en profijt bij hebt. Rijkswaterstaat zorgt voor het netwerk en dat de distributie en infrastructuur wordt geregeld, en heeft daarmee heel veel invloed op de ontwikkeling van duurzame energiewinning op een dusdanige manier dat Rijkswaterstaat uiteindelijk als uitvoerder er profijt bij heeft.

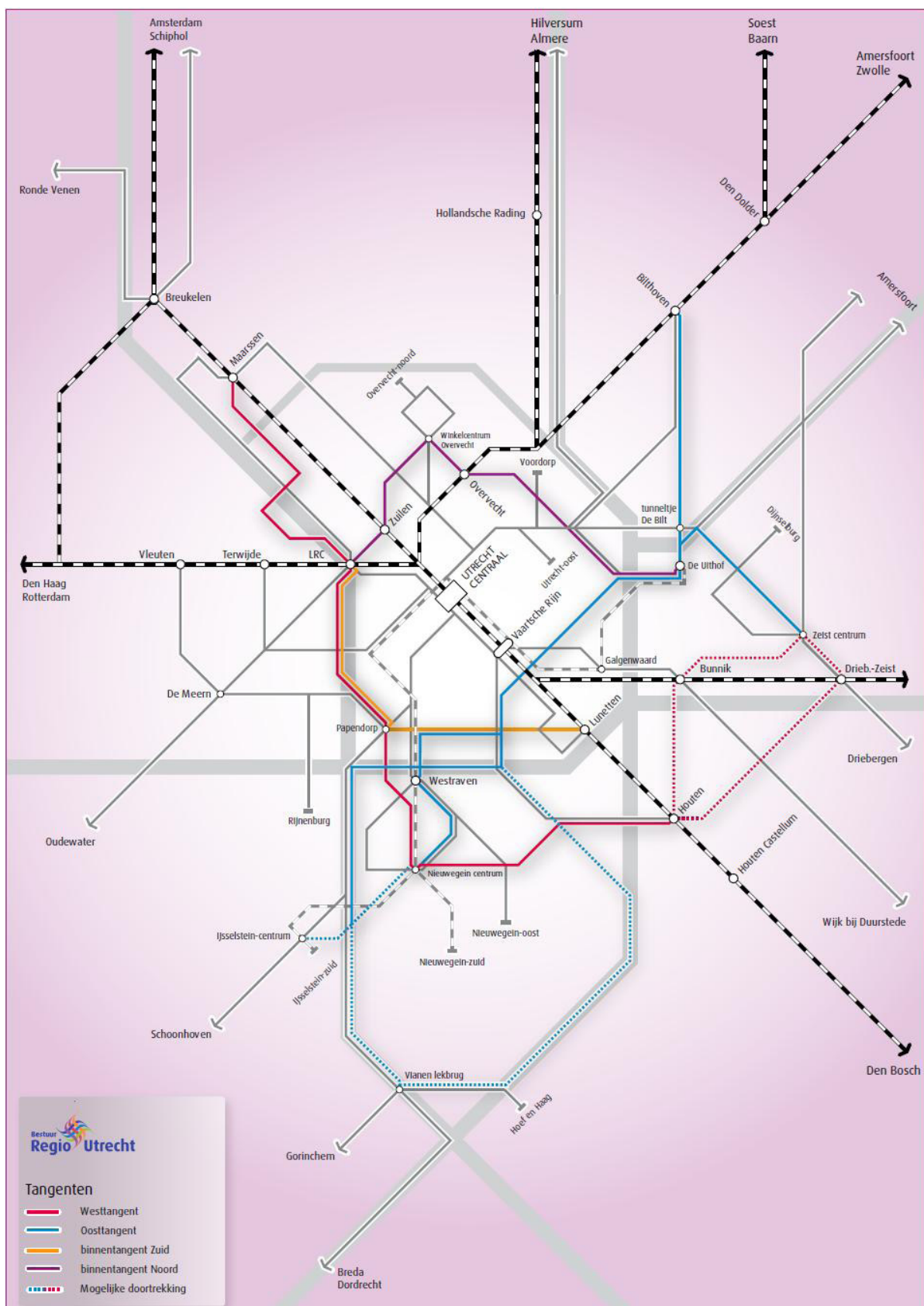
8. *Heeft jullie organisatie bij de uitoefening van haar verantwoordelijkheden voldoende aandacht voor de belangen van Rijkswaterstaat?*

Deze vraag kan beter door de afdeling mobiliteit worden beantwoordt, omdat zij de directe contacten met Rijkswaterstaat hebben. Het is moeilijk reflectie te geven op iets wat een ander vindt. Ook als Rijkswaterstaat vindt dat de samenwerking niet goed is of dat de onderliggende wegennet niet voldoende zijn of de knooppuntontwikkelaars niet voldoende rekening houden met de belangen van Rijkswaterstaat, zal Rijkswaterstaat dit moeten laten weten. De provincie* weet niet beter dan dat dit prima gaat (*vanuit ruimtelijke ontwikkelingen, niet de gehele provincie).

9. *Waar liggen naar jullie inzien de kansen tot (verbeterde) samenwerking met Rijkswaterstaat (organisatorisch, themagewijs, project- of locatiespecifiek)?*

Rijkswaterstaat is een projectmatige organisatie, heel sterk projectmatig, werkt met plannings en resultaten, maar ook doelstellingen en probleemanalyses. Alles gaat vanuit een projectmatige visie, veel processen waar Rijkswaterstaat in zit zijn processen en geen projecten. Dat levert heel veel spanning met samenwerkende partners die onnodig is op het moment dat Rijkswaterstaat zich verdiept in het verschil tussen project en proces. Dit is een reflectie op de afgelopen periode, op het moment gaat het erg goed. De provincie als organisatie zou Rijkswaterstaat als organisatie aandacht willen vragen wat een proces van een projectmanagers vraagt. Voor een projectmanager is het erg lastig om in een proces te stappen. Integrale processen zijn vanuit hun aard al procesmatig, daar zit een spanningsveld. Het is heel goed om de terminologie gelijk te krijgen. Je kunt projectmatige terminologie hanteren, die ook nodig zijn als je met deadlines werkt, maar het is een andere manier van werken. Op het moment dat tijdens het asfalt 'uitleggen' tegen een probleem aangelopen wordt, is het verstandig om terug te gaan naar beleid Infrastructuur en Milieu. Als er bijvoorbeeld ergens een beetje van de normen kan worden afgeweken biedt dit kansen voor een betere uitrol. Een cyclus waarin wordt terug gegaan naar beleidsevaluatie, beleidsrealisatie en aanpassing, zo zouden projectdoelstellingen aangepast kunnen worden. Binnen de marges van de MIRT spelregels zou het kansen bieden voor het verbeteren van het proces en uiteindelijk resultaat. Kansen tot kun je alleen maar verwezenlijken als je gezamenlijk het proces in gaat. Als je samenwerkt kom je heel ver, echter is het lastig om er een planning aan vast te plakken omdat je niet weet of bepaalde normen bijgesteld moeten worden (doordat er een win-winsituatie ontstaat).

IV-I OV-tangenten



Bron: Bestuur Regio Utrecht (februari 2012). *Snel, betrouwbaar en effectief – OV-visie voor de regio Utrecht* p.42.

IV-II Interview Bestuur Regio Utrecht

Locatie: Maliebaan 34

Datum: 20 April 2012

Tijd: 11:30 – 12:45

Met: Wouter van Mierlo

Afdeling: Strategisch Beleid

Functie: projectmanager MIRT-onderzoek regionaal OV, programmamanager planstudie Ring Utrecht

Vragen:

1. *Wat mis je in onderstaande literatuurlijst of zie ik anderszins nog iets belangrijks over het hoofd?*

*Documenten: OV in een hogere versnelling!
Regionaal Structuurplan 2005 – 2015
Regionaal Verkeers- en Vervoersplan 2005 – 2015
Snel, betrouwbaar en effectief – OV-visie voor de regio Utrecht*

Het RSP en RVVP zijn verouderde documenten en daardoor minder relevant. De OV-visie is op het moment vastgesteld door het algemeen bestuur (AB). Een ander belangrijk document is het 'Regiodocument BRU – Provinciaal Ruimtelijke Structuurvisie' en daarnaast is het lopende OV-MIRT onderzoek interessant.

2. *Op welke thema's liggen in jullie eigen woorden de belangrijkste raakvlakken tussen het werk van Rijkswaterstaat en jullie organisatie?*

Wouter heeft iedere twee weken een overleg over de planstudie A27. Aan tafel zitten partijen als Rijkswaterstaat, de provincie en de gemeenten. Hier worden niet alleen eigen belangen behartigd maar ook gemeen- en maatschappelijke.

Raakvlakken vooral met het OV en fietsgebied, hier wordt in het OV-MIRT onderzoek ook op gestuurd. Autobereikbaarheid is van belang, maar BRU is geen wegbeheerder. Bedrijventerrein bij een afrit van een snelweg, daar is de autobereikbaarheid goed en moet je als BRU-zijnde niet mee willen concurreren. Wél geschikt als P+R-terrein om het autoverkeer richting de stad af te vangen. Daar waar de druk op de ruimte hoog is, daar zijn het OV en de fiets een goede oplossing. Zeker als je het hebt over ruimtelijke kwaliteit van een gebied.

Bij OV-knooppunten is een goede (OV-)bereikbaarheid een vestigingsvoorwaarde voor bedrijven/een bedrijventerrein. De overheden hebben een faciliterende rol, maar uiteindelijk bepaalt de markt waar ze zich vestigen. De overheden kunnen de randvoorwaarden scheppen, voldoende parkeerruimte en dergelijke. Gezien de huidige crisis is het moeilijk om de marktpartijen geïnteresseerd te krijgen, terwijl dit wel nodig is om de ruimte zo goed mogelijk te gebruiken. Ook omdat een knooppunt niet alleen bijdraagt aan vervoerskundig systemen maar ook een betere koppeling tussen de ruimtelijke kant en verkeerskant wat voor alle partijen (gemeente, regio, provincie en Rijk) goed is. Alle partijen erkennen wel dat het belangrijk is, maar niemand is nog concreet (hoe moet het eruit zien, wanneer, e.d.). Sturen met P+R-terreinen wel mogelijk door bijvoorbeeld te zeggen hier liggen wel mogelijkheden voor bedrijvenontwikkelingen en daar niet.

Dan maak je duidelijk, markt hier kan het wel en daar niet. In de structuurvisie van de provincie stond knooppunt als thema en dat is nu geschrapt, wat een gemiste kans is.

3. *Is dat ook in geografische zin te duiden in termen van een lopend of voorgenomen project of het beheer of de ontwikkeling van een gebied?*

Stedelijk gebied, daar gaat het om. In Utrecht het gebied in de ring en rondom de ring wat betreft BRU. BRU zit veel met gemeenten, provincie en Rijkswaterstaat rond de tafel. Wat projecten betreft, de binnenstedelijke bouwopgave is erg belangrijk. Een project dat het Rijkswaterstaat beheersgebied 'raakt' is de Uithoflijn, op lange termijn (na 2030 misschien wel na 2040) wellicht de OV-uitbreidingen in de A12-zone.

4. *Zo ja, kun je in de stadsregio een paar concrete voorbeelden noemen en/of op kaart aanwijzen/intekenen plus wat je daarbij van Rijkswaterstaat verwacht?*

De vraag is of we het van Rijkswaterstaat verwachten of van het ministerie Infrastructuur en Milieu. Onderscheid Rijkswaterstaat als wegbeheerder en handelen in opdracht van het ministerie Infrastructuur en Milieu. Wat BRU en de provincie Utrecht doen en ook de gemeente Utrecht is ook de beleidsmatige keuzes maken en ook willen bespreken met het Rijk. Dat zie je nu ook met het OV-MIRT onderzoek en Beter Benutten, dat zijn eigenlijk programma's waarbij we eerst lenM moeten overtuigen van hier moet iets gebeuren of het moet anders dan dat het nu gaat. Dan is de volgende stap dat het ministerie Infrastructuur en Milieu in de regio, waarbij de kennis bij Rijkswaterstaat zit, zegt wat moeten we hiermee. Wat je je moet afvragen: 'Is het wenselijk dat je meer autoverkeer in de stad krijgt?'.

De gemeente Utrecht stelt in hun ambitiesdocument dat ze het verkeer meer richting de ring willen. Daarmee verschuiven ze het probleem van de stad naar Rijkswaterstaat, waardoor de druk op de ring toeneemt. Voor de ruimtelijke kwaliteit is dit heel goed, dit zal Rijkswaterstaat ook erkennen, maar als wegbeheerder als Rijkswaterstaat is dit geen goed nieuws. P+R-beleid is iets waar Rijk en regio allebei iets van moeten vinden. De regio (dus provincie, gemeente, Rijkswaterstaat en BRU) zouden moeten kijken naar wat willen we ermee en wat zijn hier goede plaatsen voor? P+R-terreinen komen nu heel ad hoc tot stand, sommige zijn succesvol en sommige niet. Als regio hierop sturen zou geen slecht idee zijn. Rijkswaterstaat zou dan wat verder moeten kijken dan alleen naar de rol als wegbeheerder. Gezamenlijk belang is het verbeteren van de doorstroming in de regio, waarbij de ring erg belangrijk is. Wanneer de autobeweging, die nu in de stad plaatsvindt, meer richting de ring wordt 'geduwd', betekend dit een groei. Kan deze groei ook op andere manieren worden opgevangen?

De gemeente zal tijdens het interview waarschijnlijk met de NRU komen. Ook hier wordt vooral aan de ruimtelijke kwaliteit gedacht, welke ruimtelijke kwaliteit kunnen we verbeteren? Je ziet dat bij de A27 hier ook naar wordt gekeken naar wat er mogelijk is qua gebiedsontwikkeling/inpassing maar vooral vanuit de weg gedacht. 'Hoeveel aandacht is er binnen Rijkswaterstaat bij een wegaanpassing voor gebiedsontwikkeling?' Is een vraag die door de gemeente en provincie nog wel eens gesteld wordt.

- a. *Wat is jullie opvatting over de ruimtelijke relatie tussen Utrecht en Nieuwegein c.q. Kanaleneiland en Westraven ter plekke van de onderdoorgang Galecopperbrug?*

Heeft BRU niet echt een mening over. Wel is het van belang dat het OV niet gaat lijden onder de wegaanpassingen (Galecopperbrug), maar biedt mogelijk wel een oplossing om het verkeer dat naar de binnenstad moet. Weggebruikers vanaf de A2 zouden de auto bij P+R Westraven kunnen parkeren om vervolgens met de tram of bus hun reis te kunnen vervolgen.

- b. *Wat vinden jullie van bewonersideeën in het kader van Planstudie Ring om bij de wijk Lunetten studentenwoningen als geluidvoorziening te realiseren die over de A12 heen kragen?*

Leuk idee, alleen of het haalbaar is zet vraagtekens. Kan het verkeerskundig? Hoe worden de woningen ontsloten? Als het niet per auto is hoe dan? Kan het qua geluid- en luchtkwaliteit, qua ruimtelijke inpassingen? Lunetten ligt al heel dicht in de oksel van het knooppunt, zeker straks na de wegverbreding. Goed dat zulke ideeën worden geopperd. Rol overheid zou meer moeten zijn dat ze de bewoners informeren wat er wél kan en niet alleen om de oren slaan met technische informatie en vooral niet kan. Op deze manier kunnen bewoners met haalbare ideeën komen en zo kun je ze betrokken blijven houden. Er wordt steeds meer met de omgeving mee gedacht, maar dat is zeker nog niet altijd het geval.

- c. *Hoe kijken jullie aan tegen de economische betekenis van De Uithof en welke extra inspanningen dat vereist qua wegontsluiting, OV-, fiets- en stedenbouwkundige relaties met de bestaande stad?*

Ruimtelijke ontwikkelingen in De Uithof en het centrum van Utrecht, in combinatie met de mobiliteits- en demografische groei, maken deze twee gebieden tot de belangrijkste kerngebieden voor de provincie. Het belang van deze ontwikkelingen staat buiten kijf, maar hoe je de groei moet opvangen is een andere vraag. In de binnenstad zegt de stad zelf we gaan voor het openbaar vervoer en de fiets. Dit in relatie met het OV MIRT-onderzoek, waarin de provincie haar aandacht op deze twee gebieden richt.

5. *Vind je dat Rijkswaterstaat vanuit dagelijks beheer of bij uitbreidingsprojecten voldoende aandacht heeft voor (ruimtelijke) ambities van jullie organisatie?*

Omgeving moet project versterken, in plaats van weerstand geven. Proces van een project en het inhoudelijke deel van een project moeten op elkaar worden afgestemd. Rijkswaterstaat opereert nu vaak van binnen naar buiten, pas als knopen intern zijn doorgehakt wordt dit naar buiten gebracht. Doordat het proces 'binnen de muren' blijft, lijkt het alsof Rijkswaterstaat bepaalde afwegingen niet maakt en uiteindelijk alleen maar extra asfalt realiseert (zonder af te vragen of er niet andere mogelijkheden zijn, die voor de omgeving veel 'beter' kunnen zijn).

6. *Wat zijn volgens jullie de belangen die Rijkswaterstaat heeft bij plannen en ontwikkelingen waar jullie als organisatie mee bezig zijn?*

Ruimtelijke kwaliteit zou concreter in de kosten-baten-analyse moeten worden opgenomen. Bijvoorbeeld noodzaak van de bak van Amelisweerd, niet alleen maar ter compensatie. Maar wat levert het de omgeving op?

7. Casussen:

- a. *Wat vinden jullie van de stelling dat het voor Rijkswaterstaat bij de A12-zone niet alleen gaat over barrièrewerking/inpassing, maar ook over slim organiseren van functies, onderliggende wegennet en andere vormen van mobiliteit?*

Heel goed, op termijn valt er wat mee te doen. Hoe moeten we het ontsluiten (ook per openbaar vervoer!), niet alleen inpassen. Mogelijk op termijn kans voor spoorlijn Utrecht – Breda. Naar noorden is beperkte stedelijkheid en naar het zuiden is het vreemd dat er niks ligt! Bij binnenstedelijke ontwikkeling moet meer gestuurd worden op de bereikbaarheid. Voor Utrecht betreft dat nu vooral het zuiden in relatie tot de A12. Ruimtelijke kansen: 'Wat moet je op de korte termijn doen zodat het op de lange termijn goed gaat?'. Koppeling bereikbaarheid en ontwikkelingen. Overigens gaat het niet alleen om openbaar vervoer in treinvorm, maar ook om regionaal openbaar vervoer dat oplossingen kan bieden.

- b. *Hoe kijken jullie aan tegen het idee dat Rijkswaterstaat als netwerkmanager een taak heeft in het meedenken over toekomstige knooppuntvorming, zowel vanuit ketens als ruimtelijke inrichting?*

Ze moeten wel de ruimte krijgen van het ministerie Infrastructuur en Milieu. Het moet vanaf bovenaf komen. Rijkswaterstaat voert uit namens het ministerie Infrastructuur en Milieu, willen ze meedenken over toekomstige knooppuntvorming dan zullen ze van het ministerie Infrastructuur en Milieu hier wel de ruimte voor moeten krijgen.

- c. *Vinden jullie dat Rijkswaterstaat met inachtneming van o.a. randvoorwaarden m.b.t. veiligheid bereid zou moeten zijn proactiever oplossingen als duurzame energiewinning, milieuafscherming e.d. te onderzoeken?*

Concrete zaken, geen visies. Uithof gericht op duurzaamheid. Concreet maken zorgt voor weerstand. Is de weerstand vanuit de omgeving belangrijk genoeg om daadwerkelijk ervan af te zien? Hangt af van de ambities van de politiek.

8. *Heeft jullie organisatie bij de uitoefening van haar verantwoordelijkheden voldoende aandacht voor de belangen van Rijkswaterstaat?*

Rijkswaterstaat geoliede projectuitvoerder. Zit wel goed. Belangrijk dat Rijkswaterstaat en het ministerie Infrastructuur en Milieu openstaan voor ruimtelijke ontwikkelingen. Bereikbaarheid is van economisch belang, maar ruimtelijke kwaliteit ook om hoogopgeleide beroepsbevolking aan te blijven trekken met aantrekkelijk vestigingsklimaat.

9. *Waar liggen naar jullie inzien de kansen tot (verbeterde) samenwerking met Rijkswaterstaat (organisatorisch, themagewijs, project- of locatiespecifiek)?*

Niet alleen projectniveau. Documenten moeten ook worden doorgeakkerd. Focus af van projectniveau. Breder kijken naar ideeën. Rijkswaterstaat naar regio en vice versa.

Tot slot:

10. Wat verder ter tafel komt: aanvullende opmerkingen waar het de relatie tussen jullie organisatie en Rijkswaterstaat betreft?

RWS is qua organisatie goed op orde. Regio kan leren van ervaring RWS bij projecten uitvoeren. Regionale OV-projecten zijn namelijk moeilijker, terwijl de ervaring ermee beperkt is. Voorkomen dat RWS zegt: 'Dit is IenM'. Er begint voldoende aandacht te komen voor de fiets en het openbaar vervoer bij het Rijk, zoals in het OV-MIRT. Afstemmen P+R en RWS, koppeling ruimtelijke ontwikkeling met bereikbaarheid en goede knooppunten.

Wat doet BRU? Voorbeeld over fietsbruggen: gemeente legt dit aan met het geld van BRU. Uithoflijn wordt wel door BRU gerealiseerd samen met gemeente Utrecht.

Op www.ikgaverder.nl staat het een en ander over wie wat doet in de regio t/m 2020.

V-I Interview Gemeente Utrecht

Locatie: Ravellaan 96

Datum: 02 mei

Tijd: 15:30 – 16:30

Met: Jan de Weerd

Afdeling: Dienst StadsOntwikkeling

Functie: Hoofd Strategie

Vragen:

1. *Wat mis je in onderstaande literatuurlijst of zie ik anderszins nog iets belangrijks over het hoofd?*

Documenten: *Aantrekkelijk en Bereikbaar
Structuurvisie 2015 – 2030*

Ontwikkelvisie Noordvleugel Utrecht, A12-zone zijn beleidsdocumenten die gezamenlijk met andere partijen zijn gemaakt.

2. *Op welke thema's liggen in jouw eigen woorden de belangrijkste raakvlakken tussen het werk van Rijkswaterstaat en jullie organisatie?*

Rijkswaterstaat is een belangrijke uitvoerder van een aantal Rijksprojecten die belangrijk zijn voor de gemeente Utrecht.

3. *Is dat ook in geografische zin te duiden in termen van een lopend of voorgenomen project of het beheer of de ontwikkeling van een gebied?*

Rijkswaterstaat als uitvoerder: hele Ring Utrecht, maar ook over de toeleveranciers voor die Ring Utrecht. Rijkswaterstaat is ook iets anders, dit is wel schuivende. Rijkswaterstaat is geen subsidieverlener meer, maar belangen behartiger voor het Rijk. Als plaatsvervanger voor de minster hier in de regio. In dat opzicht gaat het niet alleen over de uitvoering van de Ring maar ook over wat het Rijk van het verkeers- en vervoersbeleid vindt. In dat opzicht is voor Rijkswaterstaat ook van belang hoe het met het rails gaat en het behoud van de strategische koers van Midden-Nederland. Dan heb je het ook over de gebiedsagenda.

4. *Zo ja, kun je in de stadsregio een paar concrete voorbeelden noemen en/of op kaart aanwijzen/intekenen plus wat je daarbij van Rijkswaterstaat verwacht?*

Nieuwe Hollandse Waterlinie, stad-landverbindingen, OV-tangent, realiseren OV-terminal Utrecht Centraal, spoorlijn Almere-Utrecht-Breda, binnenstedelijk verdichtingopgave, Ring Utrecht en de NRU. Eigenlijk verwacht je van een uitvoerder alle dingen die er nu op de snelweg A2 gebeuren. Dat het vlot en gemakkelijk gaat en dat we zo min mogelijk last hebben van de bouw van hele grote infrastructurele werken. Maar de macht en invloed van Rijkswaterstaat is veel groter dan dat. Neem ze niet kwalijk dat ze in alle hoedanigheden, dus als adviseur van de minster, ook beleid maken of een strategie hebben. Dit is niet zo eenduidig. Rijkswaterstaat vervult verschillende rollen en het gaat erom vanuit welke rol je ze ziet. Vanuit het bouwen van infrastructuur spreek je ze op een hele andere manier aan dan onderhandelingsituaties rondom het BO-MIRT en de Gebiedsagenda. Voor mij is het niet zo moeilijk om de ene pet van de andere te onderscheiden, dat lukt wel. Bij de A12-zone verwachten we van het ministerie van IenM dat ze ervoor zorgen dat de mobiliteit in

deze regio kan blijven functioneren. En er in de benodigde investeringen die we zelf niet kunnen betalen of opbrengen, tegemoet wordt gekomen door het ministerie.

- a. *Wat is jouw opvatting over de ruimtelijke relatie tussen Utrecht en Nieuwegein c.q. Kanaleneiland en Westraven ter plekke van de onderdoorgang Galecopperbrug?*

Geen majeure items. Behartigen belangen vanuit de bewoners. Bij het renoveren van de brug zorgt Rijkswaterstaat er hopelijk voor dat er zo min mogelijk hinder ondervonden wordt. De gemeente Utrecht zal proberen in het onderhandelingspositie voor de gebruikers van de stad te creëren. Vanuit het belang van de bevolking. Namens de bevolking van de stad de onderhandelaar. Proberen te realiseren dat de bewoners van Utrecht er zo min mogelijk last van ondervinden en dat is een onderhandelbaar begrip.

- b. *Wat vind je van bewonersideeën in het kader van Planstudie Ring om bij de wijk Lunetten studentenwoningen als geluidvoorziening te realiseren die over de A12 heen kragen?*

Ken ze eigenlijk niet, ook geen majeure items. Situatie is precies andersom dan bij de situatie hierboven. Initiatief van een ander, hoeft daarmee niet het belang van de bevolking te behartigen. Kan me voorstellen dat vanuit de wet Geluidhinder Rijkswaterstaat denkt: wat moeten wij daar nou mee. Gemeente moet je niet zien als partij die koste wat het kost bewonersinitiatieven ondersteunt. Wethouders kunnen ermee aan de haal gaan, maar dat betekent niet dat dit het standpunt van de gemeente is.

- c. *Hoe kijk je aan tegen de economische betekenis van De Uithof en welke extra inspanningen dat vereist qua wegontsluiting, OV-, fiets- en stedenbouwkundige relaties met de bestaande stad?*

De economische betekenis van De Uithof is niet van de gemeente Utrecht, de gemeente heeft er wel een opvatting over. De gemeente vindt de economische ontwikkelingen van De Uithof, primair iets van De Uithof en de universiteit en instellingen die daar een plek hebben gevonden. De gemeente zal zich opstellen als behartiger van die belangen. De economische betekenis van De Uithof is niet zo zoals die is omdat de gemeente Utrecht dat wil, dus ook niet de eerste verantwoordelijkheid van de gemeente Utrecht. Ten opzichte van de bereikbaarheid: absoluut onvoldoende, doe er wat aan. Aansluiting op de snelweg, doe er nog drie afslagen bij dan komt het wel goed. De gemeente ziet De Uithof en de universiteit als een van de belangrijkste plekken in de stad, om een heleboel redenen. Utrecht profileert zich de laatste jaren als stad van de kennis en cultuur, Utrecht wil dus meer kennisstad worden dan dat ze nu is. De universiteit is wat de gemeente betreft niet alleen verbonden aan De Uithof. We hebben het dan over de stad als drager van kennis en cultuur en de universiteit zit dan ook in de binnenstad, net als vele andere onderwijsinstellingen. De gemeente denkt dat De Uithof wel een heel speciale kwaliteit heeft maar vooral vanwege haar landschappelijke waarden. De gemeente vindt dat Utrecht-Oost, De Bilt-Zuid, Zeist-West, Bunnik-Noordwest en Amelisweerd een groot landschappelijk park is met in het midden De Uithof. De centrale plek in het landschap moet steviger worden neergezet en in de omgeving (Utrecht-Oost, De Bilt-Zuid, Zeist-West, Bunnik-Noordwest en Amelisweerd) woonmilieus bevinden waar docenten van de hogeschool en universiteit wonen, waar bovendien zich een aantal kennisinstellingen bevinden die van belang zijn. De gemeente denkt dat er heel zorgvuldig moet worden omgegaan met het toelaten van nieuwe vestigingen omdat daarmee aan het landschap alleen maar afbreuk wordt

gedaan. De ontsluiting van de Uithof functioneert slecht en dat wordt misschien voor een deel veroorzaakt door problemen op het onderliggende wegennet maar ook door het aantal aansluitingen op het hoofdwegennet. Misschien dat de gemeente, door het beleid op het gebied van openbaar vervoer en aanbieden van een transferium, ervoor kan zorgen dat de modal split van de bezoekers van de Uithof een andere kant opgaat. Daardoor wordt de problematiek verminderd. De andere kant van de medaille; misschien dat Rijkswaterstaat het kan oplossen door het realiseren van extra aansluitingen. De gemeente ziet de drie belangrijke gebieden: centrum (stationsgebied, met belangrijke vestigingsplaats), Leidsche Rijn Centrum (belangrijke vestigingsplaats voor nieuwe kennisinstellingen) en pas als laatste: de oostkant van de stad.

5. *Vind je dat Rijkswaterstaat vanuit dagelijks beheer of bij uitbreidingsprojecten voldoende aandacht heeft voor (ruimtelijke) ambities van jullie organisatie?*

Als de gemeente dit niet vindt, merkt Rijkswaterstaat dit wel, want ze praten constant met elkaar. De gemeente wil graag het beleid van de gemeente voeren en het Rijk wil vanuit eigen belang graag het beleid van het Rijk voeren. Bijvoorbeeld de gemeente wilde eind jaren '00 de A12-zone als strategische locatie neer zetten (met plannen voor uitbreidingen), terwijl het Rijk bezig ging om zo goedkoop mogelijk de Ring Utrecht te realiseren. Hierdoor ontstond een situatie waarbij de een zo min mogelijk van de ander probeerde aan te trekken en vice versa. Op het moment dat er in Den Haag geld over is ziet de gemeente Rijkswaterstaat wel als een behartiger van dat er zo'n groot mogelijke punt van de taart richting de regio gaat. De gemeente ziet dat Rijkswaterstaat soms de belangen van de gemeente behartigt bij het landelijke verdeelvraagstuk. Maar vanuit de rol van de minister, dus hier in de regio, is Rijkswaterstaat juist een tegenstander (moet dat nou zo duur, kan dat niet goedkoper, etc.).

6. *Wat zijn volgens jou de belangen die Rijkswaterstaat heeft bij plannen en ontwikkelingen waar jullie als organisatie mee bezig zijn?*

Is hierboven feitelijk uitgelegd. Dat zijn de twee verschillende belangen/rollen.

7. *Vind je het terecht dat Rijkswaterstaat daar vanuit haar verantwoordelijkheden (o.a. duurzaam functionerende en veilige infrastructuur) invloed op wil hebben?*

Ja, dat is terecht. Dat doet Rijkswaterstaat ook wel goed. Maar in de details is het soms zo dat het minder goed gaat. Het feit dat het terecht is wil niet zeggen dat het altijd goed gaat.

a. *Wat vind je van de stelling dat het voor Rijkswaterstaat bij de A12-zone niet alleen gaat over barrièrewerking/inpassing, maar ook over slim organiseren van functies, onderliggend netwerk en andere vormen van mobiliteit?*

Geen idee, waarschijnlijk gaat het hier niet over. De A12-zone is niets meer dan het agenderen van een plek in de regio waarvan de gemeente (net als andere overheden) denkt dat als deze regio in de toekomst nog ruimte zou hebben, ligt die ruimte vooral daar. Houd er rekening mee dat de A12-zone een strategische locatie is en probeer er zoveel mogelijk nu al rekening mee te houden. Net zo goed als dat De Uithof een strategische plek is geworden, vanwege de vestiging van de universiteit daar. Vanuit mobiliteitsredenen is het niet een heel handige plek die ze daarvoor gekozen hebben. Nu met de huidige crisis heeft de gemeente geen belang bij het op korte termijn ontwikkelen van de A12 zone, maar Rijkswaterstaat moet wel met de gemeente snappen dat dit een belangrijke plek is. Op het gebied van openbaar vervoer is het net als De Uithof geen handige plek, kunnen we proberen

deze ontsluiting nu al op te krikken.

- b. Hoe kijk je aan tegen de idee dat Rijkswaterstaat als netwerkmanager een taak heeft in het meedenken over toekomstige knooppuntvorming, zowel vanuit ketens als ruimtelijke inrichting?*

Rijkswaterstaat is geen netwerkmanager, maar wel netwerkbeheerder. Wegennet en vaarwegennet zijn ook netwerken. De universiteit is een knooppunt en daarmee van economisch belang. De programmatische waarde bepaalt of iets een knooppunt is of niet. De gemeente denkt dat er niet veel nieuwe knooppunten in Nederland ontwikkeld worden. Zeker nu er wordt verwacht dat er de komende jaren niet zoveel nieuwe kantoren worden gebouwd zijn er nauwelijks knooppunten te maken. De enige manier om nog knooppunten te maken is met woningbouw, maar zulke hoge dichtheden die verkeersdeskundigen dan wensen op knooppunten wil de bevolking niet kopen. Zo dicht willen ze niet wonen. Je kan dit wel als beleid neerzetten, maar als het niet verkoopt, verkoopt het niet en houdt het dus op.

- c. Vind je dat Rijkswaterstaat met inachtneming van o.a. randvoorwaarden m.b.t. veiligheid bereid zou moeten zijn proactiever oplossingen als duurzame energiewinning, milieuafscherming e.d. te onderzoeken?*

Rijkswaterstaat als onderdeel van het Rijk, dan zou het heel goed zijn als het Rijk ook bezig gaat om haar beleid op gebied van duurzame energiewinning en milieuafscherming gestalte te geven. Dat er dan een onderdeel van het Rijk moet zijn wat zich daarmee bezighoudt, dat is voor de hand liggend. Maar of dit nou Rijkswaterstaat zou moeten zijn. Begrijpelijk als een deel van de oplossingen duurzaam worden aangedragen die in de netwerken liggen die Rijkswaterstaat beheert.

- 8. Heeft jouw organisatie bij de uitoefening van haar verantwoordelijkheden voldoende aandacht voor de belangen van Rijkswaterstaat?*

Als Rijkswaterstaat belangen heeft, die gelijk zijn aan de belangen van het ministerie van IenM. De gemeente heeft voldoende aandacht/snapt het dat er allerlei kabels door de stad moeten worden getrokken en dat er routes voor gevaarlijke stoffen moeten lopen. De gemeente wijst Rijkswaterstaat wel op dat het een afweging moet zijn of de risico's die het met zich meebrengt ten opzichte van de bevolking die hier woont, rechtvaardig is of dat er een bypass wordt gemaakt. De gemeente wijst Rijkswaterstaat altijd op het feit of het niet beter om kan worden gelegd of buiten de gemeente (want daar wonen minder mensen) kan worden gerealiseerd. Afhankelijk van hoeveel middelen er zijn vind er een discussie plaats.

- 9. Waar liggen naar jouw inzien de kansen tot (verbeterde) samenwerking met Rijkswaterstaat (organisatorisch, themagewijs, project- of locatiespecifiek)?*

Natuurlijk werken we samen, want je gaat voor hetzelfde doel (bereikbaarheid). Overal waar je een zelfde soort doelstelling hebt kun je goed samenwerken. De manier waarop de gemeente Rijkswaterstaat tegenkomt, ze worden tegenover elkaar gesteld als het gaat om doelen. Het nationale verkeersbeleid is er wel mee bezig om het automobilitéit zoveel mogelijk af te remmen en het gebruik van het openbaar vervoer (en andere vormen) te stimuleren. Doelstellingen van beide partijen zijn feitelijk dezelfde, dus feitelijk werken we als het er echt op aankomt aan dezelfde dingen. Alleen is het bij Rijkswaterstaat dat ze het ministerie vertegenwoordigen en veel maatregelen in het kader van de doelen (die wel gezamenlijk zijn) de middelen van het Rijk moeten komen. Als je samen aan tafel zit worden de gezamenlijke doelen vergeten en wordt de gemeente in een onderhandelingspositie

gezet die namens de bevolking zoveel mogelijk moet opkomen om zoveel mogelijk deel van die middelen naar zich toe te trekken.

Rijkswaterstaat wordt dan door de minister in het geweer gezet om te zorgen dat het hier zo min mogelijk moet gaan kosten. Dat levert spanning op. Als je maar zo hoog mogelijk gaat, dus naar beleid gaat, dan kunnen de doelstellingen gezamenlijk worden opgesteld. Zodra het locatiespecifieker wordt, komen we er op het gebied van projecten niet, althans zijn we elkaars tegenpolen. Abstracte beleidsdocumenten, daar kunnen we samenwerken, dan kom je toch wel op wat we tegenwoordig de gebiedsagenda noemen. Middels deze weg de gezamenlijke ambities proberen te formuleren, het vervelende daaraan is wel dat je ze moet pogen vast te houden en de politiek is eigenlijk te zwalkend om een langdurige lijn vast te houden. Hoe zorg je ervoor dat je een langdurige beleidslijn kan neerzetten, daar liggen de meeste kansen wat betreft samenwerken.

