

Gemeente	Categorie	Inhoudelijke reactie	Reactie richting gemeente
		Met waardering hebben wij kennisgenomen van het Ontwerp Integrale Ruimtelijke Perspectief (IRP) U10. De regio werkt sinds 2018 samen om te komen tot een definitief ontwikkelperspectief voor deze regio tot 2040. Een perspectief waarin ruimtelijke vraagstukken op het gebied van gezondheid, wonen, werken, bereikbaarheid, groen, landschap, water en energie op een integrale en duurzame wijze zijn uitgewerkt en waar via een uitvoeringsstrategie kan worden aan de realisatie daarvan. Een belangrijk, complex en dynamisch proces en product, waar in de gemeente Bunnik veel waarde aan wordt gehecht. Zeker ook vanwege het feit dat onze gemeentelijke volop bezig is met plannen die bijdragen aan de lokale en regionale opgaven en we zien dit graag vertaald in het uiteindelijke definitieve Integrale Ruimtelijke Perspectief. Allereerst willen wij de complimenten geven voor dit ontwerp IRP. Er is in een korte periode weer een goede verbeter- en concreteringsinslag gemaakt. We zijn dan ook in grote mate tevreden met de uitwerking van het Ontwerp IRP en herkennen daarin voor een groot deel onze ambities. Tegelijkertijd constateren wij op onderdelen nog ruimte voor aanscherping en verbetering en maken daarom graag gebruik van de mogelijkheid om een formele bestuurlijke reactie op het Ontwerp te geven. Voordat we daar toe over gaan willen wij eerst de rol van de provincie in dit proces aanstippen.	Leidt niet tot aanpassingen.
Bunnik	Algemeen	Provincie als partner. Wij werken als U16 regio de laatste jaren op een goede, constructieve manier in samenwerking met elkaar aan een integraal ruimtelijk perspectief, waarbij de provincie ook aan tafel zit. Dit perspectief is het leidend document voor de verdere ontwikkeling van onze regio. Wij voelen de laatste tijd wat ongemak door verschillende provinciale stukken zoals de provinciale programmering voor wonen en werken, uitgevoerd door bureau 'Stec. Naast het feit dat woningaantallen niet overeenkomen met hetgeen in het IRP staan, verbatzen wij ons ook over deze gang van zaken. Het IRP moet de basis zijn voor het regionaal programmeren en de provincie moet hierin ondersteunend zijn en als partner optrekken met de regio om de programmering te realiseren. Wij ervaren op dit moment dat de provincie, vooruitlopend op het IRP en op onderdelen ook in afwijking daarvan, zelf wil sturen op de programmering. Wat ons betreft moet de provincie veel meer als gelijkwaardige partner optreden en commitment uitspreken op het IRP. Wij zien graag een reactie van de bestuurlijk trekkers van het IRP U10 hoe zij de rol van de provincie zien in dit proces.	In het IRP is de samenhang tussen de verschillende producten nader aangemerkt.
Bunnik	Energie	Parallel aan het proces rondom het IRP wordt gewerkt aan de uitwerking van de Regionale Energie Strategie (RES). Deze uitwerking is complex vanwege de verschillende claims op de ruimte, de technische randvoorwaarden en de lokale maatschappelijke en politieke weerstand (met name rondom windenergie). De uitwerking van de RES om tot concrete locaties voor zon- en windenergie te komen wordt door de gemeentes gedaan, met regionale afstemming. Onze gemeente trekt hierin samen op met de Kromme Rijn gemeenten om hieraan concrete invulling te geven. Zoals bekend loopt het proces van de RES in onze regio moeizaam en onlangs werd duidelijk dat de regio meer tijd nodig heeft voor de uitwerking van de RES 1.0. In plaats van besluitvorming hierop voor de zomer is dit doorgeschoven naar het najaar van dit jaar. In het Ontwerp IRP wordt nog uitgegaan van besluitvorming op de RES 1.0 voor de zomer. Ons college vraagt zich af welke impact deze vertraging op het proces van het IRP heeft en ontvangt daar graag een reactie op. Wellicht kunt u in dezelfde reactie ook aangeven tot in welk detail de inhoud van de RES zich zal verhouden tot de inhoud van de energieopgave in het IRP, zodat ook de mate van afhankelijkheid tussen de RES en REP concreter wordt. Vanwege de ontwikkelingen met de RES is de energieopgave in het IRP nu nog onvoldoende concreet uitgewerkt en daarmee is nog geen sprake van een integrale uitwerking op alle thema's. De integraliteit van de opgaven in het IRP is voor Bunnik een randvoorwaarde om de implementatie ervan succesvol te laten zijn en speelt daarom een belangrijke rol in de afweging bij de uiteindelijke besluitvorming. Wel pleiten wij er voor om vast te houden aan de planning en, conform het plan van aanpak, dit jaar besluitvorming op het definitieve IRP in colleges en raden te organiseren.	Bij het thema energie is een kader opgenomen hoe om wordt gegaan met de ontstane situatie
Bunnik	Groen, landschap en water	We zijn tevreden met de plek die groen en landschap heeft gekregen in het ontwerp IRP. Met name het uitgangspunt dat de ontwikkeling van groen en landschap gelijk opgaat met de andere opgaven. Onze gemeente ligt centraal in het zogenoemde "Amfitheater van de Kromme Rijn". De verstedelijkingslocaties in en rondom onze gemeente maken het noodzakelijk om het groen en landschap tussen deze locaties te versterken en met elkaar te verbinden tot een robuust groen/blauw netwerk. Een punt van aandacht is dat het onderdeel recreatie / recreatief medegebruik globaal is meegenomen in het hoofdstuk groen en landschap, waarin ook andere onderwerpen als natuur en nationaal park zijn uitgewerkt. Om scherper te krijgen wat we op het gebied van recreatie voor ogen hebben helpt het om dit duidelijker een plek te geven of ter verduidelijking een samenvatting recreatie toe te voegen in het concept IRP. Onze zorg in het algemeen is wel de haalbaarheid van deze opgave. De afgelopen jaren is voldoende ervaring opgedaan om te kunnen concluderen dat deze opgave niet volledig (via de ontwikkellocaties) uit de markt gehaald kan worden. Voor de financierbaarheid van bovenregionale groenontwikkelingen is wat ons betreft daarom een regionaal Groenfonds (of iets van die strekking) noodzakelijk, waarin partners zoals de stad Utrecht (gelet op de grote groeiambities van de stad en ter bevordering van groen om de stad) en de provincie (ter bevordering van robuust groen/blauw netwerk) een belangrijk aandeel moeten leveren. We verwachten in het concept IRP dat op dit onderdeel de investeringsstrategie concreet is uitgewerkt, zodat duidelijk is op welke wijze de realisatie er om te behoeven en onderhoud gefinancierd kan worden. Hierin zal, wat Bunnik betreft, de stad Utrecht, de provincie en mogelijk het Rijk ook een aandeel moeten leveren.	Wordt nader uitgewerkt in fase 4. Wordt nader uitgewerkt in fase 4. Het programma Groen Groeit Mee biedt daarvoor een handreiking qua instrumentarium.
Bunnik	Mobiliteit	In het ontwerp IRP ligt de nadruk op een schaalprong in OV en fiets en het beïnvloeden van mobiliteitsgedrag (om modal shift te stimuleren) om deze regio (duurzaam) bereikbaar te houden. Met onze ontwikkellocaties zetten wij ook in op duurzame mobiliteit, waarin OV en fiets centraal staan in de planvorming. Dit sluit dus goed op elkaar aan. In het ontwerp staat ook beschreven wat er voor nodig is om het mobiliteitsconcept van het wiel met spaken goed te laten functioneren. Het uitbreiden van de spoorcapaciteit op de corridor Breukelen – Utrecht – Maarn onderschrijven wij ten zeerste en zien wij noodzakelijk om de sprinterfrequentie op station Bunnik te kunnen verhogen in het kader van onze knooppuntontwikkeling. Waar wij zorgen over hebben is dat de huidige OV-infrastructuur bij lange na niet toereikend is voor een toename van 10% meer reizigers, laat staan een hoger percentage. Dit vraagt dus om enorme investeringen om de huidige OV-infrastructuur toekomstbestendig te maken en vooralsnog is daar geen zicht op.	Leidt niet tot aanpassingen.
Bunnik	Mobiliteit	Ondertussen wordt de ontwikkeling van woningbouw en werklocaties versneld op gang gebracht en is het uitgangspunt dat dit niet mag leiden tot een toename van het autobezit op de hoofdwegen. Een uitgangspunt dat wellicht kan werken in een compacte, stedelijke omgeving, maar naarmate je verder daarbuiten komt, is het een utopie om te denken dat het toevoegen van woon- en werklocaties niet zal leiden tot een toename van het autobezit op het hoofdwegenet. Wat ons betreft mag dit niet leiden tot het onmogelijk maken van gebiedsontwikkelingen en moet er dus ook aandacht zijn voor het oplossen van knelpunten voor de auto-infrastructuur. In dat kader zijn we blij dat een volledige aansluiting van De Limesbaan op de A12 en de verlegging van de N229 op De Limesbaan wordt onderzocht als oplossing van regionale knelpunten. Dit is echt noodzakelijk voor het mogelijk maken van woningbouw in Bunnik en Houten. Daarnaast verbetert het de leefbaarheid van een dorpen en de regionale bereikbaarheid. Voor de volledigheid merken wij op dat in het ontwerp IRP gesproken wordt over de oprit van de Limesbaan op de A12. Dit moet worden vervangen door op- en afrit Limesbaan A12 richting Arnhem. Hier ligt een bestuurlijke overeenkomst met de provincie aan ten grondslag waarin is afgesproken dat de Limesbaan (N421) een volledige aansluiting op de A12 krijgt. Dit moet volgens ons op deze wijze worden opgenomen in het IRP.	Leidt niet tot aanpassingen.
Bunnik	Mobiliteit	Als snelt groeiende regio van Nederland voorzien wij dat de realisatie van woon- en werklocaties sneller zal gaan dan de realisatie van de benodigde schaalprong in OV en fiets met als risico dat het mobiliteitsconcept niet goed functioneert. Het ligt ons daarom geen verstandige keuze om alleen in te zetten op de schaalprong in OV en fiets en pas te kijken naar uitbreiding van de regionale weginfrastructuur als blijkt dat dit niet afdoende is. Wij hebben daarom sterk de voorkeur om parallel aan de schaalprong in OV en fiets nu ook al structurele oplossingen voor knelpunten op het hoofdwegenet te onderzoeken, zoals de parallelstructuur van de A12. Dit vooraf uitstellen, omdat het op gespannen voet staat met de kwaliteit van leven in de te verstedelijken A12 zone, Utrecht Zuidwest en de Kromme Rijnstreek, kan en mag geen reden zijn om hier niet op te studeren. Na een dergelijk onderzoek kan de regio pas een weloverwogen keuze maken of het uitbreiden van de regionale weginfrastructuur noodzakelijk is.	De tekst is waar mogelijk aangepast.
Bunnik	Wonen	In het ontwerp IRP staat de gemeente Bunnik prominent op de kaart voor verschillende opgaven. Daar zijn wij uiteraard tevreden over, maar we willen wel graag benadrukken dat de opgaven goed in balans moeten zijn. Voor de Bunnikse ontwikkellocaties gaan we uit van een groei van maximaal 5000 woningen om wonen en groen, water en landschap in balans te kunnen ontwikkelen. In het ontwerp IRP wordt uitgegaan van 6000 woningen verspreid over Oude-West, Bunnik-Zuid en de Stationsomgeving. Dit is een te grote opgave en komt niet ten goede aan de landschapontwikkeling die we nastreven. We vragen u om dit aantal woningen in het IRP naar beneden bij te stellen tot maximaal 5000 woningen.	De tekst is waar mogelijk aangepast.
Bunnik	Werken	De opgave om voldoende banen te creëren, op de juiste locaties en tevens een transitie vorm te geven naar een duurzame en circulaire economie is een stevige uitdaging. Een deel van de opgave kan gerealiseerd worden door intensivering en uitbreiding van bestaande bedrijventerreinen. In het ontwerp IRP zien wij dat de spoorzonorelocatie in Bunnik is opgenomen als een gebied om te behouden en te revitaliseren. Daar zijn we tevreden over. Overigens zien wij de Bunnikse locatie De Raaphof ook als geschikte locatie om te intensiveren en uit te breiden met lokale bedrijven. De locaties die daarmee in onze dorpskernen wij komen kunnen dan weer herontwikkeld worden tot aantrekkelijke woon- en werklocaties. Intensivering en uitbreiding van bestaande bedrijventerreinen is met name ook een financieringsvraagstuk en kan niet alleen door gemeenten gedragen worden. In het ontwerp IRP wordt dit ook onderschreven, maar een financieringsstrategie ontbreekt nog. Ook dit zien wij graag terugkomen in de verdere uitwerking van het ontwerp IRP.	Het IRP bevat hiervoor een aanzet. Nadere uitwerking hiervan volgt in fase 4.
Bunnik	Regioportalen	De ontwikkeling van de regioportalen gaat niet alleen gepaard met het realiseren van woningbouw, maar ook met het toevoegen van maatschappelijke en commerciële voorzieningen en ruimte voor werkgelegenheid op die portalen. De stationsomgeving Bunnik is in het ontwerp IRP nadrukkelijk in beeld als interessante woon- en werklocatie. Hiervoor zijn we reeds plannen aan het maken om deze multifunctionele werklocatie te transformeren naar een aantrekkelijke woon, werk en ontmoetingslocatie. Daarbij zien wij, gezien onze ligging op steenworp afstand van het Utrecht Science Park, de stad, het landschap en de goede bereikbaarheid per auto en OV, dit gebied ook als interessante satellietlocatie voor het USP op het gebied van Life Science en Health, onder andere als kantorenlocatie. Wij vinden dat het economische belang van regioportalen nu onderbelicht is in het Ontwerp IRP. Er is niet alleen sprake van (stedelijke) dynamiek in de centrale stad Utrecht maar ook in de regioportalen. De 10-minutenstad stopt niet bij de gemeentegrenzen van Utrecht. Wij onderschrijven daarom ook het belang om jaarlijks te monitoren hoe de behoefte aan kantoren zich zal ontwikkelen.	Leidt niet tot aanpassingen.
Bunnik	Regioportalen	Daarnaast is station Bunnik ook een regioportaal voor het landschap met goede en comfortabele verbindingen naar het Kromme Rijngebied, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en De Limes, maar ook naar het toekomstige landschapspark wat we in het Kromme Rijngebied nastreven. Daarbij hebben de landschappelijke ontwikkelingen ook een economische functie, doordat het de leefbaarheid bevordert en door meer mogelijkheden voor verblijfsrecreatie in het Kromme Rijngebied te creëren. In hoofdstuk 3 vinden we de vijf deelgebieden. Deze zijn naar onze mening nog onvoldoende uitgewerkt. Bunnik is onderdeel van deelgebied 1 (Kromme Rijn vallei). De lijstjes ten aanzien van de verschillende thema's zijn nog niet afdoende doordacht en daardoor niet van voldoende kwaliteit en naar tevredenheid, hier moet nog een flinke slag overheen. Er worden in het IRP veel ambities uitgesproken die allemaal een claim leggen op de beschikbare ruimte. Dit vraagt wel een nadere uitwerking die wij missen. Welke functies kunnen gecombineerd worden en waar? Waar komen alle benodigde hectares vandaan: grotendeels van de landbouw? Dat zou dan concreet aangeduid moeten worden. Daarnaast zou je verwachten dat naast de lijstjes van maatregelen ook concrete samenwerkingsprojecten of vervolgacties benoemd worden. Hier is nog geen sprake van.	Leidt niet tot aanpassingen.
Bunnik	Deelgebieden	Wij willen wij nogmaals de complimenten geven voor dit ontwerp IRP en de grote inspanning die daarvoor geleverd is. Het regionale verhaal krijgt steeds meer vorm en inhoud. Wel is het noodzakelijk dat invulling wordt gegeven aan een praktisch plan van aanpak hoe de genoemde activiteiten in het perspectief en programma tot uitvoering worden gebracht (aanpak, doel, resultaat, financiën, organisatie, samenwerking, haalbaarheid, faseering en investeringsstrategie et cetera). Dit is vooralsnog afwezig. Daarom vragen wij u om bij de aanbieding van het Concept IRP een (concept) plan van aanpak voor het vervolg toe te voegen (dit plan van aanpak zien wij als stuk voor de colleges en niet voor de raden). Wij gaan de komende weken graag met u in overleg en dragen graag bij om bovenstaande punten in een volgende versie van het Integraal Ruimtelijk Perspectief te verwerken.	Daar waar mogelijk zijn de deelgebieden nader uitgewerkt. Een verdere uitwerking vindt plaats in fase 4.
Bunnik	Ontwikkelpad		Het IRP bevat hiervoor een aanzet. Nadere uitwerking hiervan volgt in fase 4.
De Bilt	Algemeen	Op 11 februari zijn tijdens een apart constructief bestuurlijk overleg met een delegatie van het REP team een aantal bespreekpunten specifiek voor De Bilt besproken en zijn daarover afspraken gemaakt, die we u per mail op 12 februari hebben bevestigd. Zoals ook aangekondigd in dit overleg zou het niet mogelijk zijn alle wijzigingen door te voeren voor deze consultatieronde bij de colleges. We constateren dat dit inderdaad op een aantal punten nog niet gelukt is en we vertrouwen erop dat dit in het concept IRP van het REP, dat wordt voorgelegd aan de gemeenteraden, alsnog wordt verwerkt. Vanwege het grote belang willen we een aantal punten extra benadrukken. Daarnaast hebben we per pagina nog een aantal opmerkingen (zie bijlage).	Leidt niet tot aanpassingen.

		In ons gesprek op de 11 februari hebben we onze zorgen geuit over de participatie in het REP. We betreuen het dat regionale stakeholders zoals bijvoorbeeld het Utrechts Landschap pas deze maand bij het REP worden betrokken. Een intensief traject is nodig met de regionale stakeholders om gebruik te maken van hun kennis en inbreng en dit te verwerken in het IRP. We maken ons zorgen of hun inbreng nog voldoende meegenomen kan worden in het IRP. Tevens willen we de suggestie doen om deze regionale stakeholders ook de mogelijkheid te geven, net zoals de gemeenteraden, een zienswijze te kunnen indienen op het concept IRP binnen het regionale proces, om te voorkomen dat deze organisaties bij alle individuele gemeenten afzonderlijk hetzelfde traject moeten doorlopen. Voor onze wens om inwonersparticipatie ook op regio niveau te organiseren was helaas onvoldoende draagvlak bij andere gemeenten. In De Bilt zullen we de inwonersparticipatie met de aangeboden ondersteuning van het REP team vormgeven binnen onze omgevingsvisie. Dit is een uitdaging omdat we merken dat het REP traject in zo'n fase komt, waarbij soms meer concreetheid gevraagd wordt dan we nu in het kader van zorgvuldige besluitvorming in de omgevingsvisie kunnen geven. We hopen op uw begrip hiervoor en verwachten in de programmeringsfase van het REP meer concreetheid te kunnen geven waardoor de trajecten meer gelijk op lopen.	Leidt niet tot aanpassingen.
De Bilt	Proces	In het IRP staan veel kaartbeelden die het document leesbaarder en begrijpelijker maken en helpen in de visievorming. Deze beelden geven echter ook een suggestie van concreetheid die niet aansluit bij de werkelijkheid en we ons deels ook niet in herkennen. Zo ligt bijvoorbeeld het primaat voor in ieder geval de woningbouwlocaties binnen het stedelijk gebied bij de gemeente. In De Bilt zijn we samen met inwoners in een intensief traject opzoek naar nieuwe woningbouwlocaties, die we ook zullen verankeren in onze omgevingsvisie. In ieder geval dient een disclaimer te worden toegevoegd over de status van het kaartmateriaal.	De kaarten en perspectieven zijn aangepast in afstemming met de desbetreffende ambtenaar.
De Bilt	Algemeen	De intekening van de woonmilieus bevat nu voor onze gemeente een homogeniteit die niet strookt met de werkelijkheid. Eerder is toegezegd dat deze nog zouden worden aangepast. Dat is in voorliggend concept nog niet gebeurd. Dit geldt ook voor het aanpassen van de plancapaciteit van woningen, waar de getallen bij gemeente De Bilt niet matchen met de door ons aangeleverde cijfers. Ook staat in deze nieuwe versie voor een groot aantal gemeenten de totale plancapaciteit geclassificeerd onder 'vitaliteit', terwijl lang niet alle bouwplannen in deze gemeenten onder die noemer vallen. We stellen voor dat het REP team in ambtelijk overleg gaat om te komen tot betere kaartbeelden cijfers en classificering.	De kaart en perspectieven zijn aangepast in afstemming met de desbetreffende ambtenaar.
De Bilt	Algemeen/wonen	In de kaartbeelden van het IRP is het doortrekken van de Uithoflijn parallel langs de A28 ingetekend. Zoals ook besproken op 11 februari is er nog geen tracéroute gemaakt en zijn de bestuurlijke begravingen tussen gemeente, de provincie en belanghebbenden over het tracé van het doortrekken van de Uithoflijn nog niet gestart. Zoals bekend zijn we geen voorstander het doortrekken van de Uithoflijn ten zuiden van de A28 omdat dit tot grote aantasting van de ecologische en landschappelijke waarden in dit gebied leidt en dit tot een verslechtering van de OV bereikbaarheid van de zuidkant van de Bilt. Uit de studie HOV-IPUS-Amersfoort komen grote bedenken naar voren over de haalbaarheid van een tramlijn waarbij het zeker is dat in ieder geval het tramtraject Zeist – Amersfoort niet realistisch is. Wij vragen ons af of het zinwiel is de ambitie voor een trambaan of een vertrammbare busbaan wat te houden. We zijn van mening dat het opwaarderen van een HOV busverbinding over de Universiteitsweg en de Utrechtseweg over grote delen van de reeds vrij liggende busbanen realistischer is. Dit sluit ook beter aan bij de "Ladder van Verdast" waar het gaat om duurzame keuzes voor infrastructuur ingrepen. Voor het IRP zijn we daarom van mening dat op geen enkele wijze voorgesorteerd kan worden op de tracékeuze van het doortrekken van de Uithoflijn.	De stippellen van de sneltram is in de kaart afgezwakt. Een HOV- of zelfs lightrailverbinding tussen USP en Zeist (noord) (en eventueel zelfs door naar Amersfoort) is een stevige ingreep in het bestaande regionale OV-netwerk. Voor een dergelijke ingreep geldt dat een zorgvuldige afweging van factoren als reistijdwinst, ontwikkeling vervoersvraag en inpassing leiden tot een zorgvuldige afweging van plussen en minnen waarbij vooral van belang is hoe het toekomstige mobiliteitssysteem aansluit bij toekomstige verstedelijkingslocaties. Het komt er op neer dat een dergelijke grote investering alleen te rechtvaardigen is als we met de toekomstige verbinding veel verstedelijkingslocaties en overstappende mobilisten op een snelle manier naar bestemmingen in de stad Utrecht kunnen vervoeren. Daarmee is de ontwikkeling van de verbinding dus nauw verbonden met potentiële verstedelijkingslocaties in het noorden van Zeist en de ontwikkeling van multimodale hubs Zeist Noord (automobilisten uit omgeving en vanaf A28) en Mooi Zeist (forenzen uit Zeist op de fiets) en deze ontwikkelingen staan voor het deelgebied Noorddoost centraal in het IRP: de verbinding is daarom ook voor het kaartmateriaal van belang, waarbij wij opmerken dat ook in de ontwerp POV de verbinding getoond wordt. Over de uitwerking en het tracé van een eventuele verbinding zullen nog veel verdiepende studies samen met de provincie uitgevoerd worden, van belang is wel om te constateren dat er tot nu toe geen andere tracévarianten dan een tracé strak langs de A28 zijn gevonden die op criteria reistijdwinst, ontwikkeling vervoersvraag en inpassing net zo gunstig scoren. Het is wel een onderzoeksopatie naar het vervolg, met een indicatief tracé opgenomen op de kaart.
De Bilt	Mobiliteit	Meer teksten en tekeningen suggereren een fietspad dwars door de waardevolle landschappelijke en ecologische zone tussen het USP en Zeist. Dit kan zoals bekend op geen draagvlak rekenen bij de gemeente De Bilt en ook bij landschap- en natuurorganisaties en kan zoals ook besproken op 11 februari geen onderdeel uitmaken van het IRP. Voorkeur van De Bilt blijft het om het verbeteren van de huidige route over de Bisschopsweg te onderzoeken.	De fietspaden in het kaartbeeld zijn aangepast gebaseerd op bestaande wegen en paden. De Bisschopsweg is niet opgenomen als regionale verbinding, voldoet niet aan kwaliteitscriteria. Het fietspad Zeist-USP is al meer dan 10 jaar een belangrijke optie in het verbeteren van het regionale fietsnetwerk omdat de omrijdfactor tussen Zeist centrum/noord/west en USP almede Utrecht centrum/zuid erg hoog is vergeleken met andere fietsverbindingen in de regio gericht op USP en Utrecht. In alle beleidsvisies die we in de regio, in samenwerking met andere overheden maken, zal vanwege grote nut en noodzaak deze verbinding telkens worden komen drijven, waarbij de ecologische, landschappelijke en cultuurhistorische waarden van het betreffende gebied de noodzaak voor een zorgvuldige inpassing evident maken. Het is wel een onderzoeksopatie naar het vervolg, met een indicatief tracé opgenomen op de kaart.
De Bilt	Mobiliteit	Met betrekking tot duurzaamheid en energie hebben we het ontwerp IRP op dit moment vooral ter kennisgeving aangenomen in afwachting van besluitvorming over de RES. Hier zal vooral in de programmeringsfase van de REP nog een grote slag in gemaakt moeten worden om dit te integreren in het REP.	Bij het thema energie is een kader opgenomen hoe om wordt gegaan met de ontstane situatie.
De Bilt	Energie	Pagina 1, 27, 101: Schapenweide (ten zuiden van USB) niet ingetekend als half wonen (zuidelijk deel) en half Life Science bedrijvigheid (noordelijk deel)	De kaarten en perspectieven zijn hierop aangepast.
De Bilt	Algemeen	Pagina 21: Ambitie nieuwe banen 2040 wetenschap gerelateerde omgeving (USP Life Sciences) is 8.980 (circa 9.000 banen) Zie ook p. 79.	Er is een bandbreedte opgenomen in plaats van specifieke aantallen.
De Bilt	Werken	Pagina 60/80 Bedrijvenpark Larenstein (net nieuw) staat opgenomen als revitaliseren. Dit terrein moet geen kleur hebben of kleur behouden (groen). Stationsgebied is ook deels transformatie dus moet geel worden.	De kaarten zijn hierop aangepast.
De Bilt	Werken	Pagina 35-37: Hier ontbreekt aandacht voor het belang van landgoederen en economische verdienmodellen voor landgoederen om voor versterking natuur, recreatie en behoud cultureel erfgoed te zorgen.	Wordt nader uitgewerkt in fase 4.
De Bilt	Groen, landschap en water	Pagina 69: Waterliniescheg: De opgaven voor nieuwe ecologische modellen voor landgoederen voor behoud en versterking cultuurstorie, natuur en recreatie hier toevoegen.	Waar mogelijk in tekst opgenomen. Wordt nader uitgewerkt in fase 4.
De Bilt	Groen, landschap en water	Pagina 43: Hier ontbreekt de herkenning van het belang van de verbinding Station Bilthoven – USP zoals wel is opgenomen in de uitwerking van de Noordtoestafank.	Leidt niet tot aanpassingen. De verbinding wordt niet belangrijk genoeg geacht voor de bewuste opsmoming.
De Bilt	Mobiliteit	Pagina 94/103: Weghalen of herformuleren directe/korste fietsroute USP-Zeist omdat van de snelste route door landschappelijk en ecologisch waardevol gebied geen sprake is.	Fietspaden in kaartbeeld aangepast gebaseerd op bestaande wegen/paden, klein stuk ingestippeld. Bisschopsweg niet opgenomen als regionale verbinding, voldoet niet aan kwaliteitscriteria.
De Bilt	Mobiliteit	Pagina 108: Benomen dat HOV waterliniën een tram of bus is.	De tekst is waar mogelijk aangepast.
De Bilt	Mobiliteit	Pagina 108: Zin eventueel door vrij liggende infrastructuur Soestdijksewag aanpassen. Suggestie nieuwe zin. Ov-as Bilthoven – USP versnellen, eventueel door (deels) vrij liggende infrastructuur op de Soestdijksewag en de Universiteitsweg, duurzame mobiliteit afspraken instituten en werkgevers op deze as en toekomstvast maken busstation Bilthoven	Leidt niet tot aanpassingen. De verbinding wordt niet belangrijk genoeg geacht voor de bewuste opsmoming.
De Bilt	Mobiliteit	Pagina 108: Snelheidsroute USP Zeist moet ijm ecologische waarden de bestaande infrastructuur volgen (Bisschopsweg)	Fietspaden in kaartbeeld aangepast gebaseerd op bestaande wegen/paden, klein stuk ingestippeld. Bisschopsweg niet opgenomen als regionale verbinding, voldoet niet aan kwaliteitscriteria.
De Bilt	Mobiliteit	Pagina 111: Hier staat de directe fietsverbinding USP Zeist ingetekend. Dat moet verwijderd worden	De kaart en perspectieven zijn hierop aangepast.
De Bilt	Wonen	Pagina 74: Herhaalde oproep en ook toegezegd in het BO wonen is aanpassen woonmilieus De Bilt bij een weergave die beter aansluit bij werkelijkheid. In Bilthoven en de Bilt zijn naar onze mening vooral groen stedelijke gebieden (groen stedelijk gebied) ingetekend. In verhouding ligt er bij ons een grotere opgave groen & landschap en een kleinere opgave verstedelijking dan in het stedelijk kerngebied. We kunnen pas uitvoering geven aan de opgave groen & landschap als er een evenredige organisatie en financiële dekking is. Voorwaarde voor gemeente De Ronde Venen is dat dit regionaal wordt opgelost. Als gemeente De Ronde Venen hebben we ontwikkelruimte voor verstedelijking nodig om die kansen te benutten voor het groen & landschap. Rood voor groen vormt een basis die kan rekenen op politiek draagvlak in De Ronde Venen.	In de toelichting bij het kaartbeeld is een nuancering wat betreft woonmilieus opgenomen.
De Bilt	Wonen	Pagina 93: In deze laag zitten een flink aantal ruimtelijke ontwikkelingen die in De Bilt niet te verklaren zijn. Graag een aparte ambtelijke sessie tussen De Bilt en de ontwerper om dit goed te krijgen.	De tabel is minder specifiek gemaakt.
De Bilt	Algemeen	Pagina 108: Schapenweide is hier niet ingetekend met half paars (life science bedrijvigheid) en half oranje woningbouw. Paarse kleur USB is niet goed ingetekend. Ook onduidelijk wat de paarse vlek meer richting USP is.	De kaart en perspectieven zijn hierop aangepast.
De Bilt	Algemeen	Pagina 133: Elke gemeente werkt aan een omgevingsvisie het specifiek benoemen van de RSU is hier wat vreemd.	De kaart en perspectieven zijn hierop aangepast.
De Bilt	Algemeen	Pagina 133/135: Hier ontbreekt een doorkijk op de deelgebied uitwerkingen.	Daar waar mogelijk zijn de deelgebieden nader uitgewerkt. Een verdere uitwerking vindt plaats in fase 4.
De Ronde Venen	Groen, landschap en water	Groen en landschap: financiële dekking voorwaarde voor uitvoering, lokaal draagvlak mits ook verstedelijking (rood voor groen), sleutelpositie voor eigenaren en beheerders	Gemeenten staan samen aan de lat voor de opgave op groen & landschap. De wijze waarop dit gebeurt wordt nader uitgewerkt in fase 4.
De Ronde Venen	Groen, landschap en water	Als gemeente zien we kansen voor een doorontwikkeling van groen & landschap. Er komt veel op onze gemeente af wat zijn weerslag krijgt in het landschap: landbouwtransitie, cultuurhistorie, biodiversiteit, wateropgave, vrijkomende agrarische bebouwing en bodemdaling. Voor het grondgebied van De Ronde Venen is in het IRP een aantal grote opgaven benoemd: de Stellingparkontwikkeling c.a., de Blauwe Krans, de blauwgroene ontwikkeling van het agrarisch landschap en levendige boerenloten. Net als u zien we de groei van het landschap en de verstedelijking hand in hand gaan. We steunen de lijn, waarbij specifiek voor De Ronde Venen de meekoppelkansen wordt benoemd van versterking van de Amstelscheg (MRA), wateropgave en verstedelijking bij Mijdracht. Overigens zien we ook bij andere dorpen in onze gemeente een verstedelijkingskans, maar deze is naar verwachting het grootst bij Mijdracht. We zien kansen om deze verstedelijking te koppelen aan de gestrakte OV lijnen (OV strategie De Ronde Venen). In verhouding ligt er bij ons een grotere opgave groen & landschap en een kleinere opgave verstedelijking dan in het stedelijk kerngebied. We kunnen pas uitvoering geven aan de opgave groen & landschap als er een evenredige organisatie en financiële dekking is. Voorwaarde voor gemeente De Ronde Venen is dat dit regionaal wordt opgelost. Als gemeente De Ronde Venen hebben we ontwikkelruimte voor verstedelijking nodig om die kansen te benutten voor het groen & landschap. Rood voor groen vormt een basis die kan rekenen op politiek draagvlak in De Ronde Venen.	Gemeenten staan samen aan de lat voor de opgave op groen & landschap. De wijze waarop dit gebeurt wordt nader uitgewerkt in fase 4.
De Ronde Venen	Groen, landschap en water	Op welke specifieke plekken en hoe wordt de opgave natuur, recreatie en water gerealiseerd? Deze vragen worden in het IRP nog niet beantwoord. In de uitvoering van de wateropgave zien we een sleutelpositie bij de eigenaren en beheerders van het landelijk gebied. Als gemeente zien wij de agrariërs ook in de toekomst als één van de belangrijkste partners bij de inrichting en het beheer van ons landschap. De insteek is om oplossingsrichtingen te zoeken waarbij ambities op het gebied van landbouw, natuur, energie, circulariteit, recreatie en water verweven zijn met het agrarisch gebruik en bedrijfsvoering.	Gemeenten staan samen aan de lat voor de opgave op groen & landschap. De wijze waarop dit gebeurt wordt nader uitgewerkt in fase 4.
De Ronde Venen	Mobiliteit	Inzetten op goede verbinding met OV-knoop Breukelen, aandringen op investeringen bestaande provinciale wegen, afkapping Dom tot Damroute via Abcoude/Baambrugge	Leidt niet tot aanpassingen.
De Ronde Venen	Mobiliteit	Op mobiliteitsgebied staat de regio voor een grote uitdaging, geleid op onze verstedelijkingsopgave, natuuropgave en de rol van de regio in de landelijke mobiliteit (draaischijf Nederland). We staan voor grote uitdagingen op het gebied van OV, fiets en auto. We constateren met tevredenheid dat ons Strategisch OV-plan integraal is opgenomen. Daarmee verwachten we een kwalitatieve impuls voor de bereikbaarheid van onze gemeente, zowel richting de Amsterdamse als de Utrechtse regio. Daarnaast constateren we met tevredenheid dat de verbinding tussen de eindhalte van de Amsteltram in Uithoorn en Station Breukelen voor fietsers is opgenomen, evenals een fietsroute van Amsterdam naar Utrecht en een route van Amsterdam naar Woerden via De Ronde Venen. Dit zorgt voor een mogelijke haven om het fietsen over grotere afstanden een impuls te geven. Overigens begrijpen we niet zo goed de toegevoegde waarde van een extra verbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal aan de noordzijde van Breukelen. Wat ons betreft wordt er ingezet op een goede verbinding met station Breukelen als OV-knoop. We zien wel een meerwaarde in een afkapping van de Van Dom tot Damroute via Baambrugge en Abcoude. Deze afkapping is niet benoemd.	Leidt niet tot aanpassingen.
De Ronde Venen	Mobiliteit	In het kader van het IRP hebben we constant het belang van de bereikbaarheid van de auto benadrukt. Het is voor de leefbaarheid van onze gemeente essentieel dat onze inwoners en bezoekers gebruik kunnen blijven maken van de auto. Het openbaar vervoer en de fiets kunnen deze functie nu nog niet volledig overnemen. We zijn blij dat dit wordt onderkend. We willen benadrukken dat onze gemeente voor een belangrijk deel is gericht op de Amsterdamse regio en dat onze inwoners slechts zeer beperkt een bijdrage leveren aan de problematiek op de Utrechtse Ring. In dit licht moeten onze wensen voor verstedelijking worden gezien. We dringen aan op investeringen in het bestaande netwerk en provinciale wegen om knelpunten op het gebied van autobereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid op te lossen.	Leidt niet tot aanpassingen. Daarom essentieel dat de geplande investeringen in de N201 doorgaan vinden.
De Ronde Venen	Mobiliteit	Overigens missen we de verkeersveiligheid als belangrijk onderwerp, terwijl een verkeersveilige situatie bijdraagt aan een aantrekkelijk leefklimaat in onze regio.	Leidt niet tot aanpassingen.
De Ronde Venen	Mobiliteit	Het IRP geeft aan dat Loenersloot tot 2040 geen locatie is voor woningbouw; hier is geen OV-knoop aanwezig. Loenersloot kan op lange termijn bijdragen aan het lokale en regionale vervoerssysteem, mits hier sprake zal zijn van een hoogfrequente verbinding met de regio. Voor de lange termijn zien we mogelijkheden om Loenersloot te agenderen. Voor nu kunnen we ons vinden in de gekozen richting voor het openbaar vervoer en willen we ons als gemeente richten op het vitaal houden van de bestaande dorpen.	Leidt niet tot aanpassingen.
De Ronde Venen	Vitale kernen	Groeiopentitie in Mijdracht benutten, geen extra beleidsbeperkingen en samen werken aan een klimaatrobustere regio	Leidt niet tot aanpassingen.
De Ronde Venen	Vitale kernen	In het IRP is aandacht voor de vitale kernen; de kleine en middelgrote kernen in De Ronde Venen en in andere delen van de regio die niet direct aangesloten zijn op het wiel met spaken. Kernen die vanuit het oogpunt van nabijheid en mobiliteit niet de locaties zijn waar de grote groeiopgave van de regio zijn plek vindt. We zien niet als kansen om de groeiopentitie in Mijdracht te benutten.	Leidt niet tot aanpassingen.
De Ronde Venen	Vitale kernen	Bij het bouwen in de vitale kernen zijn groen en landschap en mobiliteit belangrijke randvoorwaarden en geeft de U10 aan dat afstemming met het provinciale beleid belangrijk is. We steunen de lijn om lokaal aanpassingen mogelijk te maken om verstedelijking en mobiliteit beter op elkaar af te stemmen, bijvoorbeeld door wegen om nieuwe verstedelijkingslocaties te leggen en infrastructuur slimmer te gebruiken ter vervanging van de huidige, te rigide, mobiliteitsroosters.	Leidt niet tot aanpassingen.
De Ronde Venen	Vitale kernen	Voor Mijdracht wordt de verstedelijkingsopgave gekoppeld aan de wateropgave. Deze koppeling is in de basis logisch, geleid op de ligging van De Ronde Venen. We zijn bereid om ons in te zetten voor de wateropgave. Waar in het IRP aan voorbij wordt gegaan is, dat de wateropgave een regionale opgave is. Het waterbeheersprogramma van de Amstel Gooi Vecht strek (AGV) is nog volop in ontwikkeling en de BOWA regio (Bestuurlijk Overleg Waterregio AGV) gaat nog afspraken maken over klimaatadaptatie in relatie tot bouwen. Bij de Provincie Utrecht is het beleid en stimuli rondom klimaatadaptatie bouwen nog volop in ontwikkeling (project resilience sprint Utrecht).	Gemeenten staan samen aan de lat voor de opgave op groen & landschap. De wijze waarop dit gebeurt wordt nader uitgewerkt in fase 4.

De Ronde Venen	Vitale kernen	Als gemeente is het onwenselijk dat het IRP voor extra beleidsberpkingen zorgt. Onze uitdagingen zijn groot genoeg om te voldoen aan de voorwaarden van provincie en waterschap. Bovendien speelt op enkele locaties een andere kwalitatieve opgave zoals herstructurering (Tuinderlaan Mijldrecht en Amstelhoek). Het opnemen van extra voorwaarden zet de uitvoerbaarheid disproportioneel onder druk en is dus niet wenselijk.	Ontwikkelingen rondom verstedelijkijng gaan gepaard met opgaven rondom o.a. mobiliteit en water. Beoogd wordt dit in samenhang tot oplossing te brengen. Gemeenten staan samen voor de opgave op groen & landschap. De wijze waarop wordt verder uitgewerkt in fase 4.
De Ronde Venen	Vitale kernen	De wateropgave is een regionale opgave (klimaatrobuuste regio), waarbij we samen zoeken naar innovatieve oplossingen. En waarbij we de waterberging regelen en bijvoorbeeld natuurinclusief bouwen. We zien het als uitdaging op regionaal niveau om de uitvoerbaarheid van de opgave te bevorderen cq vergroten. Graag denken we mee over een herformulering van de tekst over de wateropgave.	Ontwikkelingen rondom verstedelijkijng gaan gepaard met opgaven rondom o.a. mobiliteit en water. Beoogd wordt dit in samenhang tot oplossing te brengen. Gemeenten staan samen voor de opgave op groen & landschap. De wijze waarop wordt verder uitgewerkt in fase 4.
De Ronde Venen	Vitale kernen	In de provinciale verordening wordt bij verstedelijkijng landelijk gebied onderscheid gemaakt tussen een kleine uitbreiding per kern in het licht van 'vitale kernen' en verdergaande uitbreiding onder voorwaarden. Het IRP maakt dit onderscheid niet. Daardoor lijkt het alsof ook de kleine uitbreidingen tot 50 woningen onder de algemene verstedelijkijngsrichtlijnen van het IRP vallen. Dat is niet zo; de provinciale verordening stelt voor deze uitbreidingen niet de verplichting dat dit in het provinciaal programma is opgenomen.	Leidt niet tot aanpassingen van het IRP. In het IRP is geen sprake van verstedelijkijngsrichtlijnen.
De Ronde Venen	Wonen	Insipelen op lokale en regionale behoefte met 4.800 woningen past bij onze centrale ligging tussen Amsterdam en Utrecht, grote vraag naar eengezinswoningen meemenen in IRP	Leidt niet tot aanpassingen.
De Ronde Venen	Wonen	Als gemeente hebben we een woningbouwbehoefte van 4.800 woningen tot 2040, die we kunnen realiseren door een combinatie van inbreiding en intensivering in de dorpen en realisatie van woningbouwlocaties buiten de kernen. Het creëren van doorstroming is net als in vele andere gemeenten in de regio bij ons een van de doelstellingen. De lokale woningbouwbehoefte is 2.800 woningen en daarnaast willen we met de bouw van 2.000 woningen een bijdrage leveren aan de regionale woningbouwbehoefte.	Leidt niet tot aanpassingen.
De Ronde Venen	Wonen	Onze landelijke ligging met dorps OV verbinding maakt dat wij volgens de redenering van het IRP geen voor de hand liggende locatie zijn om een bijdrage te leveren aan de regionale woningbehoefte. We kunnen ons niet vinden in deze uitspraak. Gelet op onze ligging ten opzichte van Amsterdam, Schiphol, Hilversum en Utrecht kunnen we onze ogen niet sluiten voor de regionale woningbouwbehoefte. We leveren graag een beschieden bijdrage aan de regionale woningbouwbehoefte. Het IRP gaat voorbij aan de conclusie van Companen dat er een grote vraag is naar eengezinswoningen. We kunnen ons daar niet in vinden. Het IRP zet in op centrum- en hoog stedelijke woonmilieus en benoemd dat er vraag is naar groenstedelijke milieus. Companen geeft aan dat er behoefte is aan groenstedelijke milieus in Utrecht stad, een combinatie die lastig te rijden valt. Hierdoor is er nog steeds sprake van een discrepantie tussen woonmilieus en eengezinswoningen in stedelijke milieus. We vinden het logisch dat het grootste gedeelte van de regionale behoefte wordt gerealiseerd binnen het stedelijk kerngebied en dat uitbreiding bovenop de eigen behoefte wordt getoetst aan de verstedelijkijngsblader. Gelet op de conclusies uit het Companen onderzoek en de dringende behoefte aan woningbouw in de regio zien we ruimte om een bijdrage te leveren aan de regionale behoefte.	Het 'stapje stedelijker' blijft als basisbeeld overeind. Inzet is maatwerk op gemeentelijk niveau.
De Ronde Venen	Wonen	Daarnaast wordt er niet in gegaan op de verschuivende woonwensen als gevolg van corona. Het IRP beschrijft duidelijk dat er uit wordt gegaan van de woningbehoefte vóór de pandemie. De toekomst laat zich moeilijk voorspellen, maar dat de crisis waar we nu in leven nog een tijd zal voortduren en impact heeft op de manier van leven en wonen is duidelijk. Wat ons betreft is het dan ook een gemiste kans hier zo star aan vast te houden. Daarbij komt dat de woningcrisis ook steeds grotere vormen aanneemt; er moet meer oog zijn voor de mogelijkheden om deze tekorten op redelijke termijn in te lozen. Hieraan kunnen uittegebieden in De Ronde Venen een bijdrage leveren.	Het IRP beoogt flexibel te zijn. Er wordt ingezet op regionaal programmeren, daarbij wordt op regioniveau en deelregioniveau de kwantitatieve behoefte en het planaanbod in beeld gebracht. Het provinciale en regionale programma wordt jaarlijks herijkt.
De Ronde Venen	Werken	Uitbreiding met 12 hectare én intensivering van Bedrijventerrein Mijldrecht als totaalpakket, zorgen om en pleidooi voor één regionaal terrein met minimale kavelomvang 5 hectare	Leidt niet tot aanpassingen.
De Ronde Venen	Werken	We hebben qua bedrijventerreinontwikkeling een opgave om 12 hectare uit te breiden voor de lokale ruimtebehoefte en werkgelegenheid en we zien kansen voor intensivering en beperkte transformatie/functioniemenging. Het is een gecombineerd verhaal; door verplaatsing naar de uitbreiding kan kwaliteitsverbetering op het bestaande plaatsvinden. We hebben de grond op de beoogde locatie in eigendom; hierdoor ontstaat er een mogelijkheid om kansen te verpakken. Een eerste uitwerking van de uitbreidingslocatie laat zien dat we ruimte voor ondernemerschap combineren met andere regionale ambities zoals klimaatadaptatie, een klimaat- en energiepositief terrein, water & groenambities en collectieve voorzieningen rondom waterstof en elektrisch rijden.	Leidt niet tot aanpassingen.
De Ronde Venen	Werken	We maken ons zorgen om de ontwikkeling van regionale bedrijventerreinen. We kunnen ons vinden in het realiseren van één regionaal terrein, mits deze bedoeld is voor grootschalige bedrijven vanaf 5 hectare die gericht zijn op de regio Utrecht en met een minimum terreinomvang die passend is bij een regionaal terrein. Dit achten we het meest kansrijk langs de A12. Het expliciet benoemen van deze richting geeft helderheid in de richting waar we als regio voor kiezen. Als kleinschalige en middelgrote bedrijven hier worden toegestaan, leidt dit tot concurrentie met de bestaande bedrijventerreinen en wordt de gekozen richting van kwaliteitsverbetering en intensivering op de bestaande terreinen in de regio ondermijnd. Voor het regionale terrein is concentratie een logische keuze; voor de terreinen die voorzien in de lokale behoefte zijn we voorstander van een goede geografische spreiding, waarbij rekening wordt gehouden met een inhaalslag.	De BT Economie heeft meegegeven om regionale bedrijventerreinen in verschillende windrichtingen te onderzoeken.
De Ronde Venen	Werken	Op de kaartbeelden zien we Bedrijventerrein Mijldrecht terug, echter De Ronde Venen heeft ook nog andere kleinere bedrijventerreinen die ontbreken op de kaart. We zien dat Bedrijventerrein Mijldrecht is benoemd als locatie voor uitbreiding en verdichting; dit ligt in lijn met het raadsbesluit van juli 2020 om in te zetten op Bedrijventerrein Mijldrecht en af te zien van de ontwikkellocatie Blueport Amstelhoek.	De kaart en perspectieven zijn hierop aangepast.
De Ronde Venen	Werken	De Ronde Venen biedt voldoende mogelijkheden voor bedrijven aan huis, waar goed gebruik van wordt gemaakt. In het IRP zien we geen aanleiding om dit beleid te wijzigen. Voor detailhandel volgen we de lijn en zetten we in op levendige en leefbare winkelgebieden gericht op ontmoeting, wat gelet op de huidige ontwikkelingen een grote uitdaging zal zijn. Er spelen bij ons geen grote winkelontwikkelingen met een regionale aantrekkingskracht. Onze bedrijventerreinen zijn niet op kantoren gericht; van de kantoren die aanwezig zijn, zien we gelet op de ligging geen kansen voor transformatie richting wonen.	Leidt niet tot aanpassingen.
De Ronde Venen	Proces	Er speelt veel in onze gemeente: zowel een wens tot verstedelijkijng als doorontwikkeling van het landschap. In het Ruimtelijk Perspectief De Ronde Venen bezien we alle ruimtelijke opgaven van de gemeente integraal. Waarbij we de opgaven verknopen, de kansen en (on)mogelijkheden in beeld worden gebracht. De mobiliteitsopgave brengen we in beeld en een uitwerking voor groen & landschap wordt als onderwerp onderzoek onderdeel van het gehele ruimtelijk perspectief. Graag gaan we komende maanden met u in gesprek over ons perspectief.	In fase 4 blijven we met elkaar in gesprek over de verdere uitwerking van het IRP.
De Ronde Venen	Proces	Laten we met elkaar kijken hoe wij gezamenlijk de doelstellingen, zoals geformuleerd in het IRP, kunnen bereiken. Om tot uitvoering te komen is draagvlak voor de uitgangspunten en doelstellingen van groot belang. Hierbij blijft een belangrijk punt om – rekening houdend met ieders rol – de raden in een vroegtijdig stadium te betrekken bij fase 4: de uitvoering. Het zou onze aanbeveling zijn om in hoofdstuk 4.2 hier voldoende aandacht voor te hebben. Er liggen grote ruimtelijke opgaven. Als gemeente leveren wij daar onze bijdrage aan.	Dit wordt verder uitgewerkt in het plan van aanpak fase 4.
Houten	Algemeen	U heeft verzocht om onze reactie te baseren op het principe van 'consent', zoals met de nieuwe U10 governance is geïntroduceerd. Wij staan helemaal achter dit principe, maar vinden het nu nog te vroeg in het proces van dit traject om ons te beperken tot alleen de grote beargumenteerde bezwaren om te kunnen toestemmen, zeker aangezien we op dit moment in een 'consultatieronde' zitten. In deze brief reageren we op hoofdlijnen op het Ontwerp IRP. U leest hier ook onze belangrijkste opmerkingen van dit moment. In bijlage 1 leest u overige opmerkingen van algemene strekking en opmerkingen per pagina.	Leidt niet tot aanpassingen.
Houten	Proces	In de inleiding staan de stappen die we als regio de afgelopen jaren hebben genomen. De gemeenteraden hebben daarin een belangrijke rol. Wij zien graag een tekst over de moties en amendementen van de gemeenteraden op het beoordelingskader en de Contour opgenomen in deze inleiding. Ten aanzien van het laatste stuk (Contour) zijn in Houten de volgende moties aangenomen: • Groene schaalprong: de raad heeft het college opgeroepen om aan te dringen op een groene schaalprong met concrete doelen; • Behouden en versterken agrarische sector: de raad heeft het college opgeroepen om zich in U10 verband sterk te maken om in de Contour en het IRP meer aandacht te besteden aan het behouden en versterken van de agrarische sector; • Automobilititeit: de raad heeft het college van Houten opgeroepen om zich hard te maken voor meer aandacht voor automobilititeit in de Contour (en dus het IRP). Het stuk is zeer compleet, beslaat veel (alle) thema's en beschrijft een uitgebreide gedachtegang hoe tot dit stuk is gekomen. Houten is eveneens van mening dat de regi o te streng was wat het gaat om het gezamenlijk denken over, en het vormen van, een stip op de horizon in het kader van de ruimtelijke toekomst van de regio Utrecht. Deze twee punten doen recht aan het vele werk en alle bijdragen die aan dit stuk zijn gedaan. Complimenten daarvoor!	Leidt niet tot aanpassingen.
Houten	Algemeen	Er zit ook een keerzijde aan de volledigheid en de omvangrijkheid van het stuk. Het stuk is op plekken moeilijk leesbaar en navolgbaar. Er zijn perspectieven, redeenerlijnen, algemene opgaven, gebiedsgerichte opgaven (die een zin later weer 'ruimtelijke keuzes' worden genoemd) en er zijn programmatische keuzes. Het duizelt categorieën en termen. Onze suggestie is om meer structuur te geven, consequent termen gebruiken en te schrappen (less is more). Doe ook vooral een poging om het perspectief concreter te laten zijn, formuleer zaken SMART zodat duidelijk is wat met onderdelen van het Perspectief staat te gebeuren, is sprake van uitgangspunten voor gebiedsontwikkeling voor de gemeenten? Is er sprake van zaken die nog nadere uitwerking behoeven (onderdeel te maken van een uitvoeringsagenda)? Hier kan nog een flinke slag in geslagen worden en maakt het Perspectief een sterkere leidraad voor het vervolg. Onze ambities in de Ruimtelijke Koers zijn in lijn met de uitgangspunten van Utrecht Nabij (MIRT- Onderzoek), de Provinciale Omgevingsvisie en het IRP. Met als stip op nummer 1: woningen bouwen in bestaand stedelijk gebied nabij knooppunten, want deze zijn goed bereikbaar met het openbaar vervoer én sparen het open waardevolle landschap in een drukke Utrechtse regio. Met twee treinstations en een goede ligging nabij Lunetten-Koninginweg en het Utrecht Science Park is de gemeente Houten een kansrijke plek voor het bouwen van woningen die bijdragen aan de woonwoud. Wij kunnen ons daarom vinden in de positieve Houten als regio!op inmeert in het IRP en kunnen zo tegelijkertijd lokale opgaven oplossen.	Waar mogelijk is het stuk verder aangepast. Geconstateerd wordt dat deze complexiteit nodig is om de opgaven, perspectieven, redeenerlijnen en uitwerking te kunnen tonen.
Houten	Algemeen	De gemeenteraad van Houten heeft op 21 januari een voorgenomen besluit genomen over de Ruimtelijke Koers. Een voorlopig besluit omdat over de Ruimtelijke Koers een referendum plaatsvindt, tegelijkertijd met de verkiezingen voor de Tweede Kamer. Op 30 maart debatteert de raad over de uitslag van het referendum en neemt een definitief besluit over de Ruimtelijke Koers.	Leidt niet tot aanpassingen. Wij wachten uw verdere reactie hierover af.
Houten	Proces	De uitkomst van het voorlopige besluit (eind januari 2021) is als volgt: in grote lijnen is een meerderheid van de raad het eens met de ontwikkeling van de visie en ambities beschreven in de Ruimtelijke Koers. Daarnaast is een meerderheid van de raad het eens met de ontwikkeling van de binnenstedelijke gebieden (Het Centrum, De Molenzoo en De Koppeling). Er zijn ook verschillende moties en amendementen aangenomen. Eén van de belangrijkste is dat de ontwikkeling van Houten-Noordwest en het Landshapsark Houten-Oost per amendement is aangehouden. De raad heeft het college opgedragen om voor Noordwest nader onderzoek te doen zodat tot een invulling kan worden gekomen die voldoet aan de aanvullende eisen/wensen zoals door de raad zijn geformuleerd (met als voorbeeld: meer afstand voor woningbouw vanaf de A27 n.a.v. de ingediende zienswijze van de G&DRU, Hof van Wulven een mogelijke invulling met sport/groen/bedrijven en eventueel woningbouw. Ook is er een motie aangenomen die het college vraagt om onderzoek te doen naar gebiedsontwikkeling in Houten Oost met woningbouw in combinatie met een landschapsark. Over de uitkomsten van de onderzoeken wil de raad medio 2021 worden geïnformeerd en zo mogelijk nog voor de zomervakantie een besluit nemen. De stukken t.a.v. de raadsbehandeling zijn hier te vinden: https://r112.babys.eu/Agenda/Detail/Houten/bb328830-52f8-44ad-a496-38c467d4ac2 .	Leidt niet tot aanpassingen. Wij wachten uw verdere reactie hierover af. Houten-Oost is als onderzoeksopatie tekstueel in het IRP opgenomen.
Houten	Proces	Houten heeft daarmee dus nog geen definitieve keuze gemaakt voor Noordwest of Houten-Oost (overigens ook niet over de andere 3 ontwikkelgebieden van de Koers omdat het besluit van afgelopen januari een voorgenomen besluit is in verband met het referendum in Houten). Deze notie is ook van belang voor het Integraal Ruimtelijk Perspectief en wij vragen u hier op een volgende manier mee om te gaan: • Er mag expliciet in het Integraal Ruimtelijk Perspectief worden opgenomen dat er in Houten nader onderzoek naar Houten-Noordwest en Houten-Oost plaatsvindt en dat het voornemen is dat hierover in de zomer van 2021 besluitvorming plaatsvindt; • In het kaartmateriaal van het perspectief en andere verbeeldingen zoals 'schetsverbeeldingen' (bijvoorbeeld op pagina 40) mag Houten-Oost worden opgenomen; • Wij gaan graag met u in overleg hoe bovenstaande exact kan worden verwerkt in een volgende versie van het perspectief. Wij danken u nogmaals hartelijk voor de grote inspanning die is geleverd om tot het Ontwerp Integraal Ruimtelijk Perspectief te komen. Wij gaan de komende weken graag met u in overleg en dragen graag bij om bovenstaande punten in een volgende versie van het Integraal Ruimtelijk Perspectief te verwerken. Wij merken daarbij wel op dat het ons ambitieus lijkt om binnen een termijn van 20 kalenderdagen tot een volgende versie te komen. Wij vragen u wat dat betreft om te kiezen voor zorgvuldigheid boven snelheid. In de fase vanaf 30 maart gaan wij met onze raad in gesprek over de zienswijze op het Concept IRP. Ook leggen wij dan het IRP voor aan onze maatschappelijke partners in de gemeente Houten	Leidt niet tot aanpassingen. Wij wachten uw verdere reactie hierover af. Houten-Oost is als onderzoeksopatie tekstueel in het IRP opgenomen.
Houten	Proces	Houten heeft daarmee dus nog geen definitieve keuze gemaakt voor Noordwest of Houten-Oost (overigens ook niet over de andere 3 ontwikkelgebieden van de Koers omdat het besluit van afgelopen januari een voorgenomen besluit is in verband met het referendum in Houten). Deze notie is ook van belang voor het Integraal Ruimtelijk Perspectief en wij vragen u hier op een volgende manier mee om te gaan: • Er mag expliciet in het Integraal Ruimtelijk Perspectief worden opgenomen dat er in Houten nader onderzoek naar Houten-Noordwest en Houten-Oost plaatsvindt en dat het voornemen is dat hierover in de zomer van 2021 besluitvorming plaatsvindt; • In het kaartmateriaal van het perspectief en andere verbeeldingen zoals 'schetsverbeeldingen' (bijvoorbeeld op pagina 40) mag Houten-Oost worden opgenomen; • Wij gaan graag met u in overleg hoe bovenstaande exact kan worden verwerkt in een volgende versie van het perspectief. Wij danken u nogmaals hartelijk voor de grote inspanning die is geleverd om tot het Ontwerp Integraal Ruimtelijk Perspectief te komen. Wij gaan de komende weken graag met u in overleg en dragen graag bij om bovenstaande punten in een volgende versie van het Integraal Ruimtelijk Perspectief te verwerken. Wij merken daarbij wel op dat het ons ambitieus lijkt om binnen een termijn van 20 kalenderdagen tot een volgende versie te komen. Wij vragen u wat dat betreft om te kiezen voor zorgvuldigheid boven snelheid. In de fase vanaf 30 maart gaan wij met onze raad in gesprek over de zienswijze op het Concept IRP. Ook leggen wij dan het IRP voor aan onze maatschappelijke partners in de gemeente Houten	Leidt niet tot aanpassingen.
Houten	Wonen	Het regionale woningbehoefte-onderzoek laat zien dat we sterker moeten inzetten op (groen-) stedelijke milieus. Mengen van wonen en werken, voorzieningen in de woonomgeving, en een mobiliteitsprofiel dat op het OV en fietsen is gericht. Deze uitkomsten zijn herkenbaar vanuit ons lokale woningbehoefte-onderzoek (vooral behoefte aan betaalbare appartementen) en vertaald in de ambities van de Ruimtelijke Koers. Dit stelt ons in de regio ook voor uitdagingen. Wij hebben de verantwoordelijkheid om er voor te zorgen dat nieuwe woongebieden sociale cohesie bevorderen, bewegen en ontmoeting stimuleren. Dat aspect mag nog beter naar voren komen in het IRP. In hoofdstuk vinden we de vijf deelgebieden. Deze zijn naar onze mening nog onvoldoende uitgewerkt. Houten is onderdeel van deelgebied 1 (Kromme Rijn vallei) en deelgebied 5 (Centrale Aals). De lijsten ten aanzien van de verschillende thema's zijn nog niet afdoende doordacht en daardoor niet van voldoende kwaliteit en naar tevredenheid, hier moet nog een flinke slag overheen. Er worden in het IRP veel ambities uitgesproken die allemaal een claim leggen op de beschikbare ruimte. Dit vraagt wel een nadere uitwerking die wij nog missen. Welke functies kunnen gecombineerd worden en waar? Waar komen alle benodigde hectares vandaan. Waarschijnlijk grote delen van de landbouw? Dan moet dat ergens duidelijk verwoord worden. Daarnaast zou je verwachten dat naast de lijsten van maatregelen ook concrete samenwerkingsprojecten of vervolgstappen benoemd worden. Hier is nog geen sprake van. Zie ook bij specifieke opmerkingen per pagina.	De tekst is waar mogelijk aangepast.
Houten	Deelgebieden	Daarnaast zou je verwachten dat naast de lijsten van maatregelen ook concrete samenwerkingsprojecten of vervolgstappen benoemd worden. Hier is nog geen sprake van. Zie ook bij specifieke opmerkingen per pagina.	Daar waar mogelijk zijn de deelgebieden nader uitgewerkt. Een verdere uitwerking vindt plaats in fase 4.

		De ontwikkeling van de regioportoren gaat niet alleen gepaard met het realiseren van woningbouw, maar ook met het toevoegen van maatschappelijke en commerciële voorzieningen en ruimte voor werkgelegenheid op die poorten. Onze grote ontwikkellocaties voor woningbouw zijn allemaal gemengde woon-werk locaties. Zoals het centrum, de Molenzoom en de Koppeling. Wij onderzoeken (zie boven) in hoeverre Noordwest ook een bijdrage kan doen aan de regionale vraag naar bedrijfsruimte. Het economische belang van regioportoren is onderbelicht in het Ontwerp IRP. Er is niet alleen sprake van (stedelijke) dynamiek in de centrale stad Utrecht maar ook in de regioportoren. De 10- minutenstad stopt niet bij de gemeentegrenzen van Utrecht.	Leidt niet tot aanpassingen.
Houten	Regioportoren	is een flinke slag geslagen met het thema Groen & Landschap. Wij zien dat de hier ook voor een groot deel invulling heeft gegeven aan de motie van onze gemeenteraad (032-2020). De onderzoeken die hier naar zijn verricht hebben hier aan bijgedragen. Groen groeit mee is voor ons essentieel voor onze inwoners in een steeds meer verstedelijkte regio Utrecht. Wij willen ons buitengebied daarom groen houden. Onze ambities voor een landschapspark in Houten-Oost zien we terug in het IRP door het terugbrengen van de Houtense Rijn. Een andere belangrijke uitbreiding van het groen in onze regio missen wij echter nog in het IRP. Wij willen namelijk het gebied Nieuw Wulven uitbreiden. Deze maatregel zien wij graag concreet opgenomen worden in de volgende versie van het IRP en verrijkt het Kromme Rijn gebied tussen Houten, Utrecht en Bunnik.	Nieuw Wulven maakt onderdeel uit van de waterliniescheg waar deze aansluit op de A12 zone. De waterliniescheg is opgenomen in de teksten en kaarten.
Houten	Groen, landschap en water	Voor het thema energie zit er een focus op 2030 (t.g.v. RES), terwijl het IRP richt op 2040. Daardoor worden soms net verkeerde accenten gelegd (zie ook opmerkingen per pagina). Daarnaast zit de focus van het thema energie ook vooral op elektriciteit. Warmte krijgt weinig aandacht. Het risico van de twee punten hiervoor is een onderschatting van de energie-opgave.	Leidt niet tot aanpassingen. Op de bestuurstafel KNR is gesproken over wat op te nemen over de periode na 2030. Gekozen is dicht te blijven bij wat is vastgelegd in de Startnotitie en de Ontwerp RES. Elektriciteit krijgt inderdaad wat meer aandacht dan warmte. Dat heeft twee redenen: ten eerste is er ten aanzien van elektriciteit in de RES al meer uitgewerkt. Daarnaast is de ruimteclaim voor elektriciteitsopwek relatief groot.
Houten	Energie	De uitwerking van mobiliteit in het IRP is te mager in vergelijking met de uitwerking van de andere thema's. In hoofdstuk 2.3 is geen inhoudelijke verdieping opgenomen t.a.v. dit thema. De situatie is uiteraard dat dit vooral op andere tafels wordt opgepakt en onderzocht, maar dit moet weldegelijk voldoende onderdeel zijn van een gezamenlijk ruimtelijk document als het IRP. Verdere algemene opmerkingen t.a.v. mobiliteit zijn:	Leidt niet tot aanpassingen. De uitgebreide onderzoeken naar de wiselwerking tussen mobiliteit en verstedelijking vinden, ism rijk en provincie, plaats in U Ned. Het IRP schetst vanuit de regionale verstedelijgingsstrategie de inzet in deze trajecten.
Houten	Mobiliteit	Grootschalige verbeteringen in openbaar vervoer zijn nodig om de regio bereikbaar te houden. Niet alleen investeringen in het versterken van de grote en sterke verbindingen maar ook juist in de kleinere verbindingen en verbindingen tussen de kleinere gemeenten. Zoals busverbindingen tussen IJsselstein, Nieuwegein, Vijfheerenlanden, Houten, Bunnik en het USP. Wij vinden dat de focus te veel ligt op het versterken van de lijnen die naar Utrecht (het stedelijk gebied) lopen. De busverbinding tussen Houten en Nieuwegein is inmiddels uitgekleeft. Neem daarom ook regionale verbindingen op (zie specifieke opmerkingen).	Leidt niet tot aanpassingen. Het IRP baseert de beleidslijn voor OV op het dor de BT Mobiliteit vastgestelde regionale Toekomstbeeld OV. In dat Toekomstbeeld is betaalbaarheid van het gehele OV-systeem een leidend principe en daarom is het IRP terughoudend met het opnemen van OV wensen die beschikbare budgetten overschreden. Voor Houten hebben we spectaculaire verbeteringen in de OV-bereikbaarheid in het vizier i/m frequentieverhogingen op het spoor. De kanttekening, die voor veel gemeenten geldt, is we dat firmajm ontsluitend vervoer een aandachtspunt blijft. In het OV netwerkperspectief van de provincie werken we deze opgave verder uit.
Houten	Mobiliteit	Voor fiets geldt ook dat in de hele regio investeringen nodig zijn. Waarbij samen met het Rijk gewerkt moet worden aan grootschalige projecten die nodig zijn voor het slechten van barrières zoals rivieren, kanalen en Rijkswegen. Bijvoorbeeld een fietsverbinding naar Culemborg over de Lek en een fietsverbinding naar Nieuwegein en Vianen ook met fietsbruggen over de lek en over het Amsterdam Rijnkanaal. Hier mag meer aandacht voor zijn in het perspectief.	Deze verbindingen/investeringen staan in het IRP genoemd, conform de meer gedetailleerde ambtelijke opmerkingen van gemeente Utrecht is het geschetste belang sterker in het stuk opgenomen.
Houten	Mobiliteit	Investeringen in weginfrastructuur zijn noodzakelijk, niet alleen vanwege bereikbaarheid maar ook vanwege leefbaarheid. Bij een regionale woningbouwopgave als deze is het een illusie om goede bereikbaarheid en leefbaarheid na te streven met uitsluitend openbaar vervoer en fietsinvesteringen. Deze investeringen zijn vooral nodig bij verlegging van rondwegen, maken van aansluitingen op Rijkswegen en aanpassingen/verbeteringen in de lokale infrastructuur. In het IRP staat de oprt Limesbaan A12 opgenomen, dit moet worden vervangen door op- en afrit Limesbaan A12 richting Arnhem. Dit is noodzakelijk voor het mogelijk maken van woningbouw in Houten en Bunnik, ook ligt er al een bestuurlijke overeenkomst dat de Limesbaan (N421) een volledige aansluiting op de A12 krijgt. Dit moet volgens ons worden opgenomen in het IRP. Daarbij herinneren wij u ook nog graag aan de motie 031-2020 van onze gemeenteraad (zie ook de opmerkingen in de bijlage).	De tekst is waar mogelijk aangepast.
Houten	Ontwikkelpad	In aanvulling op het tweede punt in deze brief is het ook noodzakelijk dat invulling wordt gegeven aan een praktisch plan van aanpak hoe de genoemde activiteiten in het perspectief en programma tot uitvoering worden gebracht (aanpak, doel, resultaat, financiering, organisatie, samenwerking et cetera). Dit is voortkracht afwezig. Gemeenten hebben behoorlijk geïnvesteerd zowel qua financiële middelen als in menskracht bij het ontwikkelen van het Integraal Ruimtelijk Perspectief en Programma. Het zou jammer zijn als deze investeringen en de inspanning die hiermee gepaard is gegaan zou uitdoven. Daarom vragen wij u om bij de aanbieding van het Concept IRP een (concept) plan van aanpak voor het vervolg, maar op zijn minst een beschrijving daarvan, aan de stukken toe te voegen (dit plan van aanpak zijn wij als stuk voor de colleges en niet voor de raden).	Het IRP bevat hiervoor een aanzet. Nadere uitwerking hiervan volgt in fase 4.
IJsselstein	Algemeen	Integrale regionale opgave: De vertaling van de integrale regionale opgave, zeker ook in kaartbeeld, laat zien dat we als regio voor grote uitdagingen staan. Gezien het belang van bereikbaarheid en de samenhang met de woningbouwopgave is het niet verwonderlijk dat deze onderwerpen het meest zijn uitgewerkt. Daarbij valt op dat voor de woningbouwopgave de nadruk ligt op de kwantitatieve opgave. De vertaalslag naar de kwalitatieve behoeften zal nodig zijn om duidelijk te maken hoe de woningbouwopgave aansluit bij het idee van een gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen. De opgave voor groen, landschap en water lijkt nog niet scherp gekoppeld aan de andere opgaven. Met name de (ruimtelijke) impact van de grote vraag naar extra groen en recreatie zijn niet scherp vertaald. Dat maakt het moeilijker om het realiteitsgehalte van de benoemde ambities te toetsen.	Leidt niet tot aanpassingen.
IJsselstein	Algemeen	Voor de vervolgstapen wordt ingezet op regionaal programmeren, investeringsstrategieën en allianties. Een uitwerking hiervan staat nog als pm in het document. Afhankelijk van de specifieke uitwerking zal dit om een nadere reactie vragen vanuit IJsselstein. Wij vragen aandacht voor een goede afstemming over deze vervolgstapen en een helder gesprek op de verschillende bestuurstafels om tot gezamenlijkheid te komen op deze belangrijke onderdelen.	Het IRP bevat hiervoor een aanzet. Nadere uitwerking hiervan volgt in fase 4.
IJsselstein	Mobiliteit	Bij redenerlijn 2, Keuzes voor duurzame mobiliteit, ligt de focus op het kleine wiel met spaken. Wij willen aandacht vragen voor het belang van het grote wiel. Juist het grote wiel is van belang om het achterland van de metropool Utrecht goed aan te hechten op de agglomeratie.	Leidt niet tot aanpassingen. We richten ons als regio op de verbindingen die opgenomen zijn in het regionaal Toekomstbeeld OV; het grote wiel en de verbindingen die daar mee samen hangen is expliciet afgeleerd in het Toekomstbeeld en komt dus niet terug in het IRP. Diverse verbindingen tussen achterland en regioportoren en/of multimodale hubs moeten worden in de gewenste goede verbindingen.
IJsselstein	Mobiliteit	Om de mobiliteitsdruk te verlichten voor met name de stad Utrecht, worden parkeermaatregelen en bijrijping maatregelen voorgesteld. Deze zullen een effect hebben op gemeenten en wijken rondom de stad Utrecht. Daarbij komt dat een van de twee toekomstscenario's voor mobiliteit bij onvoldoende effect van de voorgestelde maatregelen, uitgaat van een sterkere inzet op onder meer de parkeermaatregelen en bijrijping. Is een indicatie te geven van de gevolgen voor omliggende wijken en gemeenten? Wat wordt hiermee feitelijk van deze wijken en gemeenten gevraagd?	Leidt niet tot aanpassingen. Sterk inzetten op generiek mobiliteitsbeleid incl bijrijpen en parkeermaatregelen is een belangrijke hoeksteen van de beleidslijn voor mobiliteit in het IRP. De vraag over mogelijke effecten maakt onderdeel uit van vervolgonderzoek U Ned.
IJsselstein	Groen, landschap en water	Wij plaatsen nog een kanttekening bij de uitbreiding van het huidige bos langs de Noord-IJssellijn in IJsselstein. Vervroging van dit bos achten wij niet onmogelijk, maar zal met aandacht voor bestaande landschappelijke waarden, zoals zichtlijnen en openheid, gerealiseerd moeten worden. Aan de noordwestkant, bij de N228, zien wij goede mogelijkheden, ook door de ontwikkelingen die Staatsbosbeheer hier wil realiseren. Dichter bij de kern IJsselstein staat de openheid van het gebied meer onder druk, waarmee een verdere uitbreiding van het bestaande bos in deze richting niet wenselijk is.	De kaart is hierop aangepast.
IJsselstein	Groen, landschap en water	In de redenerlijn 1, De Utrechtse trots als basis, zijn verschillende beelden opgenomen die niet volledig overeenkomen met de weergaven in andere redenerlijnen. Bij de confrontatie tussen de verschillende redenerlijnen zal aandacht moeten zijn voor de haalbaarheid van met name groen- ambities. Juist door een slimme koppeling, zoals wordt voorgesteld binnen deze redenerlijn, kan tot een betere planning worden gekomen, zoals het Kromme Landschapspark laat zien. In de thema uitwerking wordt hierbij nog aangegeven dat voor de Hollandse IJssel scheg, in samenwerking met Rijnburg en de A12 zone, een grote extra opgave voor recreatiegebied wordt voorzien. Deze oppervlakte lijkt niet in verhouding te staan tot andere gebieden. Is onderzoek of deze extra hectares recreatiegebied daadwerkelijk gerealiseerd kunnen worden, rekening houdend met de andere ruimtevragen die in dit gebied spelen?	Leidt niet tot aanpassingen. Het is van belang om de landschappelijke en recreatieopgaven te integreren in andere opgaven. Dan wordt het een integraal plan en dat is belangrijk. Zonder meekoppeling met andere functies is de groen en recreatieopgave inderdaad niet realiseerbaar. Dus ' met de U16 maken we de regio - een voor allen, allen voor een! -> samen staan we voor de opgave.
IJsselstein	Groen, landschap en water	De opgave voor groen, landschap en water lijkt nog niet scherp gekoppeld aan de andere opgaven. Met name de (ruimtelijke) impact van de grote vraag naar extra groen en recreatie zijn niet scherp vertaald. Dat maakt het moeilijker om het realiteitsgehalte van de benoemde ambities te toetsen.	Dit is in voorbereiding. Een systematiek daarvoor is opgenomen in het hoofdstuk uitvoeringsstrategie. De 'koppeling' maakt onderdeel uit van fase 4.
IJsselstein	Wonen	Daarbij valt op dat voor de woningbouwopgave de nadruk ligt op de kwantitatieve opgave. De vertaalslag naar de kwalitatieve behoeften zal nodig zijn om duidelijk te maken hoe de woningbouwopgave aansluit bij het idee van een gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen.	Wordt nader uitgewerkt in fase 4.
IJsselstein	Vitale kernen	Bij redenerlijn 3, Een gezonde regio begint met vitale kernen, is aangegeven dat de woningbouw en omlegging van de N210 bij IJsselstein hand in hand gaan. De opmerking dat deze ontwikkelingen niet mogen leiden tot meer verkeer op provinciale en hoofdwegen kan voor verwarring zorgen. Wij begrijpen dat een toename van autoverkeer niet tot problemen moet leiden op provinciale en hoofdwegen. Daarom wordt nu een onderzoek uitgevoerd door de provincie naar de huidige knelpunten op de N210, waaruit blijkt dat op termijn ingrijpende maatregelen nodig zijn om deze knelpunten goed aan te pakken. Juist voor de vitaliteit van kleine kernen is mobiliteit en bereikbaarheid over provinciale wegen van belang. Wij willen de woningbouwopgave van onze gemeente dan ook inzetten om de bijdrage te leveren aan deze noodzakelijke maatregelen. De redenering dat woningbouw nu mag leiden tot meer verkeer, is dan ook te rigide en doornigst de ambities om kernen in de U16 vitaal te houden. Voor IJsselstein betekent de woningbouwopgave cruciaal want zonder deze nieuwe woningen zit de woningmarkt in IJsselstein op slot en zal door afvloeiing van starters en jonge gezinnen de vergrijzing versterkt doortrengen en het inwoneraantal afnemen. Dit is funest voor het voorzieningsniveau, waarmee IJsselstein niet meer aantrekkelijk is voor de doelgroepen die juist nu in IJsselstein willen blijven wonen.	De teksten zijn waar mogelijk aangepast.
IJsselstein	Werken	Bij de redenerlijn 7, Verlichten en (niet) mengen werklocaties, worden verschillende maatregelen voorgesteld om te komen tot een reductie van de verwachte vraag naar bedrijventerrein. Voor IJsselstein is aangegeven dat de meeste bestaande bedrijventerreinen gerealiseerd moeten worden. Wij merken op dat een deel van deze bedrijventerrein recent is aangelegd (met name Over Oudland). De uitdaging om bedrijventerreinen aantrekkelijk en courant te houden is reëel, maar het is aan de gemeente om te bepalen of revitalisering het juiste middel is om deze doelen na te streven. De voorgestelde maatregelen kunnen dan ook alleen als suggestie worden opgenomen in de tekst, waarbij wordt aangegeven dat we als regio gebaad zijn bij courante, levensvatbare bedrijventerreinen die zich waar mogelijk blijven door ontwikkelen.	De uitspraken van BT Economie van 23 maart zijn hierin overgenomen.
Montfoort	Algemeen	De status van het IRP in relatie tot de gemeentelijke omgevingsvisies vinden wij onduidelijk. Toelichting in het IRP staat (pagina 11) ... "Waarbij de uitgangspunten van het IRP worden verankerd in de lokale omgevingsvisies". In de begeleidende brief vanuit de bestuurlijke opdrachtgevers REP staat: "Het IRP kan hiermee doorwerken in de omgevingsvisies." Onze suggestie is dat we afspreken om de uitgangspunten van het IRP waar dat kan in de lokale omgevingsvisies te verankeren.	De teksten zijn waar mogelijk aangepast. De status van het IRP is verduidelijkt en genuanceerd.
Montfoort	Algemeen	De belangen van alle U16 gemeenten dienen in het IRP opgenomen te zijn. Wij ervaren echter dat de provinciale en stedelijke belangen voorop staan in het IRP, de focus ligt op binnenstedelijke onderwerpen en grote mobiliteitsingrepen. Graag blijven wij met u in gesprek over hoe het IRP van toegevoegde waarde kan worden voor alle deelnemende gemeenten.	Het IRP beoogt evenredige aandacht te geven aan alle onderdelen van de regio.
Montfoort	Algemeen	Wij onderschrijven dat we boven regionaal afspraken moeten maken in het IRP, maar wij zien ook dat het IRP op veel gemeentelijke belangen op detail ingaat, dit detailniveau is onzes inziens onnodig voor de grote opgaven op het gebied van wonen en werken. Wij zijn van mening zijn dat hiermee de autonomie van de gemeente wordt aangetaast.	De teksten zijn waar mogelijk aangepast. De status van het IRP is verduidelijkt en genuanceerd.
Montfoort	Vitale kernen	Wij onderschrijven het belang van vitale kernen zoals u die hebt beschreven op pagina 47 en 49, waarvoor wij in de periode 2020-2030 430 nieuwe woningen willen realiseren. Maar zien gelijke tijd dat hier een aantal randvoorwaarden zijn geformuleerd die uitbreiding zouden kunnen blokkeren, t.w.: - Deze kernen blijven zich ontwikkelen waar dat mogelijk is in samenhang met de doelstellingen voor groen, landschap en mobiliteit. - De ontwikkeling van deze kernen wordt gekoppeld aan andere opgaven zoals het verbeteren van groen, landschap, water, energie of werken. - Het uitgangspunt is dat ontwikkeling niet mag leiden tot een zwaardere belasting van het bestaande wegnett. - Waarbij we ook oog hebben voor een rendabele exploitatie van ov-verbindingen	De teksten zijn waar mogelijk aangepast.
Montfoort	Vitale kernen	Wij zien een stapeling van ambities met bijkomende eisen en zien dat door deze stapeling de uitbreidingslocaties dusdanig (economisch) onaanvaardbaar worden dat wij vreezen voor afstel.	Leidt niet tot aanpassingen.
Montfoort	Vitale kernen	Wij zien o.a.: - aan woningbouw-ontwikkeling worden elementen toegevoegd, zoals Landschap, water en groen-inclusief ontwikkelen (p. 35); - natuurinclusiviteit & klimaatadaptief (p. 37) en - de Handreiking 'Vitaliteit met kwaliteit' (p. 49).	Leidt niet tot aanpassingen.
Montfoort	Vitale kernen	Montfoort streeft naar leefbare vitale kernen in de gemeente. Wij zijn dan ook zeer content met de prominente plek die vitale kernen in het IRP innemen. Wel zijn wij van mening dat voor het vitaal houden van kernen een gelijkblijvende of licht groeiende bevolking noodzakelijk is. Dit voor voldoende klandizie voor de lokale ondernemers, behoud van het verenigingsleven en het behouden van basisschoolvoorziening(en). De omvang van de groei en hoe deze te accommoderen in de gemeente is een lokale aangelegenheid passend bij de structuur van de kern zelf, tenzij een regionaal belang in het geding komt.	Leidt niet tot aanpassingen.

Montfoort	Vitale kernen	Het perspectief "In 2040 zijn ook kleine en middelgrote kernen in de regio vitaal en dynamisch" (punt 5 van pagina 31) wordt alleen gekoppeld aan woningbouw. Wij stellen voor dit uit te breiden met de volgende onderdelen - kleine kernen en het landschap zijn complementair aan de stedelijke gebieden. Samen vormen ze een divers en samenhangend geheel. - in de kernen worden woningen bijgebouwd voor de lokale en bovenlokale behoefte en indien nodig worden daar afspraken over gemaakt in de regio. Daarnaast wordt er gewerkt aan andere zaken die de vitaliteit beïnvloeden zoals bv. voorzieningen, bereikbaarheid en [sociale en ruimtelijke] samenhang. Graag zouden wij afspreken dat bij ontwikkelingen lokaal een integrale afweging gemaakt wordt over de kwalitatieve aspecten uit de handreiking Vitaliteit met kwaliteit. En dat deze handreiking inderdaad ter inspiratie wordt gebruikt en niet wordt voorgescreven als verplichte werkwijze	De tekst is op hoofdlijnen aangepast. De specifieke tekstvoorstellen zijn niet overgenomen.
Montfoort	Vitale kernen		Het IRP onderschrijft dit. Leidt niet tot aanpassingen.
Montfoort	Mobiliteit	Wij begrijpen de zorg om het wegnemen niet te zwaar te belasten en dat we gezamenlijk oplossingen moeten zoeken om de mobiliteit te verbeteren (o.a. fiets en OV). Wij zien wij echter een verslechtering in de kwaliteit van de OV (streken van de lijnen) en de nadruk wordt gelegd bij de rendabiliteit van de exploitatie. Ook investeringen in verbetering van de fietsinfrastructuur worden vanwege het relatief kleine aantal gebruikers ten opzichte van de overige gemeenten niet gefinancierd. De huidige uitgangspunten maken het daarom onmogelijk de mobiliteit te verbeteren zonder dat de automobilitet zal toenemen. De mobiliteit (auto's, fietsers en OV) van de Lopikerwaard wordt ons inziens te weinig vormgegeven.	Strekken van lijnen zorgt juist voor betere ov-kwaliteit: snellere verbindingen. Leidt niet tot aanpassingen.
Montfoort	Wonen	Wij begrijpen het aantal woningen dat vermeld staat op pagina 140 (430). Dit aantal is ook vastgesteld in onze raad van 27 januari 2020. Het woningbouwprogramma behelst echter de periode 2020-2030. Voor de periode 2030-2040 nog geen woningbouwprogramma vastgesteld. We zien graag verwoordt dat de periode tot aan 2040 nog lokaal gezien wordt wat onze behoefte voor eventuele woningbouw is om vitale kernen te behouden.	Bij de tabel is een opmerking hierover opgenomen.
Montfoort		In uw aanbestedingsbrief schrijft u dat na het verwerken van de reacties uit de colleges het ontwerp IRP wordt omgezet naar een Concept IRP, welke via het college wordt aangeboden aan de gemeenteraad en dat u de zienswijze vanuit de gemeenteraad graag ontvangt uiterlijk 1 juli. Vanzelfsprekend gaan wij er wel vanuit dat de RES bij de gemeenten bekend is bij de behandeling van de IRP in de raad. Wij hebben eerder al signalen afgegeven dat de datum van 1 juli voor ons niet haalbaar is omdat de gemeenteraad van Montfoort in juni niet vergadert. Wij zullen u na behandeling in de commissie (21 of 22 juni) op de hoogte stellen van het voorstel aan de gemeenteraad en na 5 juli 2021 (raadsvergadering) op de hoogte stellen van het raadsbesluit.	
Montfoort	Proces		Leidt niet tot aanpassingen.
Nieuwegein	Algemeen	Wij realiseren ons dat de totstandkoming van het IRP een majeure opgave is en constateren dat er niet dit concept een stevige basis ligt, waarin nog wel witte vlekken zijn opgenomen. Het is van belang om tot goede afspraken te komen hoe we bij de invulling van deze witte vlekken vast blijven houden aan een integrale afweging van het ruimtelijk perspectief.	Leidt niet tot aanpassingen.
Nieuwegein	Mobiliteit	Wij zien dat in het Ontwerp IRP de regionale bypass A12 niet in de perspectiekaart is opgenomen, dat sluit aan bij de regionale redeerlijnen en perspectieven op het thema mobiliteit. Wij ondersteunen deze keuze van harte en willen nogmaals benadrukken dat een regionale bypass A12 vergaande consequenties zou hebben voor Nieuwegein: op de toename van mobiliteit door Nieuwegein heen, op de leefbaarheid van de bestaande stad en de ontwikkelkansen en kwaliteiten van de A12 zone. Uitbreiding van de weginfrastructuur in dit gebied past in onze ogen niet bij de kwaliteit van gezond stedelijk leven, zal de ontwikkelruimte van de A12 zone inperken en de mobiliteitsstrategie om het aantal auto's niet mee te laten groeien onuitvoerbaar maken.	Leidt niet tot aanpassingen.
Nieuwegein	Mobiliteit	Op de kaart mobiliteitsnetwerk 2040 (p. 44 en p. 93) en op de energiekaart (p. 90) zien we de bypass wel terug, we gaan er vanuit dat hier per abuis een oude kaart is opgenomen en verzoeken u ook hier de bypass van deze kaart af te halen.	De kaart is hierop aangepast.
Nieuwegein	Mobiliteit	Eveneens in de teksten bij goede kaartbeelden (zie bijv. toelichting op p. 126 "optioneel een parallelstructuur". Wij hebben zorgen over het ontbreken van een integrale afweging voor Groen en Landschap in het IRP. Een grote uitdaging in de regio is de schaalsporing die voor groen en landschap nodig is. De investering in landschap is tevens voorwaardelijk om de stedelijke opgaven te kunnen realiseren. De verwachting is echter dat er vanuit de verstedelijking nauwelijks financieel kan worden bijgedragen aan bovenplanse investeringen omdat de meeste ontwikkelingen binnenstedelijk worden gerealiseerd en veelal een tekort op de grondexploitatie hebben. Van belang is daarom ook om bij de rijkspartners de groenopgave scherp in beeld te brengen zodat er geen verstedelijking wordt gerealiseerd zonder daarbij ook te investeren in groen, recreatie en sport.	De tekstuele vermelding wordt wel opgenomen. In andere trajecten zoals Uned wordt deze optie immers wel onderzocht.
Nieuwegein	Groen, landschap en water	Bij de totstandkoming van het IRP waren de zoekgebieden voor zon- en windenergie nog niet bekend. Een integrale afweging heeft daarom nog niet volwaardig plaatsgevonden. Wij zouden graag zien dat in het IRP meer inzicht komt over hoe de zoekgebieden zich verhouden tot de andere functies. In hoeverre er verwacht kan worden dat dit conflictteer met zoekgebieden voor bijvoorbeeld bedrijventerreinen en woningbouw.	Leidt niet tot aanpassingen. Deze veronderstelling klopt. Dat landschap randvoorwaardelijk is voor verstedelijking wil niet zeggen dat de verstedelijking de landschappelijke ontwikkeling moet betalen. Landschap en stedelijk ontwikkeling moet als 1 integrale opgave gezien worden. Bij stedelijke ontwikkelingen moet er dus een financieringsstrategie zijn voor het landschap. Dat kan inderdaad deels van het rijk komen. Het programma groen groeit mee doet onderzoek naar financieringsstrategieën.
Nieuwegein	Energie	Wat daarnaast nog onvoldoende in het IRP tot uitdrukking komt is dat het landschap rondom de stedelijke gebieden wel eens flink kan veranderen in een meer nadrukkelijker energielandschap om in de energiebehoefte van de stedelijke gebieden te voorzien.	Bij het thema energie is in een kader opgenomen hoe wordt omgegaan met de ontstane situatie.
Nieuwegein	Energie	We hebben in onze ambities voor de Liesbosch bepaald dat de Liesbosch een belangrijk bedrijventerrein moet blijven, waar verdichting en deels ook woningbouw mogelijk is. Dit kan echter alleen maar onder de voorwaarden dat de systeemprong op de vervoersknoep Westraven gerealiseerd wordt.	Doordat de zoekgebieden voor zon- en windenergie nog niet bekend zijn is ook de impact op het landschap moeilijk weer te geven. Tekstueel is dit wel opgenomen, maar het zal pas zichtbaar worden als de zoekgebieden opgenomen worden.
Nieuwegein	Werken		Leidt niet tot aanpassingen.
Oudewater	Algemeen	In alle eerlijkheid moeten wij bekennen dat diverse onderdelen van het door u voorgedragen Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) ver afstaan van de ruimtelijke uitdagingen in onze gemeente. De verstedelijking in de stad Utrecht en de as met spaken (de velg ontbreekt) als mobiliteitsoplossing raken Oudewater niet of nauwelijks. Uiteraard begrijpen wij dat dergelijke ingrepen indirecte effecten (kunnen) hebben op onze gemeente. In onze reactie beperken wij ons echter tot de voor onze gemeente relevante onderwerpen.	Leidt niet tot aanpassingen.
Oudewater	Algemeen	Het bovenstaande doet niets af aan het feit dat wij het proces om tot een regionale visie te komen steunen. Een regionale visie is een goed instrument voor afstemming tussen gemeenten. Deze afstemming komt ten goede aan de ruimtelijke ontwikkeling op regionaal en lokaal niveau. Daarnaast zijn wij als regio op basis van een gezamenlijke visie beter in staat om onze belangen bij de provincie Utrecht en het Rijk te behartigen. Overigens verwacht wij van de provincie dat zij zich, gezien de intensieve betrokkenheid bij het voortraject, verbindt aan het IRP.	Leidt niet tot aanpassingen.
Oudewater	Energie	Integratie van RES- en IRP-proces. In de afgelopen periode is bestuurlijk gekozen voor het verruimen van de planning voor de RES U16 van 1 juli naar 1 oktober 2021. Op dit moment is voor ons onduidelijk welk effect dit heeft op het proces voor het Regionaal Economisch Perspectief en Programma (REP), waar het IRP onderdeel van uitmaakt. Wij hopen dat hier op korte termijn duidelijkheid over komt. Het is voor iedereen belangrijk om te weten op welke manier het IRP zich tot de RES verhoudt en op welke manier integratie tussen beide processen kan plaatsvinden.	Bij het thema energie is in een kader opgenomen hoe wordt omgegaan met de ontstane situatie.
Oudewater	Proces	In het voorgedragen document spreekt u de wens uit om de uitgangspunten van het IRP in lokale omgevingsvisies te verankeren. Vanuit een regionaal perspectief begrijpen wij uw wens. Het is echter aan de gemeenteraden om te beoordelen of zij hierin meegaan. Het IRP beschouwen wij als een bouwsteen voor onze lokale omgevingsvisie. Een bouwsteen waarin een regionaal perspectief op ruimtelijke ontwikkelingen wordt geschetst. Onze gemeenteraad zal beoordelen in hoeverre zij elementen uit dit perspectief opneemt in onze gemeentelijke omgevingsvisie. Het IRP zien wij dan ook niet als een kaderstellende, maar als een richtinggevende visie. De visie vormt vooral een instrument om de samenwerking tussen gemeenten mee te versterken.	De teksten zijn waar mogelijk aangepast. De status van het IRP is verduidelijkt en genuanceerd.
Oudewater	Vitale kernen	In het IRP wordt veel aandacht geschonken aan het onderwerp vitale kernen. De visie erkent het belang van woningbouw voor de vitaliteit van kleine(re) kernen. Wij staan volledig achter dit standpunt. In het IRP wordt in dit kader over een handreiking genaamd 'Vitaliteit met kwaliteit' gesproken. Een handreiking gericht op kennisdeling is naar onze mening een goed idee. Wij verzoeken u echter met klem om geen voorstellen voor regionale voorschriften voor woningbouw in deze handreiking op te nemen. De provincie Utrecht steekt op dit moment al meer dan genoeg eisen aan woningbouwlocaties. Wij hebben geen behoefte aan additionele regionale voorschriften. Het is binnen de huidige provinciale kaders moeilijk genoeg om woningbouwlocaties te ontwikkelen.	De teksten zijn waar mogelijk aangepast. De status van het IRP is verduidelijkt en genuanceerd.
Oudewater	Mobiliteit	In het verlengde van bovenstaande betoog zijn wij het niet eens met uw uitgangspunt over automobilitet. U stelt dat in de toekomst in de spits niet meer auto's op het wegennet mogen rijden dan nu het geval is. De sterke groei aan woningen en arbeidsplaatsen met niet leiden tot meer auto's op de spits. Voor kleine(re) kernen zonder goede OV-verbindingen is dit een onhoudbaar uitgangspunt. Net als u zijn wij voorstander van goed OV en uitstekende fietsverbindingen. Daarnaast snappen wij dat de doorstroming op het hoofdwegennet onder druk staat. Aan de andere kant is de auto voor inwoners van onze gemeente met afstand het belangrijkste vervoersmiddel. Een toename van het aantal woningen zal bij ons altijd gepaard gaan met een toename aan auto's. Wij verzoeken u dan ook met klem om uw uitgangspunt voor de meer landelijk gelegen gemeenten met kleine(re) kernen te nuanceren, zodat u meer recht doet aan de realiteit.	Leidt niet tot aanpassingen. De lijn die we in het IRP kiezen als inzet vanuit onze regionale verstedelijkingstrategie richting mobiliteitsstudies met provincie en rijk is dat we opties waarbij de capaciteit van het wegennet zodanig moet worden uitgebreid dat dit leidt tot nieuwe doorrijdingen op plekken waar we verstedelijkingslocaties hebben gepland onderaan de ladder voor de gecombineerde strategie verstedelijking/mobiliteit komen. Met name de zware knelpuntproblematiek op de Ring Utrecht Zuid (A12) maakt dat hierdoor weinig ruimte is om rond bestaande op- en afritten en op de aansluitende provinciale wegen capaciteit toe te voegen en daardoor is de groei van auto's en de spits effectief gelimiteerd door de capaciteit van de bestaande wegennet, op enkele kleine optimalisaties rond verstedelijkingslocaties en een paar bestaande plannen. Daarom zetten we in op een stevig pakket generiek mobiliteitsbeleid in combinatie met een schaalsporing in OV- en fietnetwerken. Daarbij willen we benadrukken dat we in U Ned doorgaan met studies over het uitbreiden van de het wegennet, ook op en rond de Ring Utrecht. Voor 2025 zullen rijk en regio met elkaar besluiten of een verstedelijkingsstrategie kan zonder het toevoegen van capaciteit op het wegennet of dat dit op een aantal plekken wel degelijk noodzakelijk is.
Oudewater	Mobiliteit	In aanvulling op het bovenstaande stellen wij voor om de door u ingetekende snelfietsverbinding tussen Woerden en Gouda een andere route te laten volgen. Plaats de snelfietsverbinding niet volledig langs het spoor, maar sluit deze bij Papekop aan op de Johan J. Vierbergweg om vervolgens via de Ruige Weide of de N228 de verbinding met Gouda te maken. Op deze manier verbindt u de kern Oudewater aan de snelfietsverbinding tussen Woerden en Gouda. Vanuit het oogpunt van verbonden vitaliteit en de beperkt beschikbare OV-voorzieningen is het belangrijk dat Oudewater met deze routes verbonden is. Wij staan open voor eventuele alternatieve mogelijkheden om Oudewater op de snelfietsverbindingen aan te sluiten.	De kaart is hierop aangepast.
Oudewater	Groen, landschap en water	Wij vinden het goed dat er in het IRP veel aandacht uitgaat naar het onderwerp groen en landschap. Net als u zijn wij van mening dat het landschap, de cultuurhistorie, natuurgebieden, parken, plassen en rivieren de trots van onze regio zijn. De door u voorgedragen gebiedsgerichte aanpak ondersteunen wij. Ons landschap is zeer divers en elke plek kent zijn eigen uitdagingen. Een gebiedsgerichte aanpak doet recht aan deze diversiteit en kan ruimte bieden aan de belangen die in een specifiek gebied aanwezig zijn. Enkel op deze manier is het mogelijk om draagvlak te verkrijgen en vooruitgang te boeken bij de grote ruimtelijke opgaven voor het buitengebied. Voorbeelden van deze opgaven zijn de bodemdalingproblematiek, de veranderende landbouw en het behoud en versterken van de biodiversiteit.	Leidt niet tot aanpassingen
Oudewater	Groen, landschap en water	Wij staan achter de door u geformuleerde ambities op het gebied van groen en landschap. Wel vragen wij aandacht voor de financiering van deze ambities. U stelt voor om groenontwikkeling te financieren vanuit verstedelijking. Het gros van de verstedelijking vindt momenteel binnenstedelijk plaats. Binnenstedelijke ontwikkeling is complex en kostbaar. Wij vragen ons sterk af of uw voorstel in de praktijk haalbaar is. Via het programma 'Groen groeit mee' worden de kosten van mogelijke financieringsbronnen in beeld gebracht. Het lijkt ons verstandig om de financiële koppeling tussen verstedelijking en groen nader af te wegen wanneer het complete financiële beeld beschikbaar is.	Dat landschap randvoorwaardelijk is voor verstedelijking wil niet zeggen dat de verstedelijking de landschappelijke ontwikkeling moet betalen. Landschap en stedelijk ontwikkeling moet als 1 integrale opgave gezien worden. Bij stedelijke ontwikkelingen moet er dus een financieringsstrategie zijn voor het landschap. Het programma groen groeit mee doet onderzoek naar financieringsstrategieën. Dit wordt nader uitgewerkt in fase 4.
Oudewater	Groen, landschap en water	Verder valt het ons op dat Oudewater niet wordt genoemd bij de toelichting op de polierscheg Lange Linschoten op pagina 68. Aangezien de Lange Linschoten zich op Oudewaters grondgebied bevindt, is dit vreemd. In dezelfde alinea willen wij dat u bij het kopie cultuurhistorie de Oud Hollandse Waterlinie vermeld. Daarnaast spreekt u in het deelgebied Woerd, Waard en Vijfheerenlanden over de Kromme Linschoten, hetgeen de Lange Linschoten niet zijn en is de Limes niet opgenomen in het kaartbeeld op pagina 36. Ten slotte is het voor de versterking van de biodiversiteit in het landschap goed om in het IRP aandacht te schenken aan de aanleg van kleine landschapselementen (KLE's), waaraan op dit moment al actief wordt gewerkt.	De teksten zijn waar mogelijk aangepast.

Oudewater	Werken	Het IRP gaat uit van een forse groei aan woningen en arbeidsplekken tot aan 2040. U wilt beiden een plek geven zonder het groen en landschap te veel aan te tasten. Op het gebied van werken stelt u voor om wonen en werken waar mogelijk te mengen en bedrijventerreinen intensiever te gaan gebruiken. Met het intensiever gebruiken van bedrijventerreinen doet u op het verhogen van het aantal arbeidsplaatsen per hectare. Voor het bedrijventerrein Tappersheul, gelegen in de kern Oudewater, is in de afgelopen jaren onderzoek gedaan naar intensiveringsmogelijkheden. Zowel de Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht (OMU) als wijzelf zijn tot de conclusie gekomen, dat intensivering niet haalbaar is. In onderliggende rapporten over bedrijventerreinen behorend bij het IRP deelt u deze conclusie. Wij gaan er dan ook vanuit dat de intensiveringsambitie niet van toepassing is op bedrijventerrein Tappersheul.	Leidt niet tot aanpassingen. De teksten zijn hierop aangepast. Voor elk terrein wordt een plan gemaakt hoe het betreffende terrein een bijdrage kan leveren aan de opgave. In het regionaal programma zijn alleen intensiveringsopgaven die gemeenten zelf hebben aangegeven opgenomen.
Oudewater	Werken	Naast het intensiveren van bedrijventerreinen wordt voorgesteld om voor de plannen van nieuwe bedrijventerreinen een regionaal uitgifteprotocol op te stellen. Aan de hand van het uitgifteprotocol kan op kwaliteit en uitgifte worden gestuurd. U geeft terecht aan dat de regio bij de verantwoordelijke gemeente blijft liggen. Het uitgifteprotocol dient vooral als monitoringinstrument. Wij kunnen ons vinden in het zoeken van regionale afstemming, maar willen benadrukken dat het daarbij moet blijven. Uiteindelijk is het lokale bestuur aan zet voor keuzes over de inrichting en uitgifte van bedrijventerreinen. Daarnaast vragen wij ons af hoe dit regionale bedrijventerreinprotocol zich houdt tot het regionale programma werken van de provincie Utrecht.	Leidt niet tot aanpassingen.
Oudewater	Werken	Verder wordt in het IRP de suggestie gedaan om te onderzoeken of een regionaal bedrijventerrein een oplossing kan zijn voor het accommoderen van de bedrijventerreinbehoefte. Wij staan achter dit standpunt en zien een regionaal bedrijventerrein als een mogelijke oplossing voor het faciliteren van de economische groei. Wij pleiten dan ook voor een zoektocht naar een locatie voor een regionaal bedrijventerrein in Utrecht-West en denken graag met u mee over voors en tegens van bepaalde locaties.	Leidt niet tot aanpassingen.
Oudewater	Wonen	Op het gebied van wonen hanteert u voor Oudewater aantallen, die wij voor het regionale programma wonen van de provincie hebben ingebracht. Logischewij kunnen wij ons vinden in deze kwantitatieve gegevens. Het is echter wel goed om bij de woningbouw aantallen in het plancapaciteitsoverzicht een onderscheid te maken tussen woningbouw voor vitaliteit en de huidige harte plannen. Op dit moment wordt dit niet gedaan, waardoor alle plannen het kenmerk 'bouwen voor vitaliteit' krijgen. In onze ogen strookt dit niet met de realiteit en is een nuancering op zijn plaats.	Leidt niet tot aanpassingen. Voor de eenvoud van de tabel is dit onderscheid niet gemaakt.
Oudewater	Wonen	Daarnaast stroken de kaartbeelden in het IRP nog niet met de kwantitatieve gegevens. Zo ontbreekt de uitbreidingslocatie Kerkwetering op uw kaarten. Wij hebben dit al meerdere keren aangegeven. Hierbij verzoeken wij u wederom om deze uitloccatie op de kaarten op te nemen. Ter verduidelijking: het betreft het gebied tussen de Dijkgraafaan in het zuiden, de Ruige Weide in het noorden, aan de westkant afgesloten door het Veemweidepark en aan de oostkant door de Kerkwetering.	De kaart is hierop aangepast. Leidt niet tot aanpassingen. We hechten aan onze filosofie dat de U10 een netwerk is van colleges met de raden als besluitvormend orgaan. De uitdaging in een lichte samenwerking is vasthouden aan de positie van colleges en raden en tegelijkertijd te zorgen voor efficiënte en effectieve besluitvorming. De lichtvoetige collegeregeling van de U10 is een reactie op het BRU als formele regeling en de wens van de gemeenten om in positie te blijven als het gaat om besluiten over hun eigen grondgebied. Binnen de U10 krijgen raden besluiten voorgedragen door hun eigen college. Soms aan het begin van een proces (kaderstellend) en soms aan het eind. In deze rol worden raden geïnformeerd door hun eigen college en vindt besluitvorming plaats volgens de eigen procedures.
Oudewater	Proces	Wij zijn benieuwd op welke wijze u onze reactie in het ontwerp IRP verwerkt. Het is belangrijk dat alle U16-colleges de inhoud van het IRP onderschrijven, voordat deze naar lokale besluitvorming wordt gebracht. Mocht u naar aanleiding van deze reactie vragen en/of opmerkingen hebben, dan horen wij dat uiteraard graag. Indien nodig zijn wij tot een mondelinge toelichting op deze brief bereid.	In fette geen verdere acties voor het IRP. Procesmatig wordt het IRP aangeboden aan colleges. Daarbij kunnen colleges een zienswijzenvoorstel meegeven aan de Raden.
Stichtse Vecht	Algemeen	Daarnaast gaan we ervan uit dat u opstaat dat wij als college nog in de gelegenheid worden gesteld om te reageren op de eventuele aanvullingen op de rederijen vooraf aan het ontwerp IRP. Als Stichtse Vecht zien we dat de wereld om ons heen verandert. De regio Utrecht, waar Stichtse Vecht deel van uit maakt, is de snelst groeiende regio in Nederland en dat merken we ook in onze gemeente. Zo kennen we een gespannen woningmarkt met hoge huur- en kooprijzen en lange wachtlijsten, hebben we te maken met drukte in het verkeer, lopen de bedrijventerreinen vol en staat het groene landschap onder druk door verstedelijkingsvraagstukken en door transformatie van de landbouwsector en de energietransitie. Deze opgaven kunnen we niet alleen aan en ze eindigen niet bij de gemeentegrenzen. Het is dan ook goed dat we als regio kijken naar deze opgaven, zoeken naar oplossingen en waar mogelijk keuzes maken. We zien dan ook de noodzaak om ruimte te geven aan deze groei en tegelijkertijd willen we oog houden voor een gezonde en leefbare woon- en leefomgeving voor de circa 65.000 inwoners van onze gemeente. Want juist de centrale ligging in Nederland, de mooie groene omgeving en het rijke cultuurlandschap maken Stichtse Vecht een aantrekkelijke gemeente. Stichtse Vecht beschikt, in een regio die groeit en onoveral raakt, over een unieke waarde: ruimte om te ontpoppen en te reëneren. Dat willen we koesteren. Het buitengebied van de gemeente Stichtse Vecht, gelegen tussen de Utrechtse Heuvelrug, het omvangrijke westelijke veemweidegebied en de grote stedelijke agglomeraties, is een uniek gebied. Het landschap bestaat onder meer uit stroomruggen, komgronden, veenweiden en veenontginningen (de plassen). Er bevinden zich ook veel buitenplaatsen, monumenten, de Vecht, de karakteristieke Vechtdorpen en het verkavelingslandschap. Dat zijn allemaal kernkwaliteiten die de leefomgeving hun identiteit geven en die van grote waarde zijn voor Stichtse Vecht.	Leidt niet tot aanpassingen. Leidt niet tot aanpassingen. Belangrijke waarden om herkenbaar te houden in de landschapsopgaven van de toekomst.
Stichtse Vecht	Groen, landschap en water	We willen werken aan een krachtig en vitaal landelijk gebied, met een goede balans tussen natuur, landbouw, water, cultuurhistorie, landschap en recreatie. Waar iedereen nu, maar ook in de toekomst, van kan genieten en waar ondernemers blijvend een gezonde onderneming kunnen runnen. Hier zijn onder meer nieuwe verdimmodellen voor nodig en daarom moeten er mogelijkheden worden verkend en bedragen in ogenschou worden genomen. We moeten zoeken naar een balans.	Leidt niet tot aanpassingen. De transitie van de landbouw vindt plaats in balans met de waarden van het landelijk gebied.
Stichtse Vecht	Groen, landschap en water	Het behoud en ontwikkelen van de 'Utrechtse Trost' in kwaliteit en kwantiteit onderstrepen wij dan ook. De schaalprong van het landschap en zijn kwaliteiten wordt uitgeroepen in gebiedsgerichte opgaven. Dit geeft aanleiding voor de te ontwikkelen thema's en mogelijke samenwerkingsverbanden in de programmering.	Leidt niet tot aanpassingen.
Stichtse Vecht	Groen, landschap en water	Voor de gemeente Stichtse Vecht zien wij belangrijke opgaven terugkomen in de gebiedsgerichte opgaven: 1. Blauwe krans Stelling van Amsterdam (pg. 67) 2. Polderscheg Lange Uinchooten - Woerden - Breukelen (pg.68) 4. Waterliniescheg (pg. 69) 7. Agrarisch groenblauw netwerk (pg. 70).	Leidt niet tot aanpassingen.
Stichtse Vecht	Groen, landschap en water	De verbindende thema's zijn de veemweidegebieden, open landschappen, groenblauwe verbindingen, Hollandse Plassen, UNESCO erfgoed en cultuurhistorie. De kaart op pagina 66 beeldt deze opgaven. Wij constateren hierin en in de teksten van de gebiedsgerichte opgaven een 'witte vlek' ten opzichte van verbindingen in het ontwikkelingsplan van de bouwsteun Groen en Landschap. De rivier de Vecht en zijn opgave en kwaliteiten lijken niet samenhangend verbonden met de gebiedsgerichte opgaven 1,2 en 4. De rivier de Vecht heeft een centrale en verbindende ligging tussen de Vinkeveense en Loosdrechtse Plassen maar ook met de stad Utrecht. Het landschap is hier kleinschalig met een afwisseling aan dorpen en buitenplaatsen, kastelen en boerderijen en vormt door zijn verwevenheid van functies een bijzondere kwaliteit. De geschiedenis van de regio is hier voelbaar en zichtbaar aanwezig. Het cultuurhistorisch erfgoed en landschap maken de verhalen van de Gouden Eeuw en de Oude en Nieuwe Hollandse Waterlinie beleefbaar. Deze kwaliteiten verbinden de genoemde gebiedsgerichte opgaven en zouden benadrukt moeten worden in de opgave, kaart en kwaliteit.	De kaart en teksten zijn waar mogelijk aangepast.
Stichtse Vecht	Groen, landschap en water	Stichtse Vecht ligt tussen de grote steden Utrecht en Amsterdam. Dat brengt de nodige vervoersbewegingen met zich mee. De spoorverbinding Utrecht - Amsterdam, het Amsterdam - Rijnkanaal en de A2 zijn belangrijke verkeersaders voor Nederland en lopen door Stichtse Vecht. De druk op de bestaande infrastructuur is groot. De mobiliteit loopt nu al vast en de huidige infrastructuur kan de forse groei voor de komende decennia niet aan.	Leidt niet tot aanpassingen.
Stichtse Vecht	Mobiliteit	Het inzetten op duurzame mobiliteit en bereikbaarheid om te kunnen wonen, werken, winkelen en recreëren sluit dan ook helemaal aan bij onze ambities. Bereikbaarheid en mobiliteit zien wij als voorwaarde bij toekomstige ontwikkelingen. OV-knooppunten vormen hierbij een belangrijke rol doordat deze een nadrukkelijke rol hebben in de verstedelijking en ook in de mobiliteit om ketenverplaatsingen te faciliteren. Allerlei vervoersstromen komen bij een ov-knooppunt samen, met prioriteit voor fietsen, lopen en openbaar vervoer. Er ligt dan ook zeker een opgave op het gebied van verduurzaming van de mobiliteit.	Leidt niet tot aanpassingen.
Stichtse Vecht	Mobiliteit	In het concept IRP wordt in de perspectieven (blz. 29) geconstateerd dat de regio op drie niveaus voor mobiliteitsopgaven staat: 1e: faciliteren van doorgaand nationaal en internationaal verkeer tussen andere regio's en landen; 2e: faciliteren van verkeer van en naar de regio; 3e: faciliteren van verkeer in de regio.	Leidt niet tot aanpassingen.
Stichtse Vecht	Mobiliteit	Met faciliteren wordt bedoeld het bieden van middelen voor verplaatsing en het bieden van infrastructuur voor verplaatsingen. Per niveau is een laag van voorzieningen en infrastructuur voorzien. Deze drie opgaven dienen naar onze mening integraal te worden benaderd. Echter dit zien we niet geheel terug in het IRP. In plaats daarvan zien we bij de redenerijen een versplintering ontstaan. Zo wordt bij redenerij 2 vooral ingegaan op de derde opgave gericht op verkeer in de regio en op de bereikbaarheid van de stad Utrecht vanuit de regio. Bij redenerij 5 over regioportalen lijkt het qua mobiliteit gericht te zijn op de tweede opgave maar ook die gaat in op vervoer tussen stad en regio. Daarnaast worden er wel linken gelegd met U16 maar geen verbandingen mee gemaakt. Verzoekt wordt deze verbinding duidelijker te maken.	Leidt niet tot aanpassingen. Hoe we de verschillende opgaven voor mobiliteit kunnen aanpakken is onderdeel van het vervolgonderzoek in U16. In het IRP nemen we alleen een beleidslijn voor het omgaan met mobiliteitsopgaven op die zich met name richt op hoe we om willen gaan met de door de regio zelf veroorzaakte groeiende stromen van mobiliteit als gevolg van autonome groei en verstedelijkingsambities.
Stichtse Vecht	Mobiliteit	Naar onze mening wordt er nog te weinig ingegaan op het doorgaande (inter)nationale verkeer en van en naar de regio. Voor de gemeente Stichtse Vecht en voor de regio Vecht en Venen is dit wel van belang omdat vitale infrastructuur voor die twee opgaven het deelgebied doorsnijden, enerzijds als een barrière fungeren, anderzijds mede zorgt voor de aantrekkelijkheid van het deelgebied voor wonen, werken en vrije tijd. In andere deelgebieden speelt dit minder of niet omdat de nationale infrastructuur er minder massaal is.	Leidt niet tot aanpassingen. Hoe we de verschillende opgaven voor mobiliteit kunnen aanpakken is onderdeel van het vervolgonderzoek in U16. In het IRP nemen we alleen een beleidslijn voor het omgaan met mobiliteitsopgaven op die zich met name richt op hoe we om willen gaan met de door de regio zelf veroorzaakte groeiende stromen van mobiliteit als gevolg van autonome groei en verstedelijkingsambities.
Stichtse Vecht	Mobiliteit	Zowel de perspectieven, de redenerijen, de uitwerkingen per deelgebied en thema, als het ontwikkelplan missen de samenhang in aanpak tussen de drie opgaven. Deze samenhang is noodzakelijk om de coördinatie te verkrijgen in de ruimtelijke planning van infrastructuur en in het ruimtelijke beleid per infrastructuur. Verzoekt wordt dit te verduidelijken in het IRP waarbij het mobiliteitsvraagstuk een onderdeel gaat vormen van de programmering.	Leidt niet tot aanpassingen. Hoe we de verschillende opgaven voor mobiliteit kunnen aanpakken is onderdeel van het vervolgonderzoek in U16. In het IRP nemen we alleen een beleidslijn voor het omgaan met mobiliteitsopgaven op die zich met name richt op hoe we om willen gaan met de door de regio zelf veroorzaakte groeiende stromen van mobiliteit als gevolg van autonome groei en verstedelijkingsambities.
Stichtse Vecht	Regioportalen	Breukelen is een van de regioportalen binnen het IRP. Het stationsgebied van Breukelen biedt ruimte om het gebied mooier en slimmer in te richten, waardoor er kansen ontstaan voor het combineren van wonen en werken. Het NS-station Breukelen ligt halverwege het traject Amsterdam-Utrecht, naast de afrit van de A2. Het is daarmee een belangrijke verkeersader in Nederland. Dat betekent dat verschillende verkeersstromen en mobiliteitsvormen bij elkaar komen rond het stationsgebied van Breukelen. Het is een strategische P&R-locatie voor de bereikbaarheid in de metropoolregio Amsterdam en regio Utrecht. De locatie heeft hiermee een grote aantrekkingskracht op ondernemers, werknemers en reizigers.	Leidt niet tot aanpassingen.
Stichtse Vecht	Regioportalen	We willen de potentie van het stationsgebied Breukelen, om uit te groeien tot een hoogwaardig stedelijk woon- en werkmilieu, beter benutten. Het blijft een plek waar de overstap gemaakt wordt naar het ov richting Amsterdam of Utrecht. We willen hier een plek realiseren met een gezonde mix van wonen, werken en winkelen. Daarnaast zien we knooppunt Breukelen ook als Groene poort, zodat het mooie buitengebied van Stichtse Vecht goed bereikbaar wordt voor inwoners uit de regio voor recreatie en ontspanning.	Leidt niet tot aanpassingen.
Stichtse Vecht	Regioportalen	Rond het stationsgebied zien wij een mix van wonen en werken. Bij werken denken we ook aan kantoren. Momenteel worden deze bij redenerij 7 alleen toegeschreven aan de knooppunten gelegen bij de stad Utrecht. Wij zijn van mening dat kantoren niet alleen toebedeeld moeten worden aan de stad Utrecht. Juist het toevoegen van kantoren in combinatie met wonen en werken bij de regioportalen versterkt het knooppunt.	De tekst is waar mogelijk aangepast. Nettotoevoegingen zijn alleen mogelijk in de stad Utrecht, daarbuiten is ruimte voor verplaatsingen.
Stichtse Vecht	Regioportalen	Daarnaast speelt nog de vraag hoe we omgaan met de transitie van incourante kantoorruimtes naar courante kantoorruimtes. Een deel van de getransformeerde kantoorruimtes met meters Planetenbaan kunnen naar onze mening toegevoegd worden bij knooppunt Breukelen. Inmiddels hebben we vernomen dat de tekst van redenerij 7 wordt herschreven doordat deze te beperkt was opgesteld. Binnenkort wordt een nieuw tekstvoorstel voorgelegd aan de bestuurstaafel economie. Verzoekt wordt om het thema werkmilieus/breedte van de regio (blz. 81) hierop aan te passen.	De tekst is waar mogelijk aangepast. Nettotoevoegingen zijn alleen mogelijk in de stad Utrecht, daarbuiten is ruimte voor verplaatsingen.
Stichtse Vecht	Regioportalen	Verder liggen er kansen in de treinverbinding met Utrecht. Het station kent verbindingen met Amsterdam en Rotterdam en wordt beperkt bediend door treinen naar Utrecht. Een opwaardering van de spoorcapaciteit richting Bunnik zorgt ervoor dat ook Breukelen een meer frequente verbinding met Utrecht kan krijgen, wat het regionale spoor net verder versterkt. Het is goed om te zien dat deze opwaardering is opgenomen in het IRP.	Leidt niet tot aanpassingen.
Stichtse Vecht	Wonen	In deze redenerij wordt kort ingegaan op twee beoogde uitloccaties in Stichtse Vecht. Realisatie van grootschalige woningbouw bij Loenersloot is bij ons niet aan de orde. De reden hiervoor is dat wij van mening zijn dat grootschalige woningbouw hier niet voor de hand ligt. De locatie sluit namelijk niet aan op een bestaande kern met voorzieningen. Deze zouden dus in de locatie zelf ontwikkeld moeten worden. Er is geen werklocatie nabij, waardoor bewoners voor veel van hun dagelijkse activiteiten van en naar deze locatie zouden moeten reizen. Met alle gevolgen van dien voor de bereikbaarheid. Ook ligt deze locatie in het relatief open landschap van het Groene Hart en is het vanuit waterproblematiek gereënderd niet de meest gewenste locatie voor woningbouw.	Leidt niet tot aanpassingen.
Stichtse Vecht	Wonen	De tweede locatie is Breukelen West. Het gebied ten westen van Breukelen biedt mogelijkheden voor woningbouw: wonen in een waterrijk gebied nabij het ov-knooppunt. Echter wij zien ook dat er meer voor de hand liggende grote uitloccaties zijn in de regio. We vinden het wel interessant om een eerste verkenning van deze ontwikkelingsrichting te betrekken bij de ontwikkeling van het stationsgebied Breukelen. Daarmee wordt een beter beeld gekregen van de (on)mogelijkheden om dit gebied in de verdere toekomst mogelijk te ontwikkelen. We verzoeken dan ook deze locatie als een pauze locatie op te nemen.	Breukelen West is in dit IRP verder niet beeld. Volgens de ladder van verstedelijking als vastgesteld in de contour is dit geen locatie die in beeld komt voor ontwikkeling tot 2040. Er worden in het IRP geen nieuwe pauzeplaatsen opgenomen omdat die bewegingen in het maatschappelijk veld op gang kan brengen die niet passen bij onze keers.
Stichtse Vecht	Wonen	Stichtse Vecht vindt het belangrijk om een gezonde, schone en duurzame gemeente te zijn. Om deze toekomstbestendige gemeente te kunnen zijn. Hierbij geven we invulling aan de klimaatdoelstellingen en we schakelen over op "nieuwe energie". "Nieuwe energie" betekent dat de energievraag van inwoners, bedrijven en organisaties wordt vermindert en dat energie zoveel mogelijk duurzaam wordt opgewekt.	Leidt niet tot aanpassingen.
Stichtse Vecht	Energie	Als gemeente leveren we een bijdrage aan het regionaal concept bod van 1,8 TWh. In oktober 2020 heeft de gemeenteraad reeds de lokale opgave duurzame elektriciteit voor Stichtse Vecht vastgesteld op 0,1 TWh in 2030 en 0,2 TWh in 2040, onder voorbehoud van een goede landschappelijke inpassing, bijdrage aan lokaal eigendom, wederkerigheid en realisatiemogelijkheden. Deze bijdrage legt een onvermijdelijk bestag op onze fysieke leefomgeving. De doelstelling is om dit zo in te passen, dat het zo min mogelijk afbreuk doet aan (kern)gezond leven in een stedelijke regio.	Leidt niet tot aanpassingen.

Stichtse Vecht	Werken	In het IRP wordt het woord circulaire bedrijven veelvuldig gebruikt. Het verduurzamen van bedrijven gaat verder dan alleen circulair. Daarom wordt verzocht het woord te wijzigen in 'duurzaam'. Daarnaast dient in het IRP opgenomen te worden dat er op gestuurd wordt dat nieuwe bedrijven energieneutraal en met de nieuwste technieken worden gerealiseerd. Op deze manier worden er geen gebouwen gerealiseerd die geen bijdragen leveren aan het verduurzamen van de werkgebieden.	De tekst is waar mogelijk aangepast.
Stichtse Vecht	Deelgebieden	Stichtse Vecht is gelegen in twee deelgebieden: deelgebied 2: Noordoostflank en deelgebied 3: Vecht en Venen. De Noordoostflank is het gebied gelegen tussen de Loosdrechtse Plassen en de Heuvelrug. Hier komen het strategische landschap van de Waterlinie, Heuvelrug en stadrand samen. Bij dit deelgebied ontbreekt de schakel met Maarsen en de Maarsseveense plas volledig. Verzocht wordt dit gebied alsnog te betrekken bij dit deelgebied. Waarbij de Maarsseveense plassen en de aanwezige forten horende bij de Nieuwe Hollandse Waterlinie (een (belangrijk) ro) kunnen betekenen aan de westzijde van dit gebied. Om dit te realiseren moeten OV verbindingen versterkt worden. Datzelfde geldt ook voor betere verbindingen tussen de plassen en het Noorderpark. Dit zou een waardevolle toevoeging zijn in het gebieden, nu deze twee recreatiegebieden grotendeels gescheiden van elkaar liggen.	De tekst is waar mogelijk aangepast.
Stichtse Vecht	Deelgebieden	Deelgebied Vecht en Venen is het gebied dat vooral gelegen is binnen de gemeenten Stichtse Vecht en Ronde Venen. Kenmerkend door het aanwezige vermenigvuldigen van de verschillende rivieren zoals De Vecht en het Gein. Maar ook door de dynamische infrastructuurlijnen die van noord naar zuid gaan. Wij kunnen instemmen met de opgaven die worden beschreven voor landschap, mobiliteit, stedelijke ontwikkeling, ontwikkeling regioportalen, vitaliteit en werken, waarbij wij u vragen rekening te houden met de hierboven genoemde aanvullingen.	Leidt niet tot aanpassingen.
Stichtse Vecht	Vitale kernen	Wij kunnen ons vinden in deze redeenerlijn. Maar hebben een enkele toevoeging. Op blz. 47 wordt aangegeven dat vitale kleine en middelgrote kernen complementair aan elkaar moeten zijn. Het is ons niet duidelijk wat met deze zinsrede wordt bedoeld. Wordt hier bedoeld complementair in de regio? Daarbij wordt bij de winkelgebieden niet ingegaan op het voorzieningenniveau bij kleine kernen en in het buitengebied. Juist solitaire (kleine) winkels zijn van belang voor kleine kernen en het buitengebied omdat ze de leefbaarheid stimuleren.	De laatste opmerking is opgenomen. Compementair betekent dat de kernen aanvullend op elkaar zijn.
Utrecht	Algemeen	Als enige regio in Nederland lukt het ons om gezamenlijk te werken aan een aanpak om ruimtelijke opgave samenhangend en integraal een plek te geven in de regio. Het gaat om een complexe puzzel, die we met elkaar willen leggen. We zijn nog nooit zo ver geweest. Daar mogen we als regio trots op zijn. We hebben ons als regio voor de opgave gesteld om niet alleen sectoraal naar de ontwikkelingen te kijken, maar ook cross sectoraal zodat kansen, oplossingen en vraagstukken naar boven komen. U werkt toe naar een verbeelding van de gezamenlijke regionale opgave en samenhang met de lokale opgaven. Hieruit moet duidelijk worden wat gemeenten aan het regionaal perspectief hebben en tegelijkertijd ook wat zij ervoor moeten laten. Voor Utrecht geldt bijvoorbeeld dat zij een ruim aanbod aan werkgelegenheid voor inwoners voor de regio en grootstedelijke voorzieningen levert. Aan de regio vraagt Utrecht meer (bereikbaar) groen en recreatie, ruimte voor opwek van energie en voor bedrijventerreinen.	Leidt niet tot aanpassingen.
Utrecht	Algemeen	In het algemeen denken we dat het ontwerp IRP, na verwerking van onderstaande opmerkingen, voor de gemeente Utrecht een goede basis is om over te gaan tot de voorgestelde 2-fasenbuitenvorm. U bent er in ons inzien in geslaagd om in een korte tijd een omvangrijk document aan te bieden met een heldere verbeelding van gemeentelijke opgaven. Er is veel werk verzet en we willen u complimenteren met het ontwerp IRP tot zo ver.	Leidt niet tot aanpassingen.
Utrecht	Algemeen	In deze reactie op het ontwerp IRP is leidend geweest waar het IRP de ambitie van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040), de Utrechtse visie op de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving, helpt mogelijk te maken en waar het beter kan. Ook hebben we gekeken of het IRP voldoende inzichtelijk maakt wat Utrecht de regio biedt en wat Utrecht uit de regio nodig heeft.	Leidt niet tot aanpassingen.
Utrecht	Algemeen	We constateren in het IRP enige discrepanties met de RSU 2040 (woningaantallen en uitwerking in gebieden). We stellen voor om op korte termijn met u in overleg te gaan om deze discrepanties zo snel mogelijk op te lossen.	Waar nodig is tekst en beeld aangepast.
Utrecht	Algemeen	In het IRP wordt voorgesteld om een maatschappelijke ladder op te stellen waaraan ruimtelijke keuzes worden getoetst. Hierin zijn ook maatschappelijke voorzieningen voor onder andere zorg, sport/spel en onderwijs opgenomen. Aan die maatschappelijke ladder is een aantal doelen verbonden. Echter de ruimtelijke implicaties van de maatschappelijke voorzieningen met een bovenlokale betekenis zijn nog niet in beeld gebracht. We stellen u voor om een inschatting te maken van de ruimtelijke implicaties en om bijbehorende potentiële locaties in beeld te brengen.	Interessant aspect dat eventueel meegenomen wordt in het plan van aanpak fase 4. Advies is om hierover bij de bestuursafdeling richting aan te geven.
Utrecht	Algemeen	U schetst een zevental perspectieven als basis voor de ontwikkeling en samenhang van de regio. Ons is het overkoepelende perspectief nog niet scherp. We stellen het op prijs als u hiervoor een kernboodschap formuleert.	De tekst is waar mogelijk aangepast.
Utrecht	Energie	Bij het IRP hoort onlosmakelijk behorende over de locaties voor de opwek, opslag en het transport van energie. Deze ontbreken nog. Wij vinden het belangrijk dat er op korte termijn de zoeklocaties uit de afgeronde lokale zoekprocessen (naar verwachting begin april 2021 afgerond) worden toegevoegd zodat de energieopgave nog gekoppeld kan worden aan de andere ruimtelijke opgaven en waarden. Op basis hiervan kan een integrale afweging plaatsvinden. Daarbij vinden we het ook belangrijk om regionaal kwalitatieve principes af te gaan spreken (bijvoorbeeld energie-neutrale nieuwbouw).	Bij het thema energie is in een kader opgenomen hoe wordt omgegaan met de ontstane situatie. In het IRP is opgenomen dat het logisch is principes te ontwikkelen die de impact van verstedelijking op de energievraag zo klein mogelijk maken. Nieuwe wijken en bedrijventerreinen kunnen energieneutraal- of positief zijn. Dit kan worden uitgewerkt in de volgende fase.
Utrecht	Wonen	Uit het IRP blijkt onvoldoende dat we werken in een omgeving met een grote druk op de woningmarkt waar groepen die zijn aangewezen op een betaalbare woning niet aan bod kunnen komen. We verzoeken u hier aandacht aan te besteden. Met betrekking tot doorstroming vragen we in het IRP aandacht voor het bouwen van het juiste aanbod op de juiste plek. En in samenhang daarmee is er inzet vanuit andere tafels en documenten nodig om maatregelen die doorstroming op gang brengen (bijvoorbeeld in de toewijzing voorrang geven aan bepaalde doelgroepen of fiscale, financiële maatregelen). Deze maatregelen kunnen inzet zijn bij het regionaal programmeren. In het IRP wordt gebruik gemaakt van de theoretische onderzoeksmethoden. Wij stellen als vervolgstep voor, om bij de te maken ruimtelijke keuze voor woonmilieus lokale uitgangspunten als laadvormen en menging met groenvoorzieningen te nemen.	Interessant aspect dat eventueel meegenomen wordt in het plan van aanpak fase 4. Advies is om hierover bij de bestuursafdeling richting aan te geven.
Utrecht	Wonen	Als aandachtspunt geven we u nog mee dat de nu in het concept geformuleerde maximumaantallen voor de verschillende locaties inclusief de kernen, in het vervolg nog een toetsing vragen aan de (thematische) randvoorwaarden. Ze zijn daarmee niet op voorhand als beoogd te beschouwen.	Leidt niet tot aanpassingen.
Utrecht	Werken	We maken ons zorgen of we de ruimtevraag naar bedrijventerreinen in de regio kunnen accommoderen. We streven naar 15.000 extra banen op de bedrijventerreinen in de regio met een ruimtevraag van ca 100 ha gerelateerd aan de stad Utrecht. Daarmee is het wenselijk dat deze bedrijventerreinen in de omgeving van de stad liggen. Gezamenlijk hebben we een redenerlijn afgesproken. Om hieraan tegemoet te komen stellen we voor om voor de intensivering van bedrijventerreinen een of meerdere experimenten uit te voeren om hiermee de nodige ervaring op te doen zowel qua aanpak, instrumenten als financiën. Daarnaast maken we afspraken over welke bedrijvigheid we gewenst vinden in de regio. We gaan uit van de kaders van de Ruimtelijke Economische Agenda en de ladder van duurzame verstedelijking. Daarnaast moet de nieuwe werkgelegenheid aansluiten bij de marktgroepen en bij de lokale arbeidsmarkt. We leggen dit vast in een regionaal uitgangspunt. Tevens stellen we voor dat bij transformatie van werk- naar woongebieden de behoefte aan werkruimte op een andere plek wordt gecompenseerd.	De uitspraken van BT Economie van 23 maart zijn hierin overgenomen.
Utrecht	Mobiliteit	Vanuit Utrecht steunen we de keuze voor duurzame mobiliteit en het afrekenen van de groei van de automobiliteit in de spits. Dit om extra druk op het hoofdwegennet te voorkomen. In het IRP ligt de nadruk op de OV-schaalprong, terwijl de daarmee samenhangende schaalprong fiets ook groot en nodig is voor een duurzaam bereikbare regio. Wij stellen u voor meer aandacht te besteden aan de schaalprong fiets. Om de mobiliteitsstrategie te versnellen en de OV- en fietskwaliteit te versterken helpt een regionale parkeerstrategie waarin het parkeren bij bestemmingen wordt ingeperkt.	De tekst is waar mogelijk aangepast.
Utrecht	Groen, landschap en water	Verdichting en vergroening in balans is een van de uitgangspunten van de stad Utrecht. Het ontwikkelen van groenblauwe scheggen met daarin te ontwikkelen recreatiegebieden en natuurruimte benoemd als stad-landverbinding om gezond leven te faciliteren. Wij stellen heldere prioritering voor in omvang (veel verdichting veel extra areaal nodig in verbinding en hecures), tijd (snel te programmeren) en ruimte (dichtbij de stadrand). In het licht van gezond stedelijk leven wensen we ook een groenopgave (natuur, recreatie en landschap) voor de Centrale AS in het IRP terug zien.	Het IRP onderschrijft dit. Nadere uitwerking volgt in fase 4.
Utrecht	Groen, landschap en water	Water wordt gelinkt aan de pijler groen en landschap. Alleen landschappelijk water lijkt hierin opgenomen, terwijl de (grotere) opgave voor water in de stad niet is meegenomen. Wij stellen u voor om ook hier aandacht aan te besteden.	De tekst is waar mogelijk aangepast.
Utrecht	Ontwikkelpad	In uw brief stelt u de vraag of het ontwerp IRP een goede inhoudelijke basis is voor onze regionale samenwerking. Afwegingen die zijn of nog moeten worden gemaakt en/of meekoppelkansen (bijv. energie-recreatie) die er zijn, zijn nog niet transparant gemaakt. Daarbij missen we de stap om tot regionaal programmeren over te kunnen gaan. Wij vinden het van belang om bestuurlijke afspraken te maken over hoe we dit proces inrichten, wat we verwachten van gemeenten die aan dit proces gaan meedelen, hoe we met elkaar gaan samenwerken om de benodigde voortgang in de diverse opgaves te kunnen bewaken en (regionaal) bij te schakelen als dat nodig is. Het vraagstuk over hoe we de stap zetten van een gemeenschappelijk gedragen visie naar gezamenlijke verantwoordelijkheid voor uitwerking en realisatie die recht doet aan de zelfstandige positie van gemeenten, vraagt nog om een antwoord.	Het IRP bevat hiervoor een aanzet. Nadere uitwerking hiervan volgt in fase 4.
Utrecht	Proces	Wij constateren dat een overzicht van de wijze waarop ingediende moties en amendementen zijn verwerkt, nog niet is opgenomen. Dit is van belang voor de volgende fase in de besluitvorming en zo ook de afdoende overzicht te geven in voortgang van verwerking van hun ideeën. We verwachten dat in de volgende versie dit inzicht wordt geleverd.	Een overzicht van moties en amendementen en de wijze van verwerking is meegestuurd.
Utrechtse Heuvelrug	Groen, landschap en water	We zijn zeer blij dat natuur en landschap stevig neergezet wordt als Utrechts trots en als basis en dat de ontwikkeling van landschap, water en groen voorwaardelijk voor groei in de regio is (redenerlijn 1). Dit zien we echter teksteel nog niet overal terug. Met name de opgave die mensen het eerst lezen (1.3, p. 17) vinden we te zwak en vrijblijvend geformuleerd. Zo is niet benoemd dat een schaalprong noodzakelijk is en lezen we hier niet dat de ontwikkeling van groen randvoorwaardelijk is. In 1.3.1, p. 17 lijkt onder de 2e bullet de opgave vermeld te worden naar toegankelijkheid van groen voor recreanten. Echter zonder extra groen is deze toegankelijkheid onwenselijk voor de natuur. Onder de 3e bullet gaat het alleen over ruimte voor groen en natuur behouden en niet over nieuwe ontwikkeling. We zien ook graag dat in het IRP kwaliteits- en kwantiteitsaspecten samenhangend worden benoemd, wat we verwachten van gemeenten die aan dit proces gaan meedelen, hoe we met elkaar gaan samenwerken om de benodigde voortgang in de diverse opgaves te kunnen bewaken en (regionaal) bij te schakelen als dat nodig is. Het vraagstuk over hoe we de stap zetten van een gemeenschappelijk gedragen visie naar gezamenlijke verantwoordelijkheid voor uitwerking en realisatie die recht doet aan de zelfstandige positie van gemeenten, vraagt nog om een antwoord.	De tekst is waar mogelijk aangepast.
Utrechtse Heuvelrug	Groen, landschap en water	We willen groen mee laten groeien met de verstedelijking om de balans tussen natuur, wonen en recreatie goed op te vangen. Onze natuur- en cultuurlandschappen willen we versterken waardoor kwetsbare natuurgebieden zoals Kolland.	Leidt niet tot aanpassingen.
Utrechtse Heuvelrug	Groen, landschap en water	We lezen goed terug het robuuster maken van de Utrechtse Heuvelrug en het vergroten van het Nationaal Park. We missen nog dat we de Utrechtse Heuvelrug ook waterrobuuster maken (p. 37/39 en/of in Krommerijg Valle). Het waterrobuust maken is een belangrijk onderdeel van de Regionale Adaptatie Strategie.	De tekst is waar mogelijk aangepast.
Utrechtse Heuvelrug	Groen, landschap en water	In de laatste alinea op p. 17 wordt gesproken over het zoeken van ruimte voor de agrarische sector. Wat wordt daarmee bedoeld? Mocht daarmee bedoeld worden dat extra ruimte (meer ha agrarische sector) gezocht wordt voor de agrarische sector dan vinden we dat niet heel logisch en voeren we daarvoor graag eerst het gesprek over nut en noodzaak.	De tekst is waar mogelijk aangepast.
Utrechtse Heuvelrug	Groen, landschap en water	Ondanks dat biodiversiteit op verschillende plekken benoemd is en veel van de keuzes bijdragen aan het versterken van biodiversiteit, komt biodiversiteit als thema niet herkenbaar uit de ver. We zien graag ergens verwoord staan dat we werken aan het versterken van biodiversiteit zowel door het versterken van natuur en landschap, in de agrarische transitie en in steden en dorpen. We willen biodiversiteit opgenomen zien in de laatste bullet p. 101 (ook steeds terugkerend in andere deelgebieden): "Integreren van water, klimaatadaptatie en biodiversiteit in alle opgaven."	De tekst is waar mogelijk aangepast.
Utrechtse Heuvelrug	Groen, landschap en water	In de ontwikkeling van de Groene Scheggen zien we de groene scheg tussen Odijk en Driebergen-Zeist niet goed terug. We zien dit graag duidelijk verwoord bijvoorbeeld op p. 69 en in hoofdstuk 3.1 Krommerijg Valle.	Deze plek is niet als een scheg aangemerkt en maakt onderdeel uit van het groen blauweraamwerk Heuvelrug Lek. Scheggen richten zich meer op de stad Utrecht.
Utrechtse Heuvelrug	Groen, landschap en water	We missen in het hele IRP de noordflank van de Utrechtse Heuvelrug en de Gelderse Vallei - het versterken van de natuur en het landbouw ontwikkelgebied. We zien dat graag terug in de verschillende onderdelen van het IRP (thematisch en in 3.1 Krommerijg Valle 3e bullet p. 101).	De tekst en kaarten zijn waar mogelijk aangepast.
Utrechtse Heuvelrug	Groen, landschap en water	We missen Langbroekerwetering bij de landschapsopgaven p. 101.	De tekst is waar mogelijk aangepast.
Utrechtse Heuvelrug	Groen, landschap en water	We missen in het Krommerijg Valle gebied de ontwikkeling naar het landschap van de toekomst als terminologie. We vinden in het algemeen dat de transitie van landbouw nog relatief onderbelicht blijft in het IRP.	De term 'landschap van de toekomst' komt uit het eerste pijlrapport en is feitelijk niet meegenomen in het IRP. Landbouw is op diverse plekken benoemd en krijgt extra aandacht.
Utrechtse Heuvelrug	Groen, landschap en water	Het is voor ons een bezwaar dat inzicht in de investeringsstrategie ontbreekt. We zien graag een investeringsstrategie waarin 1) duidelijk wordt hoe een financiële koppeling plaats gaat vinden tussen verstedelijking en groen groei mee en waarin 2) zicht ontstaat hoe gekomen wordt tot financiering voor het randvoorwaardelijke groen. Een investeringsstrategie waar provincie en waterschappen ook deel van uit maken. Indien het onderzoek hiervoor nog doorloopt en verder verwerkt wordt in het definitieve voorstel voor het IRP dat voor toestemming aan gemeenteraden wordt voorgelegd, dan is het van belang dat dat proces voldoende ruimte biedt voor een goede bestuurlijke afweging van de gemeenten 'samen' voordat het definitieve voorstel wordt verstuurd.	Wordt nader uitgewerkt in fase 4.
Utrechtse Heuvelrug	Gezond stedelijk leven	Wij zijn blij te zien dat gezond stedelijk leven al beter terugkomt dan in eerdere versies en dat veel van de keuzes gemaakt in het IRP een goede basis leggen voor gezond leven en ook versterken.	Leidt niet tot aanpassingen.
Utrechtse Heuvelrug	Gezond stedelijk leven	We zien dat als het gaat om de maatschappelijke en welzijnskant van gezond leven, dit nog vooral op het niveau van ambities is. Het blijft nog onduidelijk wat het ruimtelijk betekent en wat het betekent voor het regionaal programmeren. Er is in het IRP bijvoorbeeld weinig aandacht voor de regionale dimensie van sociale en sportvoorzieningen met een regiofunctie zoals zwembaden, recreatieplassen en cultuurovoorzieningen. Kunnen we verkennen welke voorzieningen een regionale functie hebben en onderzoeken of het zinvol is daarvoor met een regionale richting of aanpak komen? Ook wordt gesproken over een maatschappelijke ladder waaraan ruimtelijke ontwikkelingen getoetst dienen te worden (p. 29 en 59), maar nog zonder enig gevoel van richting aan, kan hierop nog enige richting of duiding worden gegeven wat hiermee bedoeld wordt.	De tekst is waar mogelijk aangepast.
Utrechtse Heuvelrug	Gezond stedelijk leven	We missen het vraagstuk stikstof en zijn bezorgd dat dit tot ongewenste veranderingen gaat leiden als dit niet de volledige aandacht krijgt. Onze wens is dat ook vanuit een stikstof perspectief naar de ontwikkelstrategie en fasering wordt gekeken.	Stikstofreductie is een landelijk thema. Het thema is agenderend in de tekst toegevoegd. Dit kan nader worden uitgewerkt in fase 4.

		We zien dat voor de groene en leefbare (klimaatadaptief) omgevingskwaliteit veel aandacht is, maar we missen deze aandacht voor de gezonde en schone leefomgeving (o.a. lucht, bodem, geluid/stilte en trillingen). Is het mogelijk om hiervoor nog een redenerij op te zetten? Bijvoorbeeld: 1) Uitgaande van de lader van verstedelijking en het afwegingskader, dat bij de nadere invulling van locatiekeuze voor verstedelijking en nieuwe infrastructuur we rekening houden met de gezondheid en we het moment ook gebruiken om verdere verbeteringen voor een schone leefomgeving te realiseren. 2) we maximaal inzetten op een bron aanpak (voorkomen van uitstoot en trillingen) gevolgd door 3) zoveel mogelijk bij de bron afvangen en waar mogelijk dit zo doen dat het bijdraagt aan groen of energie. Bijvoorbeeld bij spoorinfrastructuur materialen gebruiken die minder trillingen en geluid veroorzaken en trillingen en geluid zoveel mogelijk afschermen bij het spoor bijvoorbeeld door het verdiept aan te leggen of met (zonopanelen/ natuurlijke) geluidsschermen. We zijn blij met de positie die vitale kernen in het IRP heeft gekregen. Tegelijk lezen we in het IRP verschillende dingen als richting voor vitale dorpen. In het perspectief (p. 31) is vitaliteit volledig versmald tot bijbouwen om verdunning teniet te doen. We zien dat graag vervangen voor een bredere notie van vitaliteit. In de redenerij voor vitale kernen (p. 48 en 49) lezen we een bredere invulling van vitaliteit die ons meer past, maar vinden we de term bouwen voor de eigen woningbehoefte verwarrend omdat vitaliteit ook het aantrekken van nieuwe inwoners kan betekenen. We zien graag duidelijk verwoord dat de brede notie van vitaliteit het uitgangspunt is en dat op lokaal niveau integraal invulling wordt gegeven aan wat vitaliteit betekent.	Leidt niet tot aanpassingen. Dit vraagt verdere aandacht in fase 4.
Utrechtse Heuvelrug	Gezond stedelijk leven		
Utrechtse Heuvelrug	Vitale kernen	We begrijpen dat het uitgangspunt is dat we ook voor vitaliteit van kernen het weggennet niet verder kunnen belasten met daarbij wel ruimte voor lokale aanpassingen en maatwerk om de afstemming te verbeteren. Dit is in lijn met de voor mobiliteit gekozen volgorde. Dat betekent ons inziens dat we naar oplossingen in mobiliteit zoeken voor OV en fiets en betere opstap- en overstapmogelijkheden. Tegelijkertijd op voorhand verlangen dat de OV-verbindingen allemaal rendabel geëxploiteerd moeten kunnen worden, wat je zou kunnen lezen in de tekst, gaat dan echt te ver. Als we als overheden samen staan voor duurzame en gezonde mobiliteit en dat als uitgangspunt kiezen als als bouwen voor vitaliteit nodig is, dan moet daar ook oplossingsruimte voor geboden worden. Anders worden dorpen alsnog op slot gezet doordat zowel voor OV als voor automobiliteit geen aanpassingen mogelijk zijn. Alleen de fietsmobiliteit faciliteren heeft als oplossing vermogen in relatie tot vervoersarme naar onze mening onvoldoende massa.	Leidt niet tot aanpassingen.
Utrechtse Heuvelrug	Vitale kernen/mobiliteit	De revitalisering voor Amerongen zoals opgenomen in IRP zien we ook in het kader van vitaliteit. Voor ruimte voor het uitplaatsen van lokale en voor lokaal gebonden bedrijven waarbij de vrijkomende ruimte in de dorpskernen kan worden ingezet voor woningbouw en meer in de kern passende functies. Daarmee blijft ook de mobiliteitsimpact van revitalisering passend.	Leidt niet tot aanpassingen.
Utrechtse Heuvelrug	Vitale kernen	We ondersteunen de gekozen voorkeursvolgorde en redenerijen voor mobiliteit. We zijn tegelijkertijd bezorgd dat de redenerij te gemakkelijk los gelaten wordt bijvoorbeeld voor buitengebied-gemeenten. Dat er te snel gegrepen wordt naar een én-én-berekening en daarmee niet voldoende impulsen ontstaan voor het verbeteren van OV en fiets in het buitengebied (de dorpen). We trekken liever samen op in het gesprek met provincie en Rijk om de juiste randvoorwaarden voor onze inwoners, bedrijven en organisaties te realiseren voor meer fiets- en OV-gebruik waaronder ook het in stand houden en realiseren van vervoerskundig mogelijk minder rendabele lijnen. We zijn blij met de opname in het IRP van de fietswiel in Doorn om sneller en veiliger fietsverkeer mogelijk te maken. Wij zien de fietswiel vooral als een opening tot nader onderzoek om te kijken hoe de kruising N225-N227 vanuit zijn multimodale problematiek zou kunnen worden opgelost.	Leidt niet tot aanpassingen.
Utrechtse Heuvelrug	Mobiliteit	We begrijpen dat indien de groei van de regio op termijn alsnog leidt tot een sterke autogroei in de spits, we dan voor een keuze staan om enerzijds nog meer OV en fiets en gedragsbeïnvloeding toe te passen of een andere toedeling van de autobelasting op het netwerk (hetzij in plaats, hetzij in tijd) of extra infrastructuur in de vorm van een parallelroute langs de A12. Om hierover het goede gesprek te kunnen voeren en afweging te maken is voor ons meer inzicht nodig in de effecten van investeringen in OV en fiets en van gedragsbeïnvloeding op het verminderen van autogroei en op het verkeer op de N-wegen (sluipverkeer) door dorpskernen en hoogwaardige natuur. Voor ons is een zwaarwegend belang dat het gemotoriseerd verkeer door dorpskernen en binnen onze hoogwaardige natuur niet toeneemt. Nu de parallelstructuur langs de A12 tot Driebergen-Zeist opnamen in het IRP, vinden we strijdig met de uitgangspunten en investeringen in fiets en OV en stukt bij ons op bezwaren.	Leidt niet tot aanpassingen.
Utrechtse Heuvelrug	Mobiliteit	We zien in dit IRP voldoende kansen en ruimte voor gesprek/onderzoek voor de verdere ontwikkeling van het stationsgebied Driebergen-Zeist, gesprek/onderzoek over het al dan niet verplaatsen van station Maan naar Maarsbergen waarin ook onze buurgemeenten buidert van de U10 een belang hebben en onderzoek om doorgaand vrachverkeer om de gemeente te leiden.	Leidt niet tot aanpassingen.
Utrechtse Heuvelrug	Mobiliteit	We vinden het belangrijk dat gemeenten kunnen bouwen voor vitaliteit. Het kan niet zo zijn dat niet gebouwd kan worden voor vitaliteit als er oplossingen voor OV en fiets mogelijk zijn. Indien er oplossingen mogelijk zijn dient dit verder onderzocht te worden en hierin geïnvesteerd te worden door provincie en/of Rijk. Het is voor ons belangrijk dat voor de ontwikkeling van Wijk bij Duurstede nieuwe afstemming gezocht wordt met andere gemeenten aan de N229 en N227 zoals opgenomen in dit IRP. Wij voeren het gesprek graag met de insteek hoe de randvoorwaarden gecreëerd kunnen worden dat Wijk bij Duurstede wel kan bouwen voor vitaliteit zonder toename van gemotoriseerd verkeer door dorpskernen en hoogwaardige natuur. Overigens is bij werklocaties op de kaart aangegeven dat de bedrijfslocatie bij Wijk bij Duurstede behouden wordt terwyl in de uitleg sprake is van uitbreiding. Graag horen we wat de bedoeling is.	Leidt niet tot aanpassingen.
Utrechtse Heuvelrug	Mobiliteit	In de ontwikkelingsstrategie ontbreekt een fasering en/of onvoldoende inzet op investeringen in duurzame bereikbaarheid van vitale kernen (veilig fijnmazig fietsnetwerk en snelfietsnetwerken, verbetering OV en infra-aansluiting). Ook ontbreekt de inzet van de regio op betere buslijnen verbindingen voor de vitaliteit van de kernen en verminderen van (regionale) automobiliteit zodat alles in het werk wordt gesteld voor een gezonde regio en voor het voorkomen van een parallelweg langs de A12. We zien dit graag in het IRP.	Leidt niet tot aanpassingen. Hoe de verschillende opgaven voor mobiliteit kunnen worden aangepakt is onderdeel van het vervolgonderzoek in U Ned. In het IRP wordt alleen een beleidslijn voor het omgaan met mobiliteitsopgaven opgenomen die zich met name richt op hoe om wordt gegaan met de door de regio zelf veroorzaakte groeiende stromen van mobiliteit als gevolg van autonome groei en verstedelingsambities.
Utrechtse Heuvelrug	Mobiliteit	In het groen raamwerk Heuvelrug-Lek is aandacht voor het verminderen van de barrièrewerking van de N229 en N225 langs de flanken van de Heuvelrug en de A12 op de Heuvelrug. We missen daarin de aandacht voor de barrièrewerking van de N226 en N227. We verzoeken u deze ook op te nemen.	Leidt niet tot aanpassingen.
Utrechtse Heuvelrug	Energie	Omdat energie nog niet af is, is het voor ons niet mogelijk om hier op te reflecteren. Ten aanzien van de huidige teksten denken we dat het goed is nog eens te kijken naar de consistentie met eerder uitgesproken door gemeenteraden in het RES-traject en in de contouren. Ons springt in het oog de introductie van het leidend principe 'streven naar 50% eigenaarschap'. Is inmiddels bekend hoe 50% eigenaarschap zich verhoudt tot inzet van middelen uit duurzame elektriciteit voor vitaliteit (bijvoorbeeld middelen voor sport en cultuur) of voor inzet van middelen uit duurzame elektriciteit voor natuur en landschap? Voor ons is het bezwaarlijk als dat geen oplossingsrichtingen meer zijn. Het ontwikkelpad en investeringsstrategie zijn niet uitontwikkeld. Daarom vinden we het moeilijk hier goed op te reageren. Zo lijken nog niet alle opgaven in het ontwikkelpad verwerkt zoals fietsverkeer en energie. We hechten eraan dat de inhoud hiervan goed is afgestemd in de regio ambtelijk en bestuurlijk voordat deze wordt opgenomen in het IRP.	De tekst is hierop aangepast. 50% eigenaarschap is uit de tekst verwijderd. Het is een middel om tot een goede samenhang van lusten en lasten te komen en is dus een invulling van het laatste leidend principe.
Utrechtse Heuvelrug	Ontwikkelpad	We begrijpen de grote impact van de ontwikkelingen in de gemeente Utrecht. We begrijpen echter niet waarom de omgevingsvisie van slechts één gemeente de onderlegger en het uitgangspunt wordt voor de ontwikkelingsstrategie. In een samenwerking verwachten we dat de omgevingsvisie en ontwikkelingsstrategieën/paden van alle gemeenten meegenomen worden en dat vanuit de regio een allesomvattende strategie uitgewerkt wordt.	Het IRP bevat hiervoor een aanzet. Nadere uitwerking hiervan volgt in fase 4.
Utrechtse Heuvelrug	Ontwikkelpad	Met begrip voor wat mogelijk is binnen het beschikbaar tijdsbestek, vinden we jammer dat de kennis en belangen van regionale partners niet meegenomen zijn in het voorliggende concept. We gaan er vanuit dat dit de komende periode alsnog lukt. Mocht dit leiden tot nieuwe inzichten in kennis of belangen dan gaan we er vanuit dat we in de regio bespreken wat we daarmee doen en of en hoe deze nieuwe inzichten en kennis van belangen leiden tot wijzigingen. Het felt dat er al zinswijze van de gemeenteraden wordt gewaagd, terwijl het gesprek met de regionale partners nog loopt, kan bij de gemeenteraad tot een voorbeeld bij de zinswijze leiden.	Het IRP bevat hiervoor een aanzet. Nadere uitwerking hiervan volgt in fase 4.
Utrechtse Heuvelrug	Proces	In onze gemeente nemen we de lokale vraagstukken die samenhangen met het REP zo goed mogelijk mee in ons participatieproces van de toekomstvisie/omgevingsvisie. Dit participatieproces loopt langer door dan het proces voor het IRP. Dat betekent dat vanuit die participatie bijstellingen kunnen ontstaan op onze inbreng. Tegelijk denken we dat wij in onze inbreng op het IRP zorgvuldig hebben aangeven waarover in onze gemeente nog het gesprek gevoerd wordt.	Leidt niet tot aanpassingen.
Utrechtse Heuvelrug	Proces	We ontvangen graag bij 'het concept IRP voor zinswijzen' een overzicht hoe met de zinswijze van de gemeenteraad op de Contour is omgegaan. Daarbij vragen we uw aandacht voor punt 6 in de zinswijze: om een onderzoeksvraag uit te werken gericht op bovenlokale ruimtelijke consequenties van verstedelijkingskeuzes. Deze zien we nog niet terug in het overzicht van onderzoeksvragen.	Het overzicht en de beantwoording van de moties en amendementen kan worden gezien als een reactie op de zinswijze.
Vijfheerenlanden	Algemeen	Als gemeente onderschrijven we de 7 perspectieven en de 8 redenerijen in het IRP die leiden tot ruimtelijke keuzes. De inbreng vanuit de gemeente is onder andere via de bestuursafdelingen en sessies meegenomen in voorliggende versie van het IRP.	Leidt niet tot aanpassingen.
Vijfheerenlanden	Algemeen	In het ontwerp IRP ontbreekt een aantal inhoudelijke vraagstukken op de pijlers Werken en Energie. Nadere onderzoeken worden nog uitgevoerd en op een later moment ingebracht in het concept IRP. Voor een goede integrale benadering is het nodig dat alle pijlers voldoende zijn uitgewerkt. Dit is nog niet volledig opneus. Op het moment dat besluitvorming wordt gevraagd aan de raden, moeten alle pijlers in de basis voldoende zijn uitgewerkt in het IRP. Daarnaast staan de opgaven grotendeels nog naast elkaar. De integratietag tussen de pijlers ontbreekt op bepaalde gebieden nog. Hoe passen alle opgaven (mobiliteit, wonen, werken, recreatie, natuur, energie) bij elkaar, welke invloeden hebben ze op elkaar en waar zien we welke ruimtelijke uitdagingen? Een aanzet tot deze integratietag zien we graag in het ontwerp IRP. Als dit niet mogelijk is, dan in ieder geval aangeven in het IRP hoe en wanneer deze integratietag wordt gemaakt.	De teksten op het gebied van werken zijn aangepast naar aanleiding van de BT's Economie. Bij het thema energie is een kader opgenomen hoe om wordt gegaan met de ontstane situatie.
Vijfheerenlanden	Algemeen	Het IRP heeft tot doel om de regionale uitgangspunten vast te leggen voor het realiseren van de opgaven waar de regio voor staat. Voldoende ruimte binnen de hoofdlijnen en uitgangspunten van dit IRP is essentieel om ons eigen gemeentelijke beleid te formuleren en de lokale uitwerking aan te laten sluiten bij de uitgangspunten uit onze strategische visie (in wording). Naar aanleiding hiervan is er een hoogsamenlevingsverwachting hoe er in het IRP duidelijk wordt aangegeven - welke aspecten regionaal worden vastgelegd en - welke ruimte er is om lokaal te denken, te doen en te handelen. Met daarbij aangegeven, hoe de besluitvorming hieromtrent plaatsvindt.	De status van het IRP is nader geduid en genuanceerd.
Vijfheerenlanden	Algemeen	Opmerking m.b.t. de ontwikkelingsstrategie (H4): Aandachtspunten voor programmering en realisatie van de opgaven zijn: financiering en periodieke herijking (kloppen ambities, inzichten en prognoses nog?). Onze grootste zorg ligt bij de integrale afweging van de verschillende pijlers. Op dit ontbreekt informatie over de pijlers energie en werken. Deze informatie is nodig om een integrale afweging te kunnen maken van alle pijlers. Een andere grote zorg ligt bij mobiliteit; de bereikbaarheid van onze gemeente, zowel met het OV als met de auto.	Wordt nader uitgewerkt in fase 4.
Vijfheerenlanden	Algemeen	De zorg betreft het niet niet voldragen stuk, waardoor geen integrale afweging kan plaatsvinden tussen de verschillende pijlers. Hierdoor bestaat het risico dat onze raad niet kan instemmen met het IRP. De zorg kan worden weggenomen door de uitgangspunten van de pijlers energie en werken verder uit te werken in het IRP.	De teksten op het gebied van werken zijn aangepast naar aanleiding van de BT's Economie. Bij het thema energie is een kader opgenomen hoe om wordt gegaan met de ontstane situatie.
Vijfheerenlanden	Algemeen	Er is ons inziens voldoende invulling gegeven aan de uitwerking van de onderzoeksvragen. Bij instemming met de contouren REP heeft onze gemeenteraad o.a. aandacht gevraagd voor participatie en het betrekken van onze inwoners bij de uitwerking van het REP. Dit aspect is nog onvoldoende uitgewerkt c.q. toegelicht in het IRP.	Wat betreft participatie zijn in fase 3 diverse regionale belangengroeperingen uitgenodigd om inzicht te leveren op het IRP, dit zijn o.a. organisaties die thematisch de belangen van inwoners vertegenwoordigen. Daarnaast wordt er per gemeente geïnventariseerd waar er behoefte is aan ondersteuning o.g.v. lokale participatie. Deze behoefte is afhankelijk van welke status de vorming van de omgevingsvisie heeft, of hier al een participatieproces voor ingezet is en hoeverre de ambities van het IRP hier al in opgenomen zijn. Het REP kan hierin ondersteunen op het gebied van strategisch advies maar de uitvoer hiervan is de verantwoordelijkheid van de gemeente.
Vijfheerenlanden	Algemeen	Ja de basis van het IRP, de perspectieven en redenerijen, geven een goede basis en de goede uitgangspunten om invulling te geven aan de opgave die er ligt voor onze regio. Aandacht wordt gevraagd voor een nadere invulling van het adaptieve ontwikkelpad, herijking en financiering van het programma.	Wordt nader uitgewerkt in fase 4.
Vijfheerenlanden	Groen, landschap en water	Door groei van het aantal inwoners groeit de vraag naar recreatie en groen mee. De gemeenten, waar verstedelijking plaatsvindt, dienen bij te dragen aan de hierbij horende ontwikkeling van recreatie en natuur in de meer landelijke gebieden. Kunt u concreet aangeven hoe invulling hiervan wordt gerealiseerd (bv. door een bijdrage aan een nog te ontwikkelen fonds via een verdukselstuf).	Wordt nader uitgewerkt in fase 4. De ontwikkeling van landschap, recreatie en groen is inderdaad een regionale opgave omdat deze gemeente overstijgt is. De concrete verdeling is onderdeel van fase 4. De uitvoeringsstrategie bevat wel een systeematiek die de basis zal vormen.
Vijfheerenlanden	Mobiliteit	In het IRP staat de door de regio gehanteerde lader van te maken verstedelijkingskeuzes: 'stedelijke ontwikkelingen nabij OV knooppunten' als voorwaarde. Dit is voor Vijfheerenlanden niet haalbaar in alle kernen en voor alle ontwikkelingen. Dit mag dan ook geen beperking geven aan gewenste en benodigde ontwikkelingen van kernen in Vijfheerenlanden voor behoud en verbetering van de vitaliteit van deze kernen. Kunt u dit bevestigen in het IRP?	Leidt niet tot aanpassingen. Zie algemene tekst Oudewater, zeker ten zuiden van de Lek heeft het OWN nog redelijk wat restcapaciteit, zeker als A27 Hollo volledig wordt uitgevoerd (minder sluipverkeer), maar uiteindelijk geldt voor de verstedelijkingsstrategie in de hele regio dat het mobiliteitsstelsel, afhankelijk van tijd en plaats, altijd beperkingen kent met zich mee zal brengen
Vijfheerenlanden	Mobiliteit	De OV ontwikkeling in het IRP is sterk gericht op de noordkant van de Lek. De verbinding vanuit Utrecht naar het zuiden (HOV Utrecht-Breda) moet steviger / als doorlopende 'spaa' worden opgenomen in het programma. Deze dus opnemen in de definitieve versie van het IRP.	De kaart is hierop aangepast
Vijfheerenlanden	Mobiliteit	Naast het IRP in Vianen dient er ook een OV overstappunt/P+R ter hoogte van Meerkerk te worden ontwikkeld. Files op de A27 beginnen al ver voor Vianen, ter hoogte van Meerkerk.	De kaart is hierop aangepast
Vijfheerenlanden	Mobiliteit	Naast goede OV verbindingen Utrecht - Breda/Eindhoven, is ook de doorstroming van het wegverkeer op dit traject een belangrijk aandachtspunt. Vooral ook in m. uitbreiding van bedrijventerreinen langs de snelwegen A27 en A26 de ontwikkeling langs de A2, de economische lijn Amsterdam-brainpark Eindhoven, levert uitbreiding van bedrijventerreinen in de regio op. Dit genereert ook meer vrachtmobiliteit die niet gedemobiliseerd kan worden. Voor Vijfheerenlanden zijn maatregelen ter verbetering van de doorstroming/capaciteit van de snelwegen A27 en A2, vanwege het sluipverkeer door de gemeente, daarom noodzakelijk. Het volledig maken van andere knooppunt Eindhoven, het toevoegen van de A27 rijkstrook Eindhoven-Houten en capaciteitsverhoging bij afrit Culemborg waar de rotonde nu een bottleneck vormt zijn daarbij onontbeerlijk. Maar die zullen het probleem met het sluipverkeer niet geheel oplossen, omdat andere delen van de A2 en de A27 ook verbeterd moeten worden. Verdere aandacht voor deze problematiek is daarom noodzakelijk.	Leidt niet tot aanpassingen.
Vijfheerenlanden	Mobiliteit	Om te voorkomen dat de automobiliteit nog verder toeneemt, dienen stevige investeringen te worden gedaan in het OV, zodanig dat dit geldt als volwaardig alternatief voor autovervoer. Voor dergelijke investeringen is een bijdrage van het rijk of provincie noodzakelijk.	Leidt niet tot aanpassingen.

Vijfheerenlanden	Mobiliteit	Op een aantal kaarten ontbreken de genoemde snelfietsroutes en de regioknooppunten. Deze dienen te worden toegevoegd.	De kaarten zijn hierop aangepast.
Vijfheerenlanden	Wonen	Pagina 19: "afpraak over programmering waarbij verantwoordelijkheid voor sociale en kwetsbare groepen wordt gedeeld". Toevoegen dat één uitgangspunt is, dat elke gemeente, ongeacht de procentuele omvang van haar sociale woningvoorraad, een evenredige bijdrage levert aan deze opgave.	In het IRP is de richting van het BT Wonen hierin overgenomen.
Vijfheerenlanden	Wonen	Pagina 26: Het kadermateriaal moet worden aangepast. Dit is niet eenduidig en roept vragen op (wat gebeurt er in Lexmond ten zuiden van de Oude/Nieuwe Rijksweg?, wat gebeurt er in Ameide? Nieuw hoogstedelijk gebied?, Bedrijventerrein Meerkerk uitbreiden, Broekgraaf-Noord (Leerdam) opnemen als woningbouwontwikkeling).	De kaarten zijn hierop aangepast.
Vijfheerenlanden	Wonen	Pagina 47: Om de vitaliteit in alle kernen van gemeente Vijfheerenlanden te kunnen borgen kan het nodig zijn om in verzorgingskernen meer woningen te realiseren dan de max. 50 woningen die zijn toegestaan (ontwerp-omgevingsverordening). Er is behoefte om flexibel te kunnen omgaan met ontwikkelingen (en aantallen) voor behoud of het verbeteren van de vitaliteit van kernen. Dit moet worden toegevoegd aan het IRP.	In het IRP is de grens van 50 woningen niet gehanteerd.
Vijfheerenlanden	Deelgebieden	Pagina 57: "Nieuwe uitleg locaties beperkt nodig. Alleen als OV aanwezig is". Op dit moment zijn niet alle kernen van Vijfheerenlanden (goed) bereikbaar met OV. Recent is OV verminderd (door Corona), waardoor dit aspect nog nadrukkelijker geldt. Dit betekent een aanpassing in het IRP: - Waar uitleglocaties nodig zijn, zal adequaat OV moeten worden gerealiseerd, met hulp vanuit de provincie of de regio, of - voor een nieuwe uitleglocatie is de aanwezigheid van OV geen randvoorwaarde.	Leidt niet tot aanpassingen. De locaties in het deelgebied waar Vijfheerenlanden onder valt, vallen niet in de categorie regionale uitleglocaties maar onder de categorie verstedelijkingslocaties voor vitaliteit. Daar horen andere spelregels bij.
Vijfheerenlanden	Wonen	Pagina 74: graag een nadere toelichting op tabel 7.2. Tabel 7.2 doet vermoeden dat in de praktijk een overmaat aan woningproductie in de kernen ontstaat. Gezien de grote vraag naar woningen in onze regio lijkt dit niet logisch.	Tabel 7.2. wordt in de tekst nader toegelicht.
Vijfheerenlanden	Wonen	Een goede aansluiting bij het regionaal programma Wonen en Werken (van de provincie) is een randvoorwaarde. Zowel in toelichtende tekst als in de aantallen die worden weergegeven in het IRP.	Het IRP onderschrijft dit.
Vijfheerenlanden	Werken	Redeneerlijn 7 onderschrijven wij. In dit kader zal binnen Vijfheerenlanden worden uitgegaan van een combinatie van verspreide bedrijventerreinen en regionale bedrijventerreinen voor regionaal geïntegreerde bedrijvigheid, die lokaal niet langer inpasbaar is, zodat wij kunnen uitbreiden voor onze lokale ondernemers. Een consequentie hiervan is dat grotere bedrijven (op termijn) zullen worden doorverwezen naar regio's.	Leidt niet tot aanpassingen.
Vijfheerenlanden	Werken	Pagina 77: Bedrijventerreinen met een regionale functie zoals De Biezen, Lage Weide, Breukelerwaard. Hier bieden we ruimte voor middelgrote tot grote bedrijven. Logistiek, productie en opslag vinden hier plek. Hier moet het bedrijventerrein Gaasperwaard als zoekgebied worden toegevoegd.	De tekst is waar mogelijk aangepast.
Vijfheerenlanden	Energie	Na start van deze consultatie IRP is besloten het traject RES te temporiseren. RES 1.0 maakt onderdeel uit van het IRP. Door deze temporisering ontstaat het risico dat de ruimtelijke ontwikkeling uit RES 1.0 geen plek krijgt in het IRP.	Bij het thema energie is in een kader opgenomen hoe wordt omgegaan met de ontstane situatie.
Vijfheerenlanden	Energie	Zie opmerking onder algemeen 1 a.v. een basis voor een goede integrale benadering. In het stuk wordt gesproken over het energiekloek p.87 'Jouw Huis Slimmer'.	De tekst is waar mogelijk aangepast.
Vijfheerenlanden	Energie	Vijfheerenlanden maakt geen gebruik van het energiekloek 'Jouw Huis Slimmer' maar van Het Regionaal Energiekloek.	De tekst is waar mogelijk aangepast.
Vijfheerenlanden	Gezond stedelijk leven	De ruimtelijke hoofdprincipes voor gezond stedelijk leven zijn in voldoende mate opgenomen, toegespitst op het sociaal domein. In de nadere uitwerking dient aandacht te zijn voor de borging van de gezond stedelijk leven principes bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.	Leidt niet tot aanpassingen.
Vijfheerenlanden	Deelgebieden	Pagina 118: Leerdam toevoegen op de kaart.	De kaart is hierop aangepast
Vijfheerenlanden	Deelgebieden	Pagina 119: "In Vijfheerenlanden wordt bij Vianen en Meerkerk uitbreiding van woon- en werklocaties in samenhang gezien met de mogelijkheden het OV te verbeteren." Wat betekent dit concreet voor wonen en voor werken?	Leidt niet tot aanpassingen.
Vijfheerenlanden	Deelgebieden	Pagina 120: boven de schets: Meerkerk als voorpost van de regio in het zuiden langs de A27 krijgt ontwikkelruimte met name gericht op werken. Deze ontwikkeling niet alleen richten op werken maar ook op wonen, een poort naar het groen en ontwikkeling van een hoogwaardig OV-overstap.	De tekst is waar mogelijk aangepast.
Vijfheerenlanden	Deelgebieden	Pagina 121: "Kernen Vijfheerenlanden groeien met name voor eigen behoefte". Het volgende toevoegen: Met de realisatie van ca. 800 woningen in respectievelijk Leerdam en Vianen bouwt Vijfheerenlanden mee aan de regionale opgave.	Leidt niet tot aanpassingen.
Vijfheerenlanden	Deelgebieden	Pagina 121: Ontwikkeling bustation Lekbrug Vianen en bustation Meerkerk/A27 tot multimodale knooppunten / HUB en regiopoorten. De P+R bij Meerkerk is vooral gericht op overstap van auto naar OV ter voorkoming van files.	Leidt niet tot aanpassingen.
Vijfheerenlanden	Deelgebieden	Pagina 121: Files op de A27 beginnen al ver voor Vianen.	Leidt niet tot aanpassingen.
Vijfheerenlanden	Deelgebieden	Bij de overstap van Vianen Lekbrug gaat het vooral om autoverkeer uit de omgeving van Vianen.	Leidt niet tot aanpassingen.
Vijfheerenlanden	Deelgebieden	Pagina 121: De volgende snelfietsroutes in IRP opnemen: Leerdam – Gorinchem, Leerdam - Brakel en Nieuwegein - Vianen – Culemborg (F2) en Leerdam – Beesd.	De tekst is waar mogelijk aangepast.
Vijfheerenlanden	Deelgebieden	Pagina 121: De OV Snelfiets Vianen – Utrecht dient weer terug te komen.	Leidt niet tot aanpassingen.
Vijfheerenlanden	Deelgebieden	Pagina 121: Toevoegen: Via opwaardering van de Merwede-Lingeling sluiten Leerdam, maar ook Gorinchem, Arkel, Beesd en de Drechtsteden beter aan op het knooppuntennetwerk van de Utrechtse regio.	De tekst is waar mogelijk aangepast.
Vijfheerenlanden	Deelgebieden	Pagina 121: In het IRP wordt afronden van de verbreding A27 Houten – Everdingen genoemd. Dat moet Everdingen-Houten zijn.	De tekst is waar mogelijk aangepast.
Vijfheerenlanden	Deelgebieden	Pagina 121: Specificeren: Uitbreidingsmogelijkheden: Bedrijventerreinen Gaasperwaard Vianen en Meerkerk Via + Rb.	De tekst is waar mogelijk aangepast.
Vijfheerenlanden	Deelgebieden	DE CENTRALE AS: Met betrekking tot dit deelgebied zijn voor Vijfheerenlanden vooral mobiliteit - de verbinding van zuid naar noord v.v. (OV en A2 en A27) - en werken van belang. Zie eerder gemaakt opmerkingen hierover.	Leidt niet tot aanpassingen.
Vijfheerenlanden	Deelgebieden	Pagina 126: regioknooppunt Vianen opnemen (in tekening).	De kaart is hierop aangepast
Vijfheerenlanden	Ontwikkelpad	Pagina 133: "...tussentijds bijsturen waar mogelijk en nodig". Vanuit welk perspectief vindt bijsturing plaats? Hoe frequent? Hoe wordt hieraan invulling gegeven?	Het IRP bevat hiervoor een aanzet. Nadere uitwerking hiervan volgt in fase 4.
Vijfheerenlanden	Ontwikkelpad	Pagina 135: "Voor het werken is van belang dat er wordt gestart met verdichten van bestaande bedrijfslocaties waar dit al mogelijk is. Daarnaast zal er gezamenlijk onderzoek moeten worden wat de randvoorwaarden voor geslaagde verdichting van bedrijfstreinen zijn, welke instrumenten er zijn of nodig zijn en welke relevante allianties er gevormd kunnen worden." Dit onderschrijven wij.	Het IRP bevat hiervoor een aanzet. Nadere uitwerking hiervan volgt in fase 4.
Vijfheerenlanden	Ontwikkelpad	Pagina 135: tijdpad: 2020-2030, 2030-2040 en adaptief 2025-2040. In fasen 2 en 3 ontbreekt aandacht voor de pijler Werken.	Het IRP bevat hiervoor een aanzet. Nadere uitwerking hiervan volgt in fase 4.
Wijk bij Duurstede	Algemeen	Beeldmateriaal: Opvallend is dat er veel foto's zijn opgenomen vanuit de stad Utrecht. Foto's uit de regio missen soms nog. Wat natuurlijk erg jammer is, omdat het een regionaal document is. Vanuit Wijk kunnen wij nog een aantal foto's doorsturen die onder bronvermelding geplaatst kunnen worden.	De beelden zijn hierop aangepast.
Wijk bij Duurstede	Algemeen	Kaartmateriaal: Op de verschillende kaarten missen wij onze gewenste uitbreidingslocaties de Geer III en Zuidwijk die wij nodig hebben om Wijk bij Duurstede vitaal te blijven houden, zie onderstaande kaart. Graag zouden wij deze locaties opgenomen zien in de kaarten op pagina's 8, 27, 95 en 100. En de schetsverbeelding op p. 48 en 104.	De locaties staan op de kaart. Dichtheid en landschappelijke inpassing vragen aandacht.
Wijk bij Duurstede	Algemeen	Hedea kunnen wij niet geheel herkennen in het Ontwerp IRP. En dat is jammer voor een regionale visie die alleen krachtig is als deze zoveel mogelijk draagvlak heeft bij alle deelnemende gemeenten. Met deze schriftelijke reactie geven wij een aantal suggesties en tekstvoorstellen, zodat het IRP ook als onze visie voelt. In bijlage 1 vindt u paginagewijs een aantal tekstuele opmerkingen voor het IRP die te gedetailleerd zijn om in deze brief te noemen. Voordat wij deze suggesties geven, willen wij eerst als achtergrond aangeven waar wij in onze opgaven tegenaan lopen.	Leidt niet tot aanpassingen.
Wijk bij Duurstede	Algemeen	Pagina 11: In stappen van koers naar perspectief. De status van het IRP wordt al beter aangegeven dan in eerdere versies. Wat helpt is om een afbeelding op te nemen hoe het IRP zich verhoudt tot de andere visies, de programma's en ook de RES. Ter inspiratie zie onderstaande afbeelding.	De status van het IRP is nader geduid en genuanceerd.
Wijk bij Duurstede	Algemeen	Pagina 13: Ladder van verstedelijking Toevoegen achter de zin: Naast de ladder van verstedelijkingslocaties... Hier is sprake van lokaal maatwerk. Gemeenten moeten zelf antwoorden dat er sprake is van verstedelijking voor de eigen vitaliteit.	De tekst is waar mogelijk aangepast.
Wijk bij Duurstede	Algemeen	Pagina 17: De opgaven in een notendop Er worden vijf pijlers genoemd. Een zesde overkoepelende pijler gezond stedelijk leven ontbreekt hier. Dit is eigenlijk wel vreemd, omdat gezond stedelijk leven wel centraal staat bij de REK. Het document wordt sterker om het gezond stedelijk leven centraal te stellen. En dat de keuzes die gemaakt worden vanuit de pijlers altijd het uitgangspunt van het gezond stedelijk leven hebben.	De pijler gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen is door de vijf pijlers heen verwerkt.
Wijk bij Duurstede	Mobiliteit	Pagina 45: Verbeteren van de weginfrastructuur waar dit knelpunten wegennet Wij missen de opgave om bestaande knelpunten op het onderliggende wegennet op te lossen. Het knelpunt op de N229 bij Odijk komt voornamelijk door de terugslag van de A12. Graag zouden wij die terug willen zien.	Leidt niet tot aanpassingen. Beleidslijn mobiliteit is om geen capaciteit toe te voegen aan het wegennet en dus ook niet de (capaciteits)knelpunt bij Odijk op te lossen
Wijk bij Duurstede	Mobiliteit	Pagina 45: Het alsnog uitbreiden van de regionale weginfrastructuur bij de grootste knelpunten, specifiek in de vorm van een te onderzoeken regionale bypass Wij hechten veel belang bij de te onderzoeken bypass, indien de groei van de regio alsnog leidt tot een sterke groei van autoverkeer in de spits. Het zou mogelijk toch een eindoplossing zijn als alle andere maatregelen niet werken. Files op de N229 zijn ook slecht voor de leefbaarheid. Graag deze optie in het document houden, evenals de reservering A12 bypass op p. 103.	Leidt niet tot aanpassingen. De beleidslijn in het IRP is duidelijk op dit punt; we willen de verstedelijkingsopgaven in de regio mogelijk maken zonder capaciteit toe te voegen aan het wegennet en daarom zetten we er op in om maatregelen te nemen in het mobiliteitssysteem die er voor zorgen dat we de bypass A12 niet nodig hebben. Los daarvan gaat het onderzoek naar deze bypass ihkv U Ned wel door, ook omdat we niet uit kunnen sluiten dat we dergelijke ingrepen op een bepaald moment wel nodig hebben.
Wijk bij Duurstede	Mobiliteit	Pagina 49: Zoals we in onze reactie hebben aangegeven zit hier te sterk de koppeling tussen woningbouw en mobiliteit. Daarnaast zijn wij zijn een sterk voorstander van beter gebruik van OV, fiets en spitsmijden. Voor Wijk zijn de fiets en in mindere mate het OV maar een beperkt alternatief voor de auto. Ook als die op een hoger niveau worden gebracht. Door verbetering van het OV en de poolie van de fiets in Utrecht en daar direct omheen kan ruimte ontstaan voor de automobilist uit kernen die te ver weg van Utrecht liggen of te ver van een station <u>Wij stellen daarom de volgende gewijzigde tekst voor:</u>	De tekst is hierop aangepast: 'niet of nauwelijks meer belast'. Zie eerder tekst Oudewater: deze problematiek is nergens zo urgent voelbaar als in Wijk bij Duurstede vanwege de ligging van wijk als een 'cul de sac' aan het einde van een lange provinciale weg. De consequentie van de gekozen beleidslijn mobiliteit in het IRP is dat de bestaande wegcapaciteit niet wordt uitgebreid. We bedoelen dan ook dat verstedelijking die af watert op reeds maximaal belaste provinciale wegen er niet toe kan leiden dat de automobiliteit zodanig toeneemt dat er congestie op deze wegen ontstaat + de noodzaak voor verbreding. Omdat de N229 al bijna aan de maximale benutting van capaciteit zit, betekent dat voor Wijk dat verstedelijking nauwelijks meer autopenzel in de spits mag opleveren dan de referentiesituatie. De kernen buiten Wijk, Cothen en Langbroek, liggen, net als Wijk ver van Utrecht en OV-knooppunten en zijn dus niet meer geschikt dan Wijk om ander mobiliteitsgedrag af te dwingen/te stimuleren.
Wijk bij Duurstede	Mobiliteit	Wijk bij Duurstede: Woningbouw voor de eigen woningbehoefte is mogelijk indien dit het autoverkeerssysteem niet veel meer belast dan de huidige situatie. Dit betekent dat er ingezet moet worden op beter gebruik van OV, fiets en spitsmijden, zoals meer thuiswerken, ook in kernen buiten Wijk bij Duurstede die daar in de basis meer geschikt voor zijn vanwege hun nabije ligging bij Utrecht en OV-knooppunten. Daarbij is een nauwe afstemming met de andere gemeenten aan de N229 en N227 noodzakelijk; ook deze kernen kunnen de bestaande wegen niet zwaarder belasten, aangezien de auto's uit Wijk dan achteraan de file aansluiten. Groei, bovenop het bouwen voor de eigen woningbehoefte, zal voor Wijk bij Duurstede geleid op de ladder van verstedelijking en de mobiliteitsbeperkingen lastig blijven.	De tekst is waar mogelijk aangepast.
Wijk bij Duurstede	Groen, landschap en water	Pagina 101: Kromme rijn vallei Er is geen aandacht voor de landbouwtransitie. Wel opvallend, want die is met 50 % eigendom een grote speler in het veld. Het zou mooi zijn als hierover nog iets wordt toegevoegd.	De tekst is waar mogelijk aangepast.
Wijk bij Duurstede	Groen, landschap en water	Pagina 101: Landschapsopgaven De landschapsopgave van het Langbroekerwetering gebied zouden wij graag aan de tekst toe willen voegen.	De tekst is waar mogelijk aangepast.
Wijk bij Duurstede	Groen, landschap en water	Pagina 101: Landschap, Water en Groen Tekst Ten oosten van Wijk bij Duurstede... vervangen door wat algemenere tekst, bijvoorbeeld: De Nederrijn en Lek zijn onderdeel van de Waterschap Delta. Landschappelijke en cultuurhistorische beleving worden versterkt bij de opgave om de dijken veilig te maken.	De tekst is waar mogelijk aangepast.
Wijk bij Duurstede	Algemeen	Pagina 133: Utrecht Nabij en RSU als onderlegger U geeft aan dat de concept RSU als onderlegger wordt gebruikt voor het ontwikkelpad. Een vreemde zaak dat 1 gemeentelijke omgevingsvisie als onderlegger wordt gezien voor een regionaal document als het IRP. Omdat het IRP van alle deelnemende gemeenten zijn, zouden alle gemeentelijke omgevingsvisies als onderlegger moeten worden gezien.	De tekst is waar mogelijk aangepast.
Wijk bij Duurstede	Algemeen	Pagina 134: Systematiek van groen en landschap groeit mee In de tekst wordt aangegeven dat pas in de volgende fase van het IRP een tijd- en uitvoeringskoppeling gemaakt worden tussen de verstedelijkingsprojecten en de groen- en landschapsprojecten. Een investeringsstrategie ontbreekt helemaal. Graag zien wij die wel terug in het definitieve IRP. Er moet meer inzicht komen hoe gekomen wordt tot financiering van groen. En bovendien hoe de financiële koppeling is tussen verstedelijking en groen groeit mee.	De tekst is waar mogelijk aangepast.
Wijk bij Duurstede	Ontwikkelpad	De nood voor woningbouw in uitleglocaties om Wijk bij Duurstede vitaal te houden is hoog. Wij hebben tot 2040 te maken met gezinsverdunding en vergring (groei van 75+ huishoudens). Tot en met 2025 kunnen we de woningvraag binnenstedelijk oplossen. Daarna zijn onze binnenstedelijke locaties op en moeten we op een uitleglocatie gaan bouwen. Vanaf 2026 tot 2030 zijn er bovenop de reeds toegestane woningbouw vanuit de provincie nog 400 woningen extra nodig om de vraag op te vangen. Na 2030 zijn dat er nog eens minimaal 600. Bureau Companen bevestigt dit in een dit jaar uitgevoerd woningmarktonderzoek (PRIMOS prognose). We kijken daarom nadrukkelijk naar woningbouw in de uitleglocaties de Geer III en Zuidwijk. Wij zijn nu met een verkenning bezig waar we het beste welke woningaantallen kunnen realiseren.	Het IRP bevat hiervoor een aanzet. Nadere uitwerking hiervan volgt in fase 4.
Wijk bij Duurstede	Vitale kernen		Leidt niet tot aanpassingen.

		Sinds 2016 geven wij bij de provincie al aan dat onze inbreidingslocaties op raken en we jaarlijks circa 100 woningen buiten de rode contour moeten bouwen om vitaal te blijven. Wij constateren dat we inmiddels vijf jaar verder in de tijd zijn. De provincie stelt een besluit desalut uit en schuift het door naar een volgend proces en besliddocument. Van herijking PRS met een motie van Provinciale Staten aan Gedeputeerde Staten en een verkeerseffectenstudie, naar een regionale studie in U10/U16-verband, naar de POVI en nu weer naar het regionaal programmeren. Uit een eerste ambtelijke provinciale quickscan blijkt dat de provincie de door ons gewenste aantallen niet toekent. Dit in verband met de bereikbaarheid (belasting N229). Als er nu geen besluit wordt genomen kunnen we straks enkele jaren geen woningen toevoegen. We kunnen dan niet inspielen op de demografische veranderingen en behoeften (kleine huishoudens, betaalbaar, wonen met zorg, etc.). Voor onze eigen vitaliteit is dit van enorm belang.	
Wijk bij Duurstede	Vitale kernen		Leidt niet tot aanpassingen.
Wijk bij Duurstede	Vitale kernen	Wij vragen van de U16 een meewerkende rol om onze woningbouwambities richting de provincie te faciliteren. Zeker nu de nood zo hoog is. Door de mogelijkheid voor woningbouw in het RP strikt te koppelen aan het niet meer belosten van het autoverkeersysteem voelen wij ons hierin niet gesteund. Het autoverkeersysteem stelt u hiermee boven woningbouw voor onze eigen vitaliteit. Bouwen voor vitaliteit (uiteraard onder voorwaarden) zou ten alle tijden mogelijk moeten zijn. Juist door het toevoegen van woningen zorgen we voor behoud van onze eigen voorzieningen. En dat het principe van nabijheid van voorzieningen in stand blijft. Hiermee ontlasten wij ook de stedelijke regio van Utrecht. En vallen er betaalbare eengezinswoningen vrij die een (beperkt) deel van de regionale woningvraag kunnen voorzien. Hiermee verminderen wij de druk op de woningmarkt van Utrecht. Bovendien faciliteren we hiermee werknemers die dichterbij hun werk in Wijk bij Duurstede willen wonen, wat een positief effect heeft op de verkeersbewegingen. Het toevoegen van woningen zal altijd leiden tot een beperkte toename van verkeersbewegingen op de N229. Wij verwachten dat dit beperkt zal zijn, omdat mensen ook in het post Corona tijdperk meer zullen gaan thuiswerken. We moeten als regio accepteren dat de kans bestaat dat je wat langer in de file staat. Helemaal nu ook recentelijk de spits OV-verbinding (lijn 241) tussen Wijk bij Duurstede en Utrecht is opgeheven. Met de koppeling van woningbouw aan de belasting van het autoverkeersysteem wordt het bouwen voor onze eigen vitaliteit, maar ook die van andere middeldroge en kleine kernen (die ver van knooppunten zijn gelegen) onmogelijk gemaakt. Dit is voor ons onacceptabel.	De tekst is waar mogelijk aangepast. Inzet hier is om samen te blijven zoeken naar oplossingen.
Wijk bij Duurstede	Vitale kernen	Wij vragen u ruimte te geven voor lokaal maatwerk om onze eigen woningbouwbehoefte voor vitaliteit in te vullen. Soms geeft het ontwerp IRP nog het gevoel een toetsende rol op te nemen. Naast de bestaande toetsende rol van de rol van de provincie kan dit leiden tot extra regelzucht. Een voorbeeld hiervan is het verspreiden van een handreiking 'vitaliteit met kwaliteit' op te stellen voor de definitieve versie van het IRP. Gemeenten zijn al heel goed in staat om te sturen op ruimtelijke kwaliteit. Er zijn al provinciale handreikingen die hierin voorzien. Doe dat werk niet opnieuw! Maar geef ruimte voor lokaal maatwerk. Dit betekent niet dat verschillende ladders (als de mobiliteitsladder en de verstedelijkingsladder) dogmatisch op iedere gemeente toegepast moeten worden. Auto, OV en fietsverkeer in Utrecht zien er anders uit dan in Wijk. Vertrouw er op dat gemeenten zelf verstandig om kunnen gaan met hun plannen. In bijlage 1 doen wij een aantal tekstvoorstellen op welke wijze u meer ruimte kunt geven in het lokale maatwerk.	Het IRP onderschrijft dit.
Wijk bij Duurstede	Energie	Recentelijk is besloten de besluitvorming van het RES-aanbod die gepland staat op 1 april op te schorten naar 1 oktober dit jaar. Wat ons betreft kan het IRP-proces gewoon doorgaan. Dit, ondanks het feit dat er sprake is van een incompleet IRP. Een oplossing zou gevonden kunnen worden in het opnemen van het concept bod, waar onze raad al mee heeft ingestemd. Hierin kunt het aanbod van onze gemeente van 60 hectare zonnepanelen meenemen.	Bi het thema energie is beschreven hoe omgegaan wordt met de ontstane situatie.
Woerden	Algemeen	In onze reactie benoemen wij diverse aandachtspunten en aanscherpingen. Hierdoor kan onze reactie kritisch overkomen. Wij willen echter benadrukken, dat het opstellen van een regionale visie en programma onze steun heeft. Als onderling van elkaar afhankelijke gemeenten is het belangrijk om onze ruimtelijke opgaven in samenhang te bezien en te benaderen. Het streven naar een regionale visie en programma biedt gemeenten de mogelijkheid om ontwikkelingen op elkaar af te stemmen, uitvoeringskracht te bundelen en gezamenlijk onze belangen bij de provincie en het Rijk onder de aandacht te brengen.	Leidt niet tot aanpassingen.
Woerden	Energie	Vanaf het begin was het de bedoeling om de Regionale Energiestrategie (RES) van de U16 te integreren in het REP-proces. Het RES vormt immers één van de pijlers in het REP. In de afgelopen weken is bestuurlijk gekozen voor het verruimen van de planning voor de RES U16 van 1 juli naar 1 oktober 2021. Op dit moment is voor ons onduidelijk welke effecten de verruimde planning op het REP-proces heeft en op welke manier de integratie van RES en REP gaat plaatsvinden. Wij hopen dat u hier spoedig duidelijkheid over kunt verschaffen. Lokaal draagvlak: positie van gemeenteraden U geeft in het IRP terecht aan, dat lokaal draagvlak essentieel is. Zonder voldoende draagvlak op lokaal niveau is uitvoering van deze regionale visie onmogelijk. Om het lokale draagvlak te borgen is in de afgelopen periode afstemming gezocht bij ambtelijk medewerkers en bestuurders van de betrokken gemeenten. Een belangrijke vervolgstap voor het creëren van lokaal draagvlak is het betrekken van gemeenteraden. Hiervoor legt u het IRP voorafgaand aan de zomer ter consultatie en na de zomer ter besluitvorming aan de gemeenteraden van de U16 voor. Als college vinden wij het belangrijk, dat recht wordt gedaan aan de opvattingen van de gemeenteraden. Wij verzoeken u met klem om in uw procedure voldoende ruimte in te bouwen om de uitkomsten van de diverse raadsbehandelingen in het IRP te kunnen verwerken. Soms bekruip ons het gevoel dat snelheid belangrijker is dan een zorgvuldige procedure.	Bij het thema energie is beschreven hoe omgegaan wordt met de ontstane situatie.
Woerden	Proces		Het IRP vraagt om zorgvuldige besluitvorming. De voorziene procedure voorziet in een zienswijse stap voor de definitieve besluitvorming.
Woerden	Mobiliteit	In het IRP noemt u wel een aantal regionale knelpunten die naar uw mening samen hangen met regionale verstedelijkingslocaties die wij niet allemaal als dusdanig herkennen of die erg gecompliceerd liggen. Zo noemt u bijvoorbeeld een extra oprit bij Breukelen Noord, terwijl niet wordt aangegeven of hiervoor een extra brug over het Amsterdam Rijn kanaal nodig is. Aanpassing van de bestaande aansluiting kan de capaciteit al sterk vergroten, dat lijkt ons een realistische optie. Een oprit van de Limesbaan op de A12 is er al en een volledige aansluiting heeft naar onze mening op dit moment onvoldoende meerwaarde door de hoge kosten. Tenslotte is de wens om de N229 niet door Oudijk te laten lopen. De ligging en capaciteit van de N229 is een opgave bij de ontwikkeling van Oudijk-West. Daarover is afgesproken dat dit deel uitmaakt van de integrale ontwikkeling van deze locatie. Wij verzoeken u hieraan te verwijzen.	Leidt niet tot aanpassingen.
Woerden	Proces	Verandering is de enige constante. Wij vinden het goed dat u het IRP niet als een vastomlijnd eindbeeld beschouwt. Het IRP ziet u als een strategie en adaptief ontwikkelpad. De in het IRP geschetste perspectieven en onderliggende rederijen geven richting, maar zijn logischerwijs onderhevig aan verandering in de samenleving. Gezien de relatief lange tijdschors van het IRP (2040) is het belangrijk om flexibiliteit in te bouwen en ruimte te geven aan aanpassingen voortvloeiend uit voortschrijdend inzicht. Bovenstaande is in onze ogen des te belangrijker, omdat enkele van de door u geschetste ambities lastig te realiseren zijn. Voorbeelden hiervan zijn uw ambities op het gebied van mobiliteit en werken. Verderop in deze brief gaan wij uitgebreider op deze onderwerpen in. Wij pleiten ervoor om het IRP om de paar jaar te (her)ijken. Passen de perspectieven nog steeds bij wat in de praktijk wordt ervaren? Lijgen we nog op koers of is bijstelling van de ambities nodig? Op deze manier doen wij recht aan de veranderende samenleving en monitoren wij de haalbaarheid van de ambities. Het IRP fungeert niet als een in beton gegoten visie waaraan elke gemeente zich dient te conformeren, maar is een instrument gericht op onderlinge afstemming en samenwerking.	Het IRP is een perspectief op onze gezamenlijke toekomst. Interessant aspect dat eventueel meegenomen wordt in het plan van aanpak fase 4. Advies is om hierover bij de bestuurstaafel richting aan te geven.
Woerden	Groen, landschap en water	In het IRP is veel aandacht voor groen en landschap. In onze ogen is deze aandacht terecht. De verschillende landschappen vormen een belangrijke kwaliteit van onze regio en zijn essentieel voor het leef- en woongroen. Hieruit voortvloeiend wordt in het IRP ingezet op binnestedelijke ontwikkeling van groen en landschap wordt op deze manier zoveel mogelijk voorkomen. Daarnaast biedt binnestedelijke ontwikkeling de mogelijkheid om de mobiliteitsbehoefte aan OV-knooppunten te verbinden. Voor het overgrote deel steunen wij deze keuzes en sluiten de ruimtelijke plannen in onze gemeente hierop aan. Wij hebben echter moeite met de financiële koppeling tussen verstedelijking en groenontwikkeling. In het IRP wordt verstedelijking gezien als financieringsbron voor de ambities op het gebied van groen en landschap. Deze ambities richt zich op het toevoegen van natuur en recreatiegebied en ecologische verbindingen. Wij zijn hier niet principieel op tegen, maar hebben wel praktische bezwaren. Op dit moment hebben wij totaal geen zicht op de kosten en mogelijk financieringsbronnen voor de ontwikkeling van groen en landschap. Hierdoor is de consequentie van bovengenoemde koppeling onduidelijk. Daar komt bij dat het gros van de verstedelijking momenteel binnestedelijk plaatsvindt. Binnestedelijk ontwikkelen is complex en kostbaar. Wij willen voorkomen dat door deze financiële koppeling onze woningbouwambitie in gevaar komt.	Leidt niet tot aanpassingen.
Woerden	Groen, landschap en water	Via het programma 'Groen groeit mee' worden momenteel de kosten en mogelijke financierings- bronnen voor de ontwikkeling van groen en landschap in beeld gebracht. Wij stellen voor om de uitkomsten van dit programma af te wachten. Op deze manier kan een realistisch oordeel worden geveld over verstedelijking als financieringsbron voor de ambities op het gebied van groen- en landschap. Overigens hebben wij begrepen dat het programma 'Groen groeit mee' nauwelijks tot geen aandacht heeft voor de kosten van een realistisch toekomstperspectief voor de agrarische sector in relatie tot de opgaven op het gebied van bodemdaling, stikstofreductie en circulariteit. Wij verzoeken u om dit vraagstuk mee te nemen in het programma.	Dat landschap randvoorwaardelijk is voor verstedelijking wil niet zeggen dat de verstedelijking de landschappelijke ontwikkeling moet betalen. Landschap en stedelijke ontwikkeling moet als 1 integrale opgave gezien worden. Bij stedelijke ontwikkelingen moet er dus een financieringsstrategie zijn voor het landschap. Het programma groen groeit mee doet onderzoek naar financieringsstrategie en zullen we betrekken in de uitwerking in fase 4.
Woerden	Groen, landschap en water		Stikstofreductie en bodemdaling zijn landelijke thema. De thema's zijn agenderend in de tekst toegevoegd. Dit kan nader worden uitgewerkt in fase 4.
Woerden	Mobiliteit	Het IRP kent een forse ambitie op het gebied van mobiliteit. Via een aanbod aan alternatieve vervoersmiddelen en sturing op gedrag moet de groei van automobiliteit in de spits worden afgeremd. Het beperken van het autobezit in de spits om filevorming te voorkomen is een goed streven. Vasthouden aan het uitgangspunt dat in de spits niet meer auto's op het wegennet rijden dan nu, uitgaande van een coronavrij samenleving, is in onze ogen niet realistisch. Het IRP gaat voor de periode tot aan 2040 uit van een toename van 104.000 tot 125.000 woningen en 80.000 arbeidsplaatsen. Een dergelijke verstedelijkingsambitie zal onvermijdelijk leiden tot een toename aan automobiliteit. Kortom, wij steunen u in uw streven om het autobezit af te remmen, maar verzoeken u wel om in het IRP realistische uitgangspunten te hanteren. Zeker voor meer landelijk gelegen kernen zonder goede OV-verbinding is bovengenoemde uitgangspunt onrealistisch.	Leidt niet tot aanpassingen. De lijn die we in het IRP kiezen als inzet vanuit onze regionale verstedelijkingsstrategie richting mobiliteitsstudies met provincie en rijk is dat we opties waarbij de capaciteit van het wegennet zodanig moet worden uitgebreid dat dit leidt tot nieuwe doornijdingen op plekken waar we verstedelijkingslocaties hebben gepland onderaan de ladder voor de gecombineerde strategie verstedelijking/mobiliteit komen. Met name de zware knelpuntproblematiek op de Ring Utrecht Zuid (A12) maakt dat hierdoor weinig ruimte is om rond bestaande op- en afritten en op de aansluitende provinciale wegen capaciteit toe te voegen en daardoor is de groei van autopendel in de spits effectief gelimiteerd door de capaciteit van de bestaande wegengroenstructuur, op enkele kleine optimalisaties rond verstedelijkingslocaties en een paar bestaande plannen. Daarom zetten we in op een stevig pakket generiek mobiliteitsbeleid in combinatie met een schaalprong in OV- en fietnetwerken. Daarbij willen we benadrukken dat we in U Ned doorgaan met studies over het uitbreiden van de het wegennet, ook op en rond de Ring Utrecht. Voor 2025 zullen rijk en regio met elkaar besluiten of een verstedelijkingsstrategie kan zonder het toevoegen van capaciteit op het wegennet of dat dit op een aantal plekken wel degelijk noodzakelijk is.
Woerden	Mobiliteit	Binnen onze gemeentegrenzen leggen de combinatie van regionale verkeersstromen en binnestedelijk verdichting druk op de infrastructuur. Wij zijn blij dat u inzicht dat een ontsluiting aan de oostkant van Woerden als oplossing hiervoor niet kan worden uitgesloten. Wel zijn wij verrast over een mogelijke multimodale hub langs de A12 bij de afslag Harmelen. Wij missen, los van de specifieke locatie, een degelijke onderbouwing voor nut en noodzaak van een hub. Daarnaast is voor de realisatie van een hub lokaal draagvlak nodig. Vooralnog zijn er in Woerden geen plannen om een dergelijke hub te realiseren. Wij stellen voor om in samenwerking nader onderzoek te doen naar de noodzaak en optimale locatie van een dergelijke multimodale hub.	Leidt niet tot tekstuele aanpassingen IRP. Multimodale hub is een zoeklocatie op de corridor en geldt als vervanging van huidige P+R Woerden. Verkenning naar geschikte locaties zullen in overleg met gemeente Woerden plaats vinden. Het kaartbeeld is aangepast, omdat de verbinding verkeerd getekend stond.
Woerden	Werken	Om groen en landschap te sparen wordt in het IRP ingezet op mengen van wonen en werken en intensiveren van bedrijventerreinen. Het intensiveren van bedrijventerreinen betekent in dit geval het verhogen van het aantal arbeidsplekken per hectare. Het intensiveren van bedrijventerreinen is een complexe en kostbare opgave. Zeker in het geval van bestaande bedrijventerreinen. Wij hebben sterke twijfels over de haalbaarheid van deze ambitie. Het lijkt ons verstandig in de praktijk te toetsen of intensivering van bestaande bedrijventerreinen uitvoerbaar is. Start een aantal pilots en gebruik de uitkomsten om realistische ambities te formuleren. Het bedrijventerrein Barwoutswaarder dragen wij hierbij aan als locatie voor een potentiële pilot. Voor Barwoutswaarder zijn wij al bezig met een herstructureringsprogramma, waardoor u gemakkelijk op dit project kunt aanhaken.	Leidt nu niet tot aanpassingen.
Woerden	Werken	Naast het intensiveren van bedrijventerreinen wordt voorgesteld om voor de plannen van nieuwe bedrijventerreinen een regionaal uitgifteprotocol op te stellen. Aan de hand van het uitgifteprotocol kan op kwaliteit en uitgifte worden gestuurd. U geeft terecht aan dat de regie bij de verantwoordelijke gemeente blijft liggen. Het uitgifteprotocol dient vooral als monitoringsinstrument. Wij kunnen ons vinden in het zoeken van regionale afstemming, maar willen benadrukken dat het daarbij moet blijven. Uiteindelijk is het lokale bestuur aan zet voor keuzes over de inrichting en uitgifte van bedrijventerreinen. Daarnaast vragen wij ons af hoe dit regionale bedrijventerreinprotocol zich verhoudt tot het regionale programma werken van de provincie Utrecht.	De uitspraken van de BT Economie van 23 maart zijn hierin overgenomen.
Woerden	Werken	In het IRP spreekt u over een zoektocht naar één of meer regionale bedrijventerreinen om de vraag naar bedrijventerrein te accommoderen. In onze ogen kan de noodzaak van een regionaal bedrijventerrein nog beter worden onderbouwd. Voordat een actieve zoektocht naar een regionaal bedrijventerrein wordt gestart, is een goede onderbouwing noodzakelijk. Zonder goede onderbouwing zal geen draagvlak voor een regionaal bedrijventerrein ontstaan. Graag doen wij in samenwerking met u nader onderzoek naar de mogelijkheden voor een regionaal bedrijventerrein in Utrecht-West. Een regionaal bedrijventerrein gericht op de groei van het zittende bedrijfsleven en gekoppeld aan de herstructurering van bestaande bedrijventerreinen. Overigens verwachten wij, los van eventuele regionale oplossingen, voor ons lokale bedrijfsleven op termijn ook weer behoefte aan een uitlooptoel.	De uitspraken van de BT Economie van 23 maart zijn hierin overgenomen.

Woerden	Werken	Verder bevat het IRP enkele fouten. Zo zijn de schuifruimte locaties op de kaartbeelden onjuist weergegeven. In de bijlage bij deze brief vindt u de juiste locaties voor de schuifruimte. Wij verzoeken u om deze locaties op te nemen in de kaarten. Daarnaast wordt in het IRP gesproken over transformatie, verdichting, menging en uitbreiding van bedrijventerreinen nabij station Woerden. Wij snappen niet goed waar deze informatie vandaan komt. Bedrijventerrein Middelland-Noord transformeert naar een gemengd stedelijk woongebied. Aangezien deze transformatie organisch plaatsvindt, zal er op korte termijn sprake zijn van een gemengd woon-werkgebied. Wij snappen niet goed waar de termen verdichting en uitbreiding vandaan komen. Ten slotte sluit de kaart op pagina 60 niet aan op onze eigen planning. Zoals aangegeven is Middelland-Noord geen herontwikkelingslocatie, maar een transformatiegebied. Daarnaast hebben wij voorafslag geen concrete plannen om bedrijventerreinen Honthorst en De Putkop te revitaliseren dan wel een faciliteit te voorzien. Wij vragen ons dan ook af op basis van welke gegevens deze kaart is gebaseerd. In het IRP wordt veel aandacht geschonken aan het onderwerp vitale kernen. De visie erkent het belang van woningbouw voor de vitaliteit van kleine(re) kernen. Wij staan volledig achter dit standpunt. In het IRP spreekt u in dit kader over een handreiking genaamd 'Vitaliteit met kwaliteit'. Een handreiking gericht op kennisdeling is naar onze mening een goed idee. Wij verzoeken u echter met klem om geen nieuwe voorstellen voor regionale voorschriften voor woningbouw in deze handreiking op te nemen. De provincie Utrecht stelt op dit moment al meer dan genoeg aan dan dat genoeg aan woningbouwlocaties. Wij hebben geen behoefte aan additionele voorschriften. Het is binnen de huidige provinciale kaders moeilijk genoeg om woningbouwlocaties te ontwikkelen. Wij zouden bij de provincie juist gezamenlijk moeten pleiten voor meer ruimte voor lokale afwegingen op dit gebied.	Waar mogelijk zijn de kaartbeelden hierop aangepast.
Woerden	Wonen	Verder wordt voor wonen ingezet op binnenstedelijke ontwikkellocaties. De regioportalen, waaronder het gebied rondom station Woerden, zijn in beeld voor verstedelijking. De in het IRP geformuleerde ambities sluiten aan op onze eigen woningbouwplannen rondom het station. Wel valt ons op dat de woningbouw aantallen voor Woerden niet kloppen. Op pagina 138 van het document wordt gesproken over 4700 woningen tot aan 2040. Dit getal moet worden aangepast naar 4271 woningen. Daarnaast is op de kaartbeelden een uitteiglocatie voor woningbouw ten oosten van Breeveld ingetekend. Wij hebben geen plannen om op deze locatie woningbouw te realiseren en verzoeken u dringend om deze locatie van de kaarten te schrappen. Woerden heeft tot 2040 voldoende ruimte voor woningbouw binnen het stedelijk gebied.	Het IRP onderschrijft dit.
Woerden	Wonen	In de komende periode vinden nog diverse bestuurlijke overleggen over het IRP plaats. Tijdens deze overleggen geven wij, indien nodig, graag een nadere toelichting op onze reactie. Daarnaast zijn wij nieuwsgierig naar de reacties van de andere U16 gemeenten en kijken wij uit naar uw antwoord op onze brief en de wijze waarop u onze input in het IRP verwerkt.	De kaart en teksten zijn waar mogelijk aangepast.
Woerden	Algemeen		Leidt niet tot aanpassingen.
Zeist	Algemeen	Voordat wij ingaan op de vragen, spreken wij onze waardering uit voor het proces van de totstandkoming van het IRP. Vanuit het opgaveteam REP wordt samen met bestuurders en ambtenaren van de U16 gemeenten en andere (regionale) partners op een constructieve wijze samengewerkt aan het IRP. Via de bestuurlijke werksessies blijven we goed aangesloten op de voortgang en vraagstukken die er liggen en waar we met elkaar het gesprek over voeren. Daarnaast zijn raden via informatiebijeenkomsten periodiek geïnformeerd. De inhoud van het voorliggende IRP en onderliggende vraagstukken zijn voor ons goed herkenbaar.	Leidt niet tot aanpassingen.
Zeist	Algemeen	Het IRP beschrijft een gewenst ruimtelijk toekomstbeeld voor de regio, waarin gezond stedelijk leven voor iedereen centraal staat. Het vertrekpunt daarbij zijn de regionale opgaven op het gebied van groen en landschap, wonen, werken, mobiliteit en energie. Het IRP is gebaseerd op 6 perspectieven, die via 8 redeneerlijnen, uiteindelijk vertaald worden naar ruimtelijke keuzes in 5 deelgebieden. Iedere gemeente draagt daarmee, vanuit eigen ingebrachte kennis, begeren, ambities en mogelijkheden, bij aan het IRP.	Leidt niet tot aanpassingen.
Zeist	Algemeen	Door de zorgvuldige en gestructureerde opbouw van het stuk, is de totstandkoming van het perspectief en voorgestelde ruimtelijke keuzes goed te volgen en te begrijpen. Wat ons daarbij opvalt, is dat het IRP een soort ruimtelijk ordeningsmodel voor de regio is geworden met nadruk op het toewijzen van functies (zoals wonen en werken) en gebruik van ruimte. Wij zien de waarde en noodzaak daarvan in als manier om tot afgewogen keuzes in de regio te komen.	Leidt niet tot aanpassingen.
Zeist	Algemeen	Waar wij tegelijkertijd moeite mee hebben is dat het IRP niet de sfeer uitademt dat de mens en de levende omgeving van de regio centraal staan. Het IRP gaat te weinig in op de maatschappelijke betekenissen van de leefomgeving voor haar inwoners, dieren en natuur. Het IRP is nu vooral een opsomming van ruimtelijke keuzes en voorstellen, die antwoord geven op de opgaven van de 5 thema's. Echter, de leefomgeving is dienstbaar aan de mens en draagt in belangrijke mate bij aan het goede leven van inwoners in gemeenten. Wat hebben de inwoners nodig, wat bijdraagt aan het goede leven in de regio? Wat draagt het IRP bij aan het goede leven van inwoners, ondernemers en mensen die (dagelijks) verblijven in de regio? De argumentatie waaruit de dienstbaarheid van het IRP aan de samenleving van de U16-gemeenten blijkt, missen we in het IRP. Wij zien graag dat de dienstbaarheid van het IRP aan het goede leven van inwoners in de regio, centraal staat en beschreven wordt in het IRP. Daarmee wordt het ook gemakkelijker meer invulling te geven aan de insteek "gezond leven in een stedelijke regio". Dit blijft nu nog veel te impliciet, terwijl het eerder wel als vertrekpunt is gekozen voor het REP.	De tekst is waar mogelijk aangepast.
Zeist	Algemeen	De tweede opmerking borduurt daar op voort. De ruimtelijke regionale keuzes die in het IRP worden genoemd, kunnen lokale gevolgen hebben voor inwoners van gemeenten. Sommige inwoners en ondernemers ondervinden voordelen van keuzes en anderen ervaren er de nadelen van. Wij zijn van mening dat het IRP per saldo voor iedere inwoner moet bijdragen aan het goede leven. Als inwoners nadelen van keuzes ondervinden, zal er een bepaalde mate van compensatie tegenover moeten staan, waardoor het IRP uiteindelijk voor alle inwoners bijdraagt aan het goede leven. Het IRP is gestoeld op de traditionele manier van ruimtelijke visies maken met de vertaling daarvan naar budget, programma en uitvoering. In deze benadering wordt echter geen rekening gehouden met een maatschappelijke meerwaarde, die rekening houdt met een verevening van maatschappelijke voor- en nadelen van keuzes voor inwoners. Bijvoorbeeld als de fysieke ruimte gebruikt wordt voor een functie (bijvoorbeeld windmolens) kan deze niet meer gebruikt worden voor andere functies, waar ook behoefte aan is (bijvoorbeeld woningen of recreatie). Op wat voor manier vindt compensatie plaats als door een ruimtelijke keuze in een bepaalde (lokale) behoefte niet meer kan worden voorzien? Wij zien graag dat in het IRP naast de financiële uitvoeringsparagraaf ook een paragraaf opgenomen wordt die ingaat op hoe omgegaan wordt met een verevening van maatschappelijke voor- en nadelen van ruimtelijke keuzes.	Het IRP bevat hiervoor een aanzet. Nadere uitwerking hiervan volgt in fase 4.
Zeist	Algemeen	Zeist draagt graag bij aan het goede leven. Op lokaal niveau - in de buurten, wijken en kernen van onze gemeente - en als deel van de regio. Vanuit de wens om onze bijdrage te concretiseren is vorig jaar de Propositie van Zeist opgesteld en door onze raad vastgesteld. Het is een eerste vertaling van verlangens, ambities en waarden van Zeist in kansrijke ontwikkelrichtingen voor de toekomst. De Propositie helpt ons om vanuit de Zeister identiteit te sturen op maatschappelijke en ruimtelijke vraagstukken. Het is hiermee levens richtinggevend voor onze inbreng op bovenlokale processen en trajecten, zoals bijvoorbeeld de POVI en het IRP. De Propositie van Zeist treft u als bijlage bij deze brief aan.	Leidt niet tot aanpassingen.
Zeist	Algemeen	In onze inhoudelijke bijdrage aan het IRP hebben wij onze ontwikkelkansen en onderzoeksrichtingen uit de Propositie van Zeist, voor zover relevant voor het IRP, als vertrekpunt genomen en ingebracht in het ontwerpproces. Dat zien we terug in het IRP. Onze Zeister ambities kunnen binnen het IRP gerealiseerd worden en zijn regionaal van betekenis. Aan het eind van deze brief treft u een overzicht aan welke ontwikkelkansen en onderzoeksrichtingen uit de Propositie van Zeist, aansluiten bij ruimtelijke keuzes van de deelgebieden Kromme Rijn Vallei en Noordostflank.	Leidt niet tot aanpassingen.
Zeist	Ontwikkelpad	De laatste opmerking heeft betrekking op de beschrijving over de governance van de uitvoering van het IRP. De uitvoering van het IRP is een uitermate complex proces, zoals ook blijkt uit hoofdstuk 4. Aangezien er veel partijen betrokken zijn bij de uitvoering van het IRP, ieder met eigen gezag en invloed, is het ons inziens van belang om in hoofdstuk 4 op hoofdlijnen aan te geven wie waarop de regie voert, waar welke besluiten worden genomen en welke invloed inwoners hebben. Hoofdstuk 4 is nog in bewerking en we vragen om in dit hoofdstuk aandacht te besteden aan de governance van de uitvoeringsstrategie. Daarbij is van belang dat er balans is tussen de meerwaarde van samenwerken in uitvoeringsgerichte netwerken enerzijds en lokale democratische legitimatie anderzijds. Wij realiseren ons dat dit een stevige uitdaging is, maar het is de factor die het sleugen van de uitvoering van de ambities bepaakt. Wat ons betreft is dat (een goede inhoudelijke basis voor samenwerking.). Het geval, mits er bij de regio en partners een gezamenlijk commitment is op het IRP. De regionale opgaven vergen een genuanceerde uitwerking die past bij het karakter en de identiteit van de individuele gemeenten. Wij vragen daar bij de uitwerking van de opgaven aandacht voor. Vanuit Zeist werken wij graag met de regio en partners samen om onze gezamenlijke ambities te realiseren.	De status van het IRP is aangepast en genuanceerd. Daarnaast is ten aanzien van de uitvoering een aanzet opgenomen. Voor het overige vindt nadere uitwerking plaats in fase 4.
Zeist	Proces	In uw aanbiedingsbrief geeft u aan dat u graag uiterlijk 1 juli 2021 de zienswijzen van de gemeenteraden op het IRP ontvangt. De gemeenteraad in Zeist neemt op 8 juli (deze datum is onder voorbehoud) een besluit over de zienswijzen op het IRP. Mocht dat bezwaarlijk zijn in verband met de planning van de verwerking van zienswijzen tot het definitieve IRP, vernemen wij dat graag van u.	Leidt niet tot aanpassingen.
Zeist	Proces	Tijdens deze consultatieronde is op 19 februari 2021 tijdens het Bestuurlijk Overleg RES U16 besloten om de planning voor het indienen van de RES 1.0 RES U16 te verruimen van 1 juli naar 1 oktober 2021. Bestuurders willen meer tijd nemen om tot een gedragen consensus te komen, om de participatie met inwoners en belanghebbenden goed te doorlopen en om volksvertegenwoordigers goed te informeren over de RES 1.0. De komende weken wordt uitgewerkt welke effecten de verruimde planning hebben op het IRP en REP. Hoewel dit besluit niet van invloed is op de inhoud van het huidige IRP, is dit besluit wel van invloed op de zienswijze versie van het IRP en het besprek met raad en samenleving daarover. Wij vinden het belangrijk dat alle vijf de pijlers op een gelijkwaardige manier verwerkt zijn in het IRP en doen een beroep op het Bestuurlijk Overleg RES om er voor te zorgen dat in de definitieve versie geen witte plekken zijn opgenomen. Wij zouden daarom graag zien dat bij het vrijgeven van de zienswijze versie van het IRP ook wordt aangegeven wat het besluit omtrent de RES betekent voor het verdere traject van het IRP, zowel op proces als op inhoud.	Leidt niet tot aanpassingen.
Zeist	Energie	Tijdens deze consultatieronde is op 19 februari 2021 tijdens het Bestuurlijk Overleg RES U16 besloten om de planning voor het indienen van de RES 1.0 RES U16 te verruimen van 1 juli naar 1 oktober 2021. Bestuurders willen meer tijd nemen om tot een gedragen consensus te komen, om de participatie met inwoners en belanghebbenden goed te doorlopen en om volksvertegenwoordigers goed te informeren over de RES 1.0. De komende weken wordt uitgewerkt welke effecten de verruimde planning hebben op het IRP en REP. Hoewel dit besluit niet van invloed is op de inhoud van het huidige IRP, is dit besluit wel van invloed op de zienswijze versie van het IRP en het besprek met raad en samenleving daarover. Wij vinden het belangrijk dat alle vijf de pijlers op een gelijkwaardige manier verwerkt zijn in het IRP en doen een beroep op het Bestuurlijk Overleg RES om er voor te zorgen dat in de definitieve versie geen witte plekken zijn opgenomen. Wij zouden daarom graag zien dat bij het vrijgeven van de zienswijze versie van het IRP ook wordt aangegeven wat het besluit omtrent de RES betekent voor het verdere traject van het IRP, zowel op proces als op inhoud.	Bij het thema energie is in een kader opgenomen hoe wordt omgegaan met de ontstane situatie.
Provincie Utrecht	Algemeen	Hartelijk dank voor het ter consultatie toesturen van het ontwerp Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) van de regio U16. Wij hebben er met veel belangstelling kennis van genomen. U bent er met de 16 samenwerkende gemeenten in geslaagd een breed perspectief voor de periode tot 2040 te schetsen waarin u de diverse opgaven voor groen, landschap, water, bereikbaarheid, wonen, werken en energie in samenhang ruimtelijk vertaalt heeft. Het IRP geeft daarmee een goed beeld van de regio en de onderwerpende, kwalitatieve en integrale scope die gehanteerd is, is waardevol. Dit is des te meer te prijzen, omdat dit product onder stoom en kokend water tot stand is gekomen. Het is een proces dat onder hoge druk staat en dat veel van de betrokkenen vraagt, zowel ambtelijk als bestuurlijk. U heeft in de laatste dagen ook nog behoorlijk gesleuteld aan de verschijningsvorm van het IRP, voordat deze vrijgegeven is ter consultatie. Dit is de overzichtelijkheid en samenhang ten goede gekomen. Wij geven hierna een reactie op hoofdlijnen. Mocht u ook in dit stadium nog behoefte hebben aan meer gedetailleerdere opmerkingen, dan horen wij dat graag.	Leidt niet tot aanpassingen.
Provincie Utrecht	Algemeen	Wij zien het van harte eens met de uitgangspostie die u schetst. "Om aan al deze vragen naar ruimte te voldoen moeten we op een andere manier nadenken over de toekomst van onze regio.". Als iedere gemeente en iedere sector verder bouwt aan haar eigen toekomst, lopen we aan tegen grenzen van de ruimte.". Het integraal denken over de regio vereist keuzes. Niet alles kan zomaar, want de oplossing van de wensen is op veel plekken groter dan de ruimte die we hebben. Dat betekent dat we slim moeten omgaan met die ruimte.". Wij zien veel overeenkomsten met de Omgevingsvisie provincie Utrecht (OpU). Zoals de uitgangspunten voor omgevingsbeleid, balans tussen opgaven en Utrechtse kwaliteiten en concentreren en combineren van nieuwe ontwikkelingen, en de zeven samenhangende thema's. Zowel u als regio, als wij als provincie willen slim omgaan met de ruimte in onze provincie en samenhangende keuzes voor opgaven maken.	Leidt niet tot aanpassingen.
Provincie Utrecht	Algemeen	De keuzes die u vanuit deze uitgangspostie in het IRP maakt zijn op vele onderwerpen en gebieden herkenbaar. Diverse van deze keuzes zijn ook terug te vinden in de OpU of werken we samen aan in trajecten als U Ned. Toch zijn er ook verschillen waar te nemen. Zo zijn enkele van de in het ontwerp IRP opgenomen keuzes voor locaties niet zonder meer mogelijk vanuit beeld en regels van de provincie, zoals opgenomen in de OpU en bijbehorende Interimverordening die op 10 maart door PS zijn vastgesteld. Het gaat bijvoorbeeld om de uitteiglocatie Bunnik-Zuid en de locaties Breukelen-West en Loenersloot die voor de periode na 2040 opgenomen zijn. Het IRP zou ook sterker kunnen worden als u duidelijker de overeenkomsten en verschillen met bijvoorbeeld de OpU en U Ned op zou nemen. Het aangeven van de reden van afwijken kan ook heel waardevol zijn om een goed gesprek in de regio te kunnen voeren. U geeft al aan: "Het IRP kent ook enkele accentverschillen met bijvoorbeeld de OpU". Het IRP wint aan kracht door deze verschillen expliciet te maken.	Dank voor uw suggestie. In het IRP is er niet voor gekozen de verschillen op te schrijven.
Provincie Utrecht	Algemeen	De relatie met Utrecht Nabij kan nog beter aangegeven worden. U geeft aan: "In het kader van U Ned is het eindrapport Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij van november 2020 een belangrijke basis. In dit rapport is een ontwikkelpad opgenomen waarin de belangrijkste ingrepen op de tijd in volgorde en in de tijd zijn geplaatst." Maar u plaatst in het IRP ook het IRP naast Utrecht Nabij en de OpU. Utrecht Nabij is echter meer dan een belangrijke basis en een naastgeplaatst plan. Het is onze gezamenlijke basis voor de verdere ontwikkeling van dit gebied. Hier hebben Rijk, provincie, stad en regiogemeenten (U10) hun handtekeningen onder gezet. Partijen hebben afgesproken om zich voor de realisatie van Utrecht Nabij in te spannen en dit ontwikkelperspectief te vertalen naar het eigen omgevingsbeleid. Als provincie hebben wij dit gedaan in de definitieve Omgevingsvisie provincie Utrecht. Deze afspraak van doorvertaling van Utrecht Nabij geldt ook voor het IRP. Wij verzoeken u goed te kijken naar de opgenomen formuleringen op dit punt.	In het IRP is dit nader geïllustreerd.

		Goed om te lezen dat u, net als wij, groen groeit mee belangrijk vindt om als regio compleet te kunnen groeien. Goed ook dat u dit doortrekt naar natuurinclusief ontwikkelen tot op gebouwniveau. Het programma Groen Groeit Mee is een gezamenlijk programma wat opgestart is om concreet te maken hoe het groen mee- ontwikkeld kan worden met de andere opgaven. Het is gericht op het samenvoegen van alle investeringen die gedaan worden bij alle partijen. Dat is de kans om daadwerkelijk bij te dragen aan de gewenste samenhangende groene (recreatieve) structuur. Het IRP positioneert dit nu nog te veel als een (boven)regionaal product. Ook behoeft de financiering van de vele groene landschappelijke ambities uit de redeneerlijnen nog aandacht. Naast het vinden van financiering is het ook belangrijk te komen tot onlosmakelijke en/ten constructies. Er kunnen pas woningen worden gebouwd als er daadwerkelijk zicht is op de ontwikkeling van het groen. Laten we gezamenlijk deze opgave oppakken en zorgen dat dit niet zo concreet wordt, als de regio nu is met mogelijke locaties voor wonen en werken. Solide gezamenlijke financiering is nodig, van alle betrokken partijen, waarbij de provincie vanzelfsprekend bijdraagt en dit ook van de andere partijen verwacht. Een aandachtspunt is de bijdrage van groene ontwikkelingen aan de uitstraling van de regio. Investeren in het landschap bijvoorbeeld, kan door de investeringen die je doet, met respect voor het landschap te doen. Dat is meer dan landschappelijke inpassing. Het gaat ook bijvoorbeeld om een goede locatiekeuze en een passende verkaveling. Het is goed om ook dat mee te nemen richting de toekomst, opdat gezamenlijk tot gecombineerde en natuurinclusieve ontwikkelingen gekomen kan worden.	
Provincie Utrecht	Groen, landschap en water		Het IRP bevat hiervoor een aanzet. Nadere uitwerking hiervan volgt in fase 4.
		In het IRP gaat u in op de opgave voor mobiliteit. Als provincie hebben we dit breder getrokken, naar bereikbaarheid. Daarmee stellen we veel meer de reisijd die men ervaart centraal. Goed dat u een 'ladder van mobiliteit' hanteert, lopen, fietsen, OV en dan pas de auto. U zet daarmee in het IRP vol in op ontsluiting van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen per fiets en OV. Dat is op zich terecht en sluit aan bij de Oplu. De visie op de ontsluiting per auto is echter wel heel beperkt en vooral rond de meer landelijke locaties onvoldoende onderbouwd. Het is van belang dat u aandacht heeft voor het bors van multimodale ontsluiting (inclusief de auto), ook vanuit het belang op het gebied van doortromping op de wegen die ook van groot belang is voor het OV. In het IRP staan helaas geen harde keuzes die passen bij het streven om volledig te richten op duurzame bereikbaarheid. Het IRP gaat er uiteindelijk vanuit dat iedere deelregio en gemeente ruimte nodig heeft voor verstedselijking, los van de vraag of dit vanuit duurzame bereikbaarheid verstandig is. Op dit punt mist het IRP nog congruentie. In de Oplu kiezen wij ook voor een bereikbaarheidstransitie en primair binnenstedelijk en rond OV bouwen. In aanvulling bieden we waar mogelijk uitbreidingsruimte voor kleinere kernen. Dit alles zoveel als mogelijk binnen de bestaande weginfrastructuur, maar dit betekent niet dat er geen investeringen nodig zijn.	Leidt niet tot aanpassingen.
		In het IRP noemt u wel een aantal regionale knelpunten die naar uw mening samen hangen met regionale verstedelijkingslocaties die wij niet allemaal als dusdanig herkennen of die erg gecompliceerd liggen. Zo noemt u bijvoorbeeld een extra oprijt bij Brukelan Noord, terwijl niet wordt aangegeven of hiervoor een extra brug over het Amsterdam Rijn kanaal nodig is. Aanpassing van de bestaande aansluiting kan de capaciteit al sterk vergroten, dat lijkt ons een realistische optie. Een oprijt van de Limesbaan op de A12 is er al en een volledige aansluiting heeft naar onze mening op dit moment onvoldoende meerwaarde door de hoge kosten. Tenslotte is er de wens om de N229 niet door OdiJ te laten lopen. De ligging en capaciteit van de N229 is een opgave bij de ontwikkeling van OdiJ-West. Daarover is afgesproken dat dit deel uitmaakt van de integrale ontwikkeling van deze locatie. Wij verzoeken u hiernaar te verwijzen.	Leidt niet tot aanpassingen.
Provincie Utrecht	Mobiliteit	Voor regionale programmeren wonen en werken (RP) is het heel goed dat het IRP overzicht biedt van de wensen in het gebied. We kunnen hiermee werken aan concretisering hiervan in een gezamenlijk programma voor wonen en werken. Het IRP bevat veel voorstellen, maar nog geen echte keuzes. In RP wonen en werken worden geen grote strategische keuzes gemaakt, maar worden keuzes (wat ons betreft de keuzes uit de Oplu en daarmee U Ned) verder geconcretiseerd voor wat betreft de U16-gemeenten zou daarnaast het IRP behulpzaam kunnen zijn voor deze regionale afweging	Leidt niet tot aanpassingen.
		Voor kleine kernen heeft u bij de totstandkoming van het IRP flinke discussies gevoerd. Het is goed om te zien dat de tekst hiervoor al enigszins in lijn is gebracht met provinciaal beleid, zoals ook U Ned in lijn is met provinciaal beleid. Wel staat er in het IRP dat 'bouwen voor eigen woningbehoefte voor iedere gemeente mogelijk is (...) waarbij afstemming met het provinciale beleid belangrijk is'. In ons provinciale beleid gaan we niet uit van 'bouwen voor eigen woningbehoefte', maar we geven aan dat we 'oog hebben voor lokale vitaliteit'. Overwegen hierbij: lokale vitaliteit vraagt een meer op de kwaliteit/leefbaarheid gerichte onderbouwing, dit past beter bij de hoofdlijn van accommoderen woningbehoefte, primair regionaal op de beste plekken bij knooppunten en binnenstedelijk. Daarbij is er dus oog voor lokale wensen, maar niet alles kan. Vitaliteit kan lokaal zijn, maar woningbehoefte faciliteren is primair een regionale opgave, vanwege waterbed-effecten.	Waar mogelijk is de tekst hierop aangepast.
		U werkt het toekomstbeeld voor de regio uit in vijf deelgebieden. Dit is een heldere uitwerking en biedt ook meerwaarde, vooral ook in de totstandkoming van het IRP. De gesprekken in kleinere groepen hebben geleid tot meer samenhang in de beschrijvingen in het IRP. De regio U16 en de deelregio's houden qua samenhang echter niet op bij de grenzen van de U16. Het is logisch dat de samenwerking tussen 16 gemeenten en de uitwerking in de regio veel vergt, maar de lagging in de omgeving bij het IRP betrekken geeft meerwaarde voor het ontwerp- en zoekproces. De regionale context is van invloed op ontwikkelingsmogelijkheden en de programmatische ontwikkeling van de regio U16. Deze bredere blik wordt nu wat gemist.	In het IRP is dit nader geïllustreerd.
Provincie Utrecht	Deelgebieden		
		De beelden die u schetst voor de A12 Zone, de grote ontwikkellocatie in de regio, zijn behoorlijk congruent met de Ontwikkelingsprincipes A12 Zone. Goed dat we hier op dezelfde lijn zitten. Wij willen hierbij wel benadrukken dat de uitwerking inderdaad in MIRT U Ned Gebiedsonderzoek A12 Zone plaats vindt, in samenhang met de andere gebiedsonderzoeken en mobiliteitsstrategie. Dit betekent dus dat besluitvorming hierover in de Programmaraad U Ned plaats vindt en uiteindelijk in de parlementen (Provinciale Staten, Gemeenteraden en ev. de Tweede Kamer). Wat betreft de andere regionale uitwerkingen willen wij vooral nog aandacht vragen voor de opgenomen verbeeldingen. Deze zijn nu wat onduidelijk i.r.t. de beschreven ontwikkelingen. Deels betreft het nadere invulling en extra ontwikkelingen die niet op de totaalkaart 2040 zijn opgenomen. Ze geven deels ook het beeld van significante buitenstedelijke ontwikkeling en zelfs regionale corridorvorming, terwijl dat niet de boodschap is die het IRP uitstraalt vanuit de inleidende beschouwingen en de redeneerlijnen. Een meer eenduidige verbeelding en benoemen van de beelden als verkennende illustraties versterkt het verhaal.	Leidt niet tot aanpassingen.
		Ter afsluiting willen wij graag de wens uitspreken dat we elkaar betrokken houden bij het vormgeven aan de opgaven die spelen in de regio. Het is onze gezamenlijke taak om IRP en Oplu tot programma's uit te werken die inhoudelijk met elkaar in lijn zijn. Het gaat dan zowel om inhoudelijke/thematische programma's voor diverse opgaven, als om financieringsprogramma's zoals binnen Groen groeit Mee, als om de programma's voor wonen en werken, als om de gezamenlijke betrokkenheid bij programma's als U Ned. Laten we hier de schouders onder zetten en dit tot een succes maken.	Leidt niet tot aanpassingen.
Provincie Utrecht	Proces		
		Hartelijk dank voor uw uitnodiging tot een reactie op het nu voorliggende concept Integraal Ruimtelijk Perspectief in deze consultatieronde. Wij zien de complexiteit van de gecombineerde opgaven en delen uw enthousiasme over het feit dat het in onze regio lukt om dit integraal op te pakken. Wij vertellen dit ook met trots in onze netwerken.	Leidt niet tot aanpassingen.
HDSR	Algemeen	Wij zijn verheugd terug te lezen dat ten opzichte van het begin van het proces (de REK) water en klimaat nu duidelijk in het product terugkomen. Wij weten ook dat hier bij het opstellen van de Verstedelijkingsstrategie en de bouwsteen Groen&Landschap ruime aandacht voor is geweest.	Leidt niet tot aanpassingen.
		We merken telkens in de voorbereiding van een volgend product dat water en klimaat niet vanzelfsprekend een plek krijgt in het integrale verhaal. Wat als drager van het landschap, maar niet als onzekere factor voor de toekomst. Meer en meer wordt duidelijk dat rekening houden met water en klimaat meer sturend zou moeten zijn. Waarbij we ook voorbij 2050 moeten kijken en rekening houden met een langere termijn van mogelijke zeespiegelstijging en nog extremere weersituaties. Wij kunnen ruimtelijke claims hiervoor nu nog niet precies geven, dus wij beseffen goed dat het dan ook lastig is op te nemen in een ruimtelijk perspectief, waarbij ook zowel andere ruimtevragers zijn. Maar toch willen wij hier nogmaals aandacht voor vragen. Illustratief daarbij is dat het netwerk Water&Klimaat nog steeds matig is aangehaakt bij het opstellen van het RP, terwijl het over dezelfde gemeenten en hetzelfde gebied gaat. Gelukkig hebben zij nu een Ruimtelijke adaptatiestrategie (RAS) opgesteld en gaan zij naar een volgende concrete stap. Dus in de volgende fase kan dat elkaar hopelijk goed versterken.	De teksten zijn hierop aangepast. Zeespiegelstijging is ingevoegd in perspectief 7 als belangrijk onderdeel.
HDSR	Algemeen	Wij pleiten voor het concreter en in samenhang beschrijven van de water- en klimaatopgaven in de eerste hoofdstukken, zoals in het tekstvak onderaan deze brief.	Leidt niet tot aanpassingen.
		De regionale aandachtspunten vanuit water in de verstedelijkingsstrategie (kwetsbaarheid van het Amsterdam-Rijnkanaal en van bouwen in laaggelegen delen) staan pas te lezen op blz. 71, onderaan de thematische postbussen 'verdieping Landschap Water en Groen. Het lijkt ons dat dit meer aandacht verdient	De teksten zijn hierop aangepast. De water- en klimaatopgave is toegevoegd bij 1C.
HDSR	Groen, landschap en water		
		In de eerste hoofdstukken wordt onder het kopje 'Landschap, water en groen' goede uitspraken gedaan over ruimte voor water, waterrobust en groenbouw verbinden, maar we missen het concreet benoemen van de grote opgave van het versterken van de dijken van de Lek, ook expliciet als meekoppellings voor ruimtelijke opgaven.	De teksten zijn hierop aangepast.
		Wij vinden het beeld van een Houtense Rijn landschappelijk interessant. Meer open water kan helpen bij de (toekomstige) wateropgaven in het gebied, hoewel dit niet per definitie een goede oplossing is. Bij nadere bestudering hebben wij gemerkt dat het mogelijk lastig is om een doorlopende watergang jaarond watersoort te krijgen, dus het beeld van een stromende rivier moet waarschijnlijk worden bijgesteld. Dit is misschien meer een punt voor de volgende fase, maar wij willen dit toch alvast meegeven.	Uw voorbehoud hebben wij overgenomen. Nader onderzoek volgt in fase 4.
HDSR	Groen, landschap en water	Tot slot gaan wij graag verder met u in gesprek over de rol van de waterschappen in dit proces. Wij vinden het belangrijk om een serieuzer stem te hebben in de (regionale) ruimtelijke inrichting, en z'n zin dus graag ook in de volgende fase bij de gebiedsallianties weer goed aangesloten. In de tussentijd doen wij ons best om capaciteit en kennis te vergroten om een nog betere partner te kunnen zijn in de ruimtelijke inrichting.	Leidt niet tot aanpassingen.
HDSR	Proces	De beide andere waterschappen binnen de U16, waterschap Amstel- Gooi en Vecht, en waterschap Rivierenland ondersteunen deze reactie op het Integraal Ruimtelijk Perspectief.	Leidt niet tot aanpassingen.
		Water en klimaatopgaven in een notendop De water- en klimaatopgaven voor de regio gaan over veiligheid in relatie tot overstromingen, voldoende water, schoon en gezond water en het tegengaan van hittestress. Klimaatverandering én de groei van wonen en werken zorgt voor een grote druk op het watersysteem. Er treden vaker extreme weersomstandigheden op, met bijvoorbeeld ondergelopen straten of waterwalstelselproblemen als gevolg. Het punt is bereikt dat we het niet meer binnen het watersysteem kunnen oplossen. Naast het optimaliseren van het watersysteem moet worden verhoogd aan een inrichting van stad en land die kan omgaan met hogere temperaturen en te veel of te weinig water. Deze water- en klimaatopgaven zijn ook verwerkt in de Verstedelijkingsstrategie en het pijlrapport Groen&Landschap: I De komende jaren versterken de waterschappen de dijken langs de Lek; grote projecten met meekoppellings voor groen&landschap. Daarnaast moeten gevolgen van overstromingen worden tegengegaan.	De teksten zijn hierop aangepast.
HDSR	Tekstvoorstel		
		O De afvoer van water gaat voor het grootste deel van de regio via het Amsterdam-Rijnkanaal, waarin nauwelijks ruimte is om extremere buien op te vangen. Het is nodig het watersysteem te optimaliseren én de afhankelijkheid ervan te verkleinen door meer waterrobuuste inrichting van steden en polders. O Bouwen op hogere gronden is toekomstbestendiger dan het bebouwen van laaggelegen en natte gronden. En binnenstedelijke verstedelijking (mits klimaatadaptief) draagt beter bij aan de wateropgaven dan het ontwikkelen van uitleglocaties. O Integreer de water- en klimaatopgaven (berging, infiltratie, waterkwaliteit en tegengaan van hittestress) in het ontwerp van het stedelijk gebied. Denk aan 'de stad als spons'. I In de lager gelegen gebieden van de regio (veerweidegebieden en diepe polders) is het watersysteem kwetsbaar en spelen bodemdaling en een ving. Bij nieuwe ontwikkelingen is het essentieel om het watersysteem robuuster te maken, waarbij ook een tekort aan water wordt voorkomen.	De teksten zijn hierop aangepast.
HDSR	Tekstvoorstel		

Kleur	Toelichting
Groen	Verwerkt in het IRP
Geel	Worcht meegenomen richting fase 4
Rood	Niet overgenomen in het IRP
Grijs	Geen actie/leidt niet tot aanpassingen