



Van : college van burgemeester en wethouders
Datum : 5 november 2019
Portefeuillehouder(s) : Wethouder De Weger
Portefeuille(s) : Ruimtelijke ordening en omgevingswet
Contactpersoon : R. van Doggenaar
Tel.nr. : 8434
E-mailadres : doggenaar.r@woerden.nl

Onderwerp:

Concept uitgangspunten en beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief en Programma (REP)

Kennisnemen van:

De concept uitgangspuntennotitie en beoordelingskader voor het Ruimtelijk Economisch Perspectief en Programma (REP) en de reactie van het college op deze stukken.

Inleiding:

De regio Utrecht staat voor grote opgaven op het gebied van wonen, economie, mobiliteit, energietransitie en het behoud van landschappelijke waarden. Regio, provincie en Rijk werken samen om tot een goede afweging en aanpak van de opgaven te komen. Via deze raadsinformatiebrieven informeren wij u over de concept uitgangspuntennotitie en het concept beoordelingskader. Deze documenten zullen onder andere worden gebruikt voor het opstellen van een regionaal gedragen Ruimtelijk Economisch Perspectief en Programma (REP). Een reactie van het college op deze stukken vindt u terug in de bijlagen bij deze raadsinformatiebrieven.

Kernboodschap:

Binnen de U10, een samenwerkingsverband van 16 gemeenten, wordt gewerkt aan een Ruimtelijk Economisch Perspectief en Programma (REP). Het REP richt zich op vijf pijlers, te weten: wonen, werken, energie, mobiliteit en groen & landschap. Het doel is om tot een door alle 16 gemeenten gedragen ruimtelijk perspectief en programma te komen. Definitieve besluitvorming over het REP zal in alle afzonderlijke gemeenteraden plaatsvinden. Rijk en provincie werken samen met de U10 om ervoor te zorgen, dat het REP nauwe samenhang en afstemming vertoont met programma's van het Rijk en de provincie. Denk hierbij onder andere aan het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), de Regionale Energiestrategie (RES) en de Provinciale Omgevingsvisie (POVI).

In maart heeft u kennis kunnen nemen van vier onderzoeksrapportages. In deze rapportages zijn de regionale opgaven op het gebied van woningbouw, mobiliteit, economie en de potentie voor wat betreft de energietransitie toegelicht. In september heeft u het ontwikkelbeeld 'Groen en landschap' ontvangen. Hierin wordt stilgestaan bij ontwikkelmogelijkheden voor het landschap, de natuur, landbouw en recreatie. Deze vijf rapportages vormen belangrijke bouwstenen voor het REP.

De concept uitgangspuntennotitie en het concept beoordelingskader zijn onderdeel van een volgende stap

om tot een gedragen ruimtelijk economisch perspectief en programma (REP) te komen. De uitgangspuntennotitie vormt een kader bij de zoektocht naar antwoorden op de regionale opgaven. Het beoordelingskader bevat doelen, subdoelen en indicatoren waaraan ruimtelijk economische ontwikkelingen kunnen worden getoetst.

Vanuit de U10 is ons gevraagd om de concept uitgangspuntennotitie en het concept beoordelingskader ter instemming aan u voor te leggen. Hierbij is aangegeven dat het in deze fase gaat over globale uitgangspunten en doelstellingen en er in volgende fases nog voldoende ruimte is voor lokale keuzes. Wij hebben ervoor gekozen om de conceptstukken niet ter instemming aan u voor te leggen, maar ter kennisgeving met u te delen. Het betreft vooralsnog een tussenstap in het proces naar een aangescherpte uitgangspuntennotitie en een aangescherpt beoordelingskader. Beide documenten zullen in het voorjaar van 2020 ter besluitvorming aan u worden voorgelegd.

Los van het feit dat het beoordelingskader vrij technisch van aard is en onnodige bestuurlijke drukte moet worden voorkomen, vinden wij het belangrijk dat de gemeenteraad de ruimte krijgt om eerst zelf te bepalen welke positie de gemeente Woerden in de regio wil innemen, voordat met regionaal opgestelde (concept) stukken wordt ingestemd. In de Omgevingsagenda (19R.00180) is reeds aangegeven, dat voor het maken van strategische ruimtelijke keuzes voor de lange termijn het van belang is om de identiteit van Woerden vast te stellen. De Omgevingsagenda bevat de grote ruimtelijk opgaven tot aan 2040. Daarnaast wordt op dit moment gewerkt aan een Waardenkader, dat nadere invulling moet geven aan de lokale identiteit. In het voorjaar van 2020 is er naar verwachting meer duidelijkheid over de invulling van het Waardenkader en onze lokale identiteit. Op basis hiervan kan op dat moment een onderbouwde reactie op de regionale voorstellen worden gegeven.

Als college hebben wij wel een eerste, voornamelijk technische, reactie op de stukken gegeven. Bijgevoegd bij het raadsvoorstel vindt u onze reactie op de concept uitgangspuntennotitie en het concept beoordelingskader. Daarnaast zullen wij bij de regionale processen voor het REP aandacht hebben voor de momenten waarop het van belang is om de belangen van de gemeente Woerden naar voren te brengen. Mocht het proces voor het Waardenkader en het vastleggen van de lokale identiteit uit de pas lopen met het regionale proces en er een risico ontstaan op het missen van beïnvloedingsmomenten, dan zullen wij u hier uiteraard tijdig over informeren en, wanneer nodig, op anticiperen.

Financiën:

Niet van toepassing.

Vervolg:

Voor de zomer hebben wij u via een raadsinformatiebrief (19R.00486) geïnformeerd over de gefaseerde aanpak om te komen tot een Ruimtelijk Economisch Programma en Perspectief. De komende periode ziet het proces er op hoofdlijnen als volgt uit:

Periode	Activiteit
Januari 2020	Gesprek in U10-beraad(t) over 1 ^e contour REP en aangescherpte uitgangspuntennotitie en aangescherpt beoordelingskader
Voorjaar 2020	Vaststellen contouren van het Ruimtelijk Economisch Perspectief en aangescherpte uitgangspuntennotitie en aangescherpt beoordelingskader
Najaar 2020	Vaststellen definitief Ruimtelijk Economisch Perspectief
Medio 2021	Vaststellen definitief Ruimtelijk Economisch Programma

Bijlagen:

1. Concept uitgangspuntennotitie U NED (19.089679)
2. Concept beoordelingskader MIRT Onderzoek (19.089680)

3. Reactie college op concept uitgangspuntennotitie en concept beoordelingskader (19U.21221)

De secretaris

De burgemeester

Drs. M.H.J. van Kruijsbergen MBA

V.J.H. Molkenboer

Uitgangspuntennotitie

MIRT Onderzoek Metropoolregio Utrecht
Pieter Arends & Wouter Veldhuis

20 juni 2019



U Ned maakt groei bereikbaar

i.s.m. REP

Inleiding

In juni 2018 hebben Rijk en regio in het strategisch BO MIRT van Noordwest Nederland met de regio Utrecht afspraken gemaakt over het gebiedsgerichte programma U Ned. Onderdeel van dit programma is het uitvoeren van een MIRT-onderzoek in de MRU'. Dit onderzoek wordt uitgevoerd in opdracht van U Ned, maar in gezamenlijkheid tussen U Ned en REP (integraal ruimtelijk programma U16) uitgevoerd, in nauwe afstemming met POVI.

De doelstellingen van het MIRT Onderzoek zijn:

- Het gezamenlijk inzicht verkrijgen in een effectieve aanpak van de verstedelijkingsopgave en daarmee samenhangende bereikbaarheidsknelpunten (o.a. NMCA) voor alle modaliteiten en leefbaarheidsknelpunten. Dit als basis voor te nemen samenhangende besluiten voor integrale keuzes op het vlak van verstedelijking, werkgelegenheid, mobiliteit, leefbaarheid en energie.
- Daarmee wordt duidelijk welke (infrastructurele en ruimtelijke) maatregelen er nodig zijn bij verschillende plausibele Integrale ruimtelijke modellen waarmee de behoefte aan woon- en werklocaties worden gefaciliteerd. En ook andersom: wat zijn logische Integrale ruimtelijke modellen gekoppeld aan de bestaande infrastructuur?



U Ned

i.s.m. met REP

Doel van deze uitgangspuntennotitie

Deze notitie bevat de uitgangspunten voor het MIRT Onderzoek. Daarmee vormt het het kader om binnen het MIRT Onderzoek de ruimtelijke modellen uit te werken. Hiermee zijn dit niet de specifieke uitgangspunten voor effectruns. Daarvoor wordt een Atlas (referentievariant) gemaakt en ook specifieke uitgangspunten voor de modelruns om effecten inzichtelijk te maken. Bovendien lopen er gedurende het onderzoek nog andere onderzoekstrajecten die gedurende het proces nog relevante informatie op kunnen leveren. Denk bijvoorbeeld aan de RES en het landschapsonderzoek dat nu door REP wordt verricht.

Het MIRT Onderzoek hanteert als planhorizon 2040 met een kwalitatieve doorkijk naar 2050. Daarbij worden de ruimtelijke modellen uitgewerkt in adaptieve ontwikkelpaden, zodat aangesloten kan worden op veranderend beleid, technologie en behoeftes van de doelgroepen t.a.v. woonmilieus en de marktomstandigheden. Die ontwikkelpaden vormen de route naar 2040 en bevatten daarmee niet alleen uitwerkingen voor de langere termijn, maar ook no-regrets en uitwerkingen voor de middellange termijn

Het MIRT Onderzoek is gereed in het najaar van 2020 als input op besluitvorming tijdens het BO MIRT in november van dat jaar. Keuzes worden na het MIRT Onderzoek gemaakt in de besluitvormingsfases. Deze keuzes krijgen voor wonen en werken een plek in de NOVI, POVI en REP en voor bereikbaarheid in U Ned en POVI.



U Ned

i.s.m. met REP

Gezond, stedelijk leven

De ruimtelijke modellen bevorderen volgens de principes van Healthy Urban Living een gezonde leefstijl in een gezonde leefomgeving. Dit houdt in dat de grote groei van de regio (wonen, werken, ontmoeten en mobiliteit) op een duurzame wijze wordt gefaciliteerd. Bij de ontwikkeling is aandacht voor schone vormen van vervoer (wandelen, fietsen, openbaar vervoer), wordt binnen bestaande milieunormen gebleven* én zijn er ruimtes waar verschillende doelgroepen elkaar op een veilige manier kunnen ontmoeten. De leidende ambitie van U Ned is: U Ned brengt wonen, werken en verblijven, goede bereikbaarheid en een gezonde leefomgeving in balans.



* Voor geluid is nieuwe Omgevingswet leidend: voor nieuwe ontwikkelingen worden, anticiperend op de Omgevingswet, de daarin opgenomen standaardwaarden voor geluid aangehouden. Daar waar sprake is van cumulatie wordt een cumulatiewaarde van 55dB Lden aangehouden. Voor stillere gebieden geldt een cumulatiewaarde van 45 dB Lden. Voor bestaande woongebieden een waarde van maximaal 60dB en in ieder geval mag het gesaldeerd niet hoger worden dan de huidige belasting.



U Ned

i.s.m. met REP

Drie schaalniveaus

In het MIRT Onderzoek hanteren we drie schaalniveaus:

1. **Stad Utrecht en directe omgeving:** de ontwikkeling van woonlocaties, werklocaties en bereikbaarheid voor een aantal prioritaire gebieden in en rondom Utrecht, waaronder Utrecht Centrumgebied/Beurskwartier, Utrecht Science Park, Merwedekanaalzone, Leidsche Rijn, A12-zone etc.;
2. **Schaal van de Metropoolregio Utrecht:** de samenhang tussen de ontwikkeling van deze prioritaire gebieden in de stad Utrecht en omgeving in relatie met wonen, werken en bereikbaarheid op belangrijke corridors van en naar Utrecht. Het gaat dan om de functionele samenhang in woningmarktgebieden (U16), 'daily urban system' en/of economische relaties (onder andere in de driehoek Utrecht-Amersfoort-Hilversum).
3. **Nationaal/internationaal schaalniveau:** de ontwikkeling van de Metropoolregio Utrecht in relatie met de Metropoolregio Amsterdam, de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en Brainport Eindhoven. Dit in relatie met de nationale knooppuntfunctie van Utrecht, de ontwikkeling van (inter)nationale toplocaties en de (inter)nationale concurrentiepositie van dit economische kerngebied als geheel. In het Uitvoeringsprogramma REOS van oktober 2017 is het belang van meer samenwerking op dit schaalniveau nog eens onderstreept.



U Ned

i.s.m. met REP

Focusgebied

We focussen met name op het schaalniveau van de Metropoolregio Utrecht, waarbij samenhang en goede afstemming wordt gezocht met de opgaven en relaties op de beide andere schaalniveaus.

Op het schaalniveau van de metropoolregio liggen de grootste opgaven; daar moet het grootste deel van de woningbouwopgave worden gerealiseerd en zijn de te verwachten (NMCA) knelpunten in bereikbaarheid het grootst.

Maar een goede samenhang met de programmering van wonen, werken en bereikbaarheid op alle schaalniveaus is nodig omdat in een grotere regio vaak ook oplossingen worden gevonden voor de opgaven in de Metropoolregio Utrecht.



U Ned

i.s.m. met REP

Pijlers uitgangspunten

Een belangrijke doelstelling is het faciliteren van een evenwichtige en samenhangende ontwikkeling van **wonen, werken, bereikbaarheid, groen en energie** in de metropoolregio Utrecht.

Dit beschouwen we dan ook als pijlers en daarmee als basis voor deze uitgangspuntennotitie.

Wonen

Werken

Bereikbaar-
heid

Groen

Energie



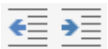
U Ned

i.s.m. met REP

Wonen, context

De woningmarkt is sterk overspannen. Tussen 2016 en 2040 moeten er in de provincie Utrecht 124.000 tot 142.000 woningen worden gebouwd, waarvan het grootste deel, 104.000 in de Metropoolregio Utrecht (U16).

De woningbehoefte groeit sterk en de nieuwbouw kan dat tempo niet bijhouden. Prijzen van woningen (zowel huur als nieuwbouw) zijn geëxplodeerd, waardoor de Utrechtse woningmarkt voor een deel van de woningzoekenden onbereikbaar wordt. Nieuwbouwlocaties zijn wel bekend, maar de ontwikkeling wordt regelmatig gehinderd door knelpunten en onzekerheden. Knelpunten volgen deels uit het functioneren van de woningmarkt zelf, maar betreffen ook de samenhang met andere ruimtelijke keuzes zoals besluiten over bereikbaarheidsoplossingen.



U Ned

i.s.m. met REP

Wonen, uitgangspunten

Uitgangspunten voor MIRT Onderzoek:

1. **Woningbouwopgave:** de woningbouwopgave is 104.000 in de periode 2017-2040, het bestaande planaanbod (maart 2018) is 67.000. Er moeten dus nog extra ruimte worden gevonden voor minimaal 37.000 woningen. Deze woningen vormen de romp van alle verstedelijkingsmodellen. De opgave van 104.000 is op basis van de verwachte huishoudensgroei en de verwachte vervangingsbehoefte (sloop), maar exclusief inlopen woningtekort, exclusief planuitval en exclusief plantoeval. Daarmee kan gesteld worden dat het gaat om een ondergrens. Het Locatieonderzoek U16 (januari 2019) vormt de basisinput voor de integrale ruimtelijke modellen v.w.b. toekomstige woningbouwlocaties/ planaanbod. De te sluiten Woondeal Utrecht is een inhoudelijk en bestuurlijk gegeven. Inzichten uit de eerste effectbepaling na de zomer van het MIRT Onderzoek kan aanleiding zijn om waar nodig en mogelijk verschuivingen in de beschikbare plancapaciteit tot 2030 (de 67.000 woningen uit Locatieonderzoek U16) door te voeren.
 2. **Woonmilieus:** onderzoek naar de kwalitatieve invulling (ook dichtheden) van de woningbouwopgave volgt nog en in modellen gaan we daarmee variëren o.b.v. expert judgement. De resultaten worden eind van de zomer verwacht en worden meegenomen bij de beoordeling van de modellen
 3. **Focus op OV-knooppunten en binnenstedelijk:** de verstedelijking zoveel mogelijk nabij (toekomstige) OV-knooppunten van openbaar vervoer en binnenstedelijk realiseren; daarnaast in het overige binnenstedelijk gebied en eventuele nieuwe uitleg. Nieuwe uitleg wordt zoveel mogelijk gekoppeld aan (bestaande of nieuwe) OV-knooppunten van de belangrijkste infrastructurele corridors.
-  **Vitaliteit kernen:** Aanvullend op de grootschalige verstedelijking wordt er ook ruimte geboden voor kleinschalige uitbreiding van het stedelijk gebied en de kernen om de lokale vitaliteit en/of ruimtelijke kwaliteit te vergroten (lokaal maatwerk).



U Ned

i.s.m. met REP

Werken, context

De economische motor van Utrecht draait goed en de oriëntatie op gezondheid is ook voor de toekomst kansrijk. Met een jonge, hoogopgeleide beroepsbevolking, excellente kennis en wetenschap, een sterke kennisintensieve en dienstverlenende economie en nauwe samenwerking tussen overheden, bedrijven en kennis- en onderwijsinstellingen is Utrecht de meest competitieve regio van de Europese Unie.

Toch leidt dat tot een relatief beperkte groei van het BRP en het aantal arbeidsplaatsen. De regio realiseert en etaleert onvoldoende de op hoogwaardige kennis gebaseerde groeikansen. De arbeidsmarkt is bovendien krap. De Metropoolregio Utrecht realiseert niet ten volle de groeimogelijkheden die in potentie aanwezig zijn.

Naast de sterke groei in de vraag naar woningen neemt ook werkgelegenheid in de provincie Utrecht stevig toe. Naar verwachting zal deze tot 2050 toenemen met ongeveer 100.000 banen ten opzichte van



7.



U Ned

i.s.m. met REP

Werken, uitgangspunten

Uitgangspunten voor het MIRT Onderzoek:

1. **Kwantitatieve opgave:** indicatief gaan de ruimtelijke modellen uit van een toename van 86.600 arbeidsplaatsen tot 2040
2. **Extra ruimte bedrijventerreinen:** de huidige bedrijventerreinen zijn vrijwel geheel uitgegeven. Intensivering en menging is onvermijdelijk. Uitgangspunt is dat ondanks deze intensivering ruimte moet worden gevonden voor 50 ha extra bedrijventerrein.
3. **Hoogwaardige werkmilieus:** kansrijke hoogwaardige werkmilieus behouden en versterken.
4. **Compensatie eventueel verlies werklocaties:** mogelijke transformatie van bedrijventerreinen zorgt voor verdringing van werken door wonen, waardoor de ruimtevraag groter wordt. Deze ruimtevraag moet in de regio gecompenseerd worden.
5. **Samenhang wonen en werken:** de ontwikkeling van wonen moet gelijk opgaan met de ontwikkeling van werken; als de beroepsbevolking groeit, moet ook het aantal banen groeien, bij voorkeur in gemengde woon- en werkmilieus (eerste schatting: 350.000 m²) en met aandacht voor de beleidsmatig gewenste groei van de doe-economie en/of maak-industrie en de gewenste groei (en dus ruimteclaim) van het Utrecht Science Park, bijvoorbeeld op omliggende satellieten.
6. **Balans in de groei:** uitbreiding van arbeidsplaatsen moet bijdragen aan het welzijn, de welvaart en leefbaarheid binnen de metropoolregio Utrecht. Geen functiemenging op zware industriegebieden.
7. **Werklocaties in hoge dichtheden:** daar waar het type werk dat toestaat, worden werklocaties verdicht ontwikkeld.
8. **Vitaliteit kernen:** aandacht voor de ruimtelijke groei van bedrijven in de eigen kern én voor bedrijvigheid die aan de stedelijke regio gebonden is.
9. **Landbouweconomie:** in de modellen wordt rekening gehouden met de werkgelegenheid in de agrarische sector.
10. **Rekening houden met werken aan huis:** in de ruimtelijke modellen wordt ook rekening gehouden met de behoefte aan werken aan huis.

Bereikbaarheid, context

De Metropoolregio Utrecht heeft een belangrijke knooppuntfunctie. Zo maken op dit moment ongeveer 88 miljoen reizigers per jaar gebruik van het centraal station, dit zal naar verwachting toenemen tot ongeveer 100 miljoen in 2030. Ook op de weg in en rondom Utrecht is het druk en staat het verkeer regelmatig vast. De Ring Utrecht is een draaischijf in het nationale snelwegennet waar ook veel regionaal en doorgaand verkeer samenkomt. De NMCA stelt dat bij een hoog groeiscenario door knelpunten op de Ring Utrecht de economische verlieskosten kunnen oplopen tot 190 miljoen euro per jaar.

Er wordt in de periode tot 2030 fors geïnvesteerd in de regio Utrecht op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid. Na de realisatie van deze projecten is nog steeds sprake van bereikbaarheidsknelpunten voor de auto, het openbaar vervoer en zelfs voor de fiets. Als er niets aanvullends gebeurt op de korte, middellange en lange termijn zullen deze bereikbaarheidsknelpunten de concurrentiekracht van de Metropoolregio Utrecht aantasten. Tegelijkertijd staat de effectiviteit van nieuwe individuele maatregelen en investeringen onder druk. De knelpunten manifesteren zich bij alle modaliteiten, waardoor er weinig ruimte lijkt voor herverdeling. Daarbij is er een stapeling met andere opgaven, bijvoorbeeld op het gebied van leefbaarheid. Het huidige verkeer en vervoersysteem loopt tegen zijn grenzen aan.

Voor fysieke uitbreidingen van infrastructuur ontbreekt steeds vaker de ruimte. Naast meer van hetzelfde is er ook behoefte aan anders, zoals ook al is onderstreept in de analyse van mobiliteitsperspectieven uit 2017. In

 nemende mate zal naast investeringen in 'hardware' (fysieke infrastructuur) moeten worden nagedacht over de 'software' (innovatief organiseren van mobiliteit). Beide sporen moeten in onderlinge samenhang en in samenhang met de kwantitatieve groei (waar, in welke vorm e.d.) en de kwalitatieve ambities (wat, op welke wijze e.d.) worden afgewogen en samengesteld.



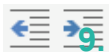
U Ned

i.s.m. met REP

Bereikbaarheid, uitgangspunten

Uitgangspunten voor het MIRT Onderzoek:

1. **Benut ruimte in het mobiliteitssysteem:** het heeft de voorkeur te bouwen op plekken waar nog ruimte is in het mobiliteitssysteem en niet op plekken die de mobiliteitsknelpunten versterken.
2. **Functioneren draaischijf:** Utrecht als draaischijf van Nederland over weg en spoor moet blijven functioneren voor de bereikbaarheid van de Metropoolregio Utrecht en Nederland als geheel.
3. **OV-knooppunten cruciaal:** OV-knooppunten hebben een nadrukkelijke rol in de verstedelijking en ook in de mobiliteit om ketenverplaatsingen te faciliteren. Daarbij is er aandacht voor alle modaliteiten, met prioriteit bij fietsen, lopen en openbaar vervoer.
4. **Belang OV en langzaam vervoer:** in het stedelijk gebied zijn openbaar vervoer, fiets en lopen de belangrijkste vervoermiddelen
5. **Ontlasting Utrecht Centraal/ verbetering bereikbaarheid USP:** Station Utrecht Centraal kent veel in- uit- en overstappers. De ruimtelijke modellen dragen bij aan het ontlasten van dit station, met name voor de reizigers van en naar Utrecht Science Park.
6. **Samenhang verstedelijking en mobiliteit:** de ontwikkeling van de mobiliteitsnetwerken moet gelijk op lopen met die van de verstedelijkingslocaties (ook rekening houdend met fasering, infra en OV op tijd gereed)
7. **Parkeerregimes als oplossing:** parkeerregimes in brede zin worden meegenomen in de ruimtelijke modellen ten bate van ruimtelijke inrichting, bereikbaarheid en leefbaarheid.
8. **Duurzame mobiliteit:** Duurzame mobiliteit heeft een prominente rol in de ruimtelijke modellen. Voor de ruimtelijke modellen wordt een inschatting gemaakt van CO2-effecten voor mobiliteit.
9. **OV Toekomstbeeld:** maatregelen uit OV Toekomstbeeld Midden Nederland OV zijn input voor de verschillende modellen.



U Ned

i.s.m. met REP

Groen, context

Groen en landschap zijn van groot belang om met de sterke groei in de regio deze leefbaar te houden. Ze dragen sterk bij aan de aantrekkelijkheid en vestigingsvoorwaarden van de regio.

De Metropoolregio Utrecht wacht een schaa sprong door veranderingen in de samenleving, de groei van het aantal inwoners, klimaatverandering en de energietransitie. De druk komt vanuit andere pijlers maar ook binnen de pijler groen en landschap is het zoeken naar een juiste balans tussen landschap, natuur, landbouw, recreatie, cultuurhistorie, kleine kernen en stadsranden, klimaat, bodemdaling en water. De schaa sprong van de verstedelijking vereist ademruimte, groen en uitloopgebied voor inwoners. Er is ruimte nodig voor biodiversiteit.

Klimaatverandering zorgt voor piekbuien, maar ook voor een groeiend vraagstuk van droogte. Zo is er ook ruimte nodig voor waterberging en buffering. Daarmee geldt dat groen en landschap zelf ook een schaa sprong maken.



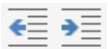
U Ned

i.s.m. met REP

Groen, uitgangspunten

Uitgangspunten voor het MIRT Onderzoek:

1. **Voldoende ruimte voor recreatie/ inlopen tekort:** In gelijke tred met verstedelijking maken we ruimte voor recreatiemogelijkheden, bewegen (fietsen en wandelen), ontmoeten en ontspannen (rust). Bij voorkeur daar waar de luchtkwaliteit en geluidbelasting goed is. Er is een tekort van 550 ha recreatief groen in de regio Utrecht. Uitgangspunt is dat het tekort van 550 ha recreatief gebied (bij voorkeur groen) tot 2040 voor de regio een plek krijgt.
2. **Creëer voldoende ruimte voor kwalitatief hoogwaardig groen, water en klimaatadaptatie:** dit betekent het zoveel mogelijk behouden van de aanwezige natuur-en landschappelijke waarden. Daarnaast is het belangrijk dat groen in goede nabijheid is (binnen een straal van 2,5 km (grootschalig) groen aanwezig). En er zijn voldoende kwalitatief hoogwaardige gemengde en gezonde woon- en werkmilieu met groen en water, wat een bijdrage levert aan het omgaan met hittestress en waterretentie.
3. **Ruimte voor landbouw:** een vitale agrarische sector is een belangrijke ruimtelijke en economische drager van het landschap. In de modellen wordt gezocht naar een nieuw evenwicht tussen ruimteclaims voor recreatie, natuur, energie en verstedelijking en landbouw.



U Ned

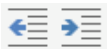
i.s.m. met REP

Energie, context

De Nederlandse regering heeft de doelstellingen van het Parijsakkoord onderschreven. Door de afspraken in het onderhandelingsakkoord Klimaatakkoord (21 december 2018) moeten Rijk en decentrale overheden zich inspannen voor het realiseren van de nationale opgave om aan de internationale klimaatafspraken te voldoen. De inspanningen die overheden daarvoor moeten leveren, zijn daardoor groter en minder vrijblijvend dan voorheen. Ook de keuze om te stoppen met de gaswinning in Groningen maakt een energietransitie noodzakelijk.

Wat van belang is, zijn goede ruimtelijke inpassingen van zinvolle oplossingsrichtingen, het realiseren van aardgasvrije wijken en een intensivering op huidige wettelijke uitvoeringstaken, zoals de Wet Milieubeheer. Ook zijn grote aanpassingen in de energie-infrastructuur noodzakelijk waardoor de netbeheerders een bijzondere rol bij deze nationale opgave hebben.

In het Klimaatakkoord is afgesproken is dat in regio's invulling wordt gegeven aan het regionale aandeel van de nationale opgave in Regionale Energiestrategieën (RES). In het onderhandelingsakkoord Klimaatakkoord (december 2018) is opgenomen dat de RES tenminste een strategie voor duurzame elektriciteit en een strategie voor duurzame warmte dient te bevatten.



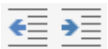
U Ned

i.s.m. met REP

Energie, uitgangspunten

Uitgangspunten voor het MIRT Onderzoek:

1. **Rekening houden met energieopwekking en warmtebronnen:** er wordt rekening gehouden met de ruimte die nodig is voor energieopwekking en met de locaties van bestaande warmtebronnen. Voor beiden wordt aangesloten bij de plannen die in het kader van de Regionale Energiestrategie (RES) worden opgesteld. Het MIRT Onderzoek brengt de kansen en bedreigingen van elk van de integraal ruimtelijke modellen op het gebied van energietransitie in beeld. Als de Regionale Energietransitie gedurende het traject met nieuwe inzichten komt, worden de verstedelijkingsmodellen van het MIRT Onderzoek verrijkt met de inzichten uit de RES.



U Ned

i.s.m. met REP



Memo

Onderwerp Beoordelingskader MIRT Onderzoek Metropoolregio Utrecht
Datum vrijdag 21 juni 2019

Opgesteld door: [REDACTED]

Inleiding

Ter ondersteuning van de besluitvorming is er de behoefte aan het vergelijken van de integrale verstedelijkingsmodellen met behulp van een beoordelingskader. Daarin worden de modellen gescoord op de mate waarin zij bijdragen aan de beleidsdoelen. Enerzijds is er de vraag naar een compact eenduidig overzicht van hoe de modellen zich tot elkaar verhouden (op een beperkt aantal indicatoren), anderzijds is er de expliciete wens recht te doen aan de veelheid aan maatschappelijke aspecten die een rol dienen spelen in de maatschappelijke afweging. We hebben er daarom gekozen voor een getrapte aanpak: enerzijds een uitwerking van indicatoren op zo veel mogelijk hoofd- en subdoelen, waarbij recht wordt gedaan aan de complexiteit van het vraagstuk; Anderzijds de selectie van een beperkter aantal kernindicatoren die een goed overzicht geven.

Samenhang REP/POVI/RES

Naast het MIRT-onderzoek is de regio ook bezig met het uitwerken van de Provinciale omgevingsvisie (POVI), het Regionaal Economisch Programma (REP) en de Regionale Energie Strategie (RES). De verkenningen die ten behoeve van deze kaders worden gedaan hebben belangrijke raakvlakken. Tijdens de brede projectgroep dd 9 april is afgesproken dat één integraal beoordelingskader wenselijk is. Basis daarvoor vormt het MIRT beoordelingskader, daaraan kunnen voor de andere trajecten aparte subdoelen en indicatoren worden toegevoegd. De hoofddoelen staan echter vast.

Het MIRT beoordelingskader is nu als eerste basis uitgewerkt. Daarbij is al wel een aantal subdoelen en indicatoren benoemd die in de andere trajecten relevant zijn, maar in het MIRT onderzoek niet worden uitgewerkt. Deze staan in het beoordelingskader 'uit'. Voor POVI, REP en RES zullen nog aanvullende indicatoren nodig zijn die in een later stadium aan het MIRT kader kunnen worden toegevoegd.

Uitgangspunten beoordelingskader

De uitgangspunten voor het beoordelingskader zijn:

- De U-Ned hoofddoelen staan vast, daarbinnen is het beoordelingskader nader uitgewerkt. Het leidende principe daarbij is "Gezond Stedelijk Leven". De hoofddoelen die daarbij horen zijn:
 - Bevorderen van een gezonde, duurzame en energieke regio
 - Economie versterken
 - Verstedelijkingsopgave faciliteren
 - Ruimtelijke kwaliteit verhogen
 - Slimme en Toekomstvast mobiliteit faciliteren
 - Haalbaarheid
 - Kosten en opbrengsten (financieel)
 - Afstemming met het Dashboard Verstedelijking van het college van Rijksadviseurs is wenselijk. Wederzijdse versterking en mogelijk deels integratie is een streven, geen doel op zich.
 - Resultaat dient onderscheidend te zijn, geen totaalweging te bevatten (zoals in een maatschappelijke kosten-batenanalyse), visueel aantrekkelijk te zijn en zo veel mogelijk waarde vrij.

Vertrekpunt: aanzet Beoordelingskader projectplan/programmaplan en Dashboard Verstedelijking

Door de projectgroep en de werkgroepen zijn al eerder aanzetten gedaan voor het beoordelingskader, onder andere



in het projectplan en het programmaplan. Daarnaast is er het dashboard verstedelijking. De werkgroep leefbaarheid heeft een eerste invulling voor leefbaarheid gemaakt.

Wat hierbij opvalt is dat niet altijd duidelijk onderscheid wordt gemaakt naar doelen, subdoelen, randvoorwaarden, maatregelen en indicatoren die iets zeggen over de mate van doelbereik die met een verstedelijkingsmodel worden bereikt (zie figuur 1).

Een voorbeeld: 'voldoende fietsenstallingen' zijn mede bepalend voor fietsgebruik en kunnen op die manier bijdragen aan de doelstellingen van een gezonde stad. Fietsenstallingen zijn daarmee een randvoorwaarde, maar nog geen goede indicator voor een gezonde stad. Het maakt bovendien veel uit waar de fietsenstallingen worden geplaatst. Voor daadwerkelijk fietsgebruik is de nabijheid van werk en voorzieningen waarschijnlijk veel bepalender. Wanneer het gaat om het meten van potentiële gezondheidseffecten van fietsen is een inschatting van het totaal fietsgebruik (in fietskilometers) dat door een bepaald verstedelijkingsmodel wordt veroorzaakt een veel betere indicator.

Figuur 1: meten van doelbereik



Doel van het beoordelingskader is de modellen zo veel mogelijk op het verwachte doelbereik op de verschillende hoofd en subdoelen te vergelijken. Dat betekent dat de randvoorwaarden (zoo ver mogelijk) in de ontwerpmodellen worden gestopt, dat vervolgens met simulatiemodellen (of indien dat niet mogelijk is met expert judgement) wordt nagegaan wat gedrags- en maatschappelijke effecten zijn. Het beoordelingskader streeft naar een vergelijking op basis van een set indicatoren die in onze ogen op een zo objectief mogelijk wijze iets zeggen over het doelbereik op de verschillende doelen en subdoelen.

Uitwerking op basis van maatschappelijke meerwaarde/welvaartstheorie

De impact van de modellen wordt met het beoordelingskader zo veel mogelijk getoetst op de impact op welvaart in brede zin. Dit sluit aan bij de methodes die ook in Maatschappelijke kosten-batenanalyses worden gebruikt en deels ook bij het dashboard verstedelijking. De analyse richt zich dan op de gevolgen van verschillende opties tot verstedelijking die mensen gaan ervaren op het gebied van welvaart en welzijn. Dit brede welzijnsbegrip is



gebaseerd op de welvaartstheorie, die centraal stelt dat mensen nut of disnut ontleen aan alles dat raakt aan hun welbevinden. Dan kan het dus gaan om inkomen, maar ook om gezondheid, een aantrekkelijke leefomgeving, korte reistijden, mogelijkheden om te recreëren etc.

Nadeel van alleen een toets op welvaartsaspecten is dat een aantal beleidsmatig geoperationaliseerde doelstellingen niet meer zichtbaar zijn. Het beoordelingskader bevat daarom ook een aantal indicatoren die zichtbaar maken of bepaalde beleidsdoelen of normen worden gerealiseerd ook al zegt de indicator op zichzelf niet zo veel over het welvaartseffect van een model (plancapaciteit, benutten bestaande vervoersknopen etc.)

Beoordeling op hoofdlijnen in het MIRT onderzoek Metropoolregio Utrecht

In figuur 2 zijn de hoofd- en subdoelen en kernindicatoren van het Beoordelingskader MIRT Onderzoek weergegeven. De kernindicatoren zijn de indicatoren die ons inziens het meeste zeggen over de onderscheidende effecten van de modellen. De kernindicatoren zijn de belangrijkste bouwstenen in de informatievoorziening over het onderscheid in de verstedelijkingsmodellen aan de bestuurders betrokken bij het MIRT-onderzoek. Deze zullen dan ook leidend zijn in de effectbeoordeling en zullen worden aangeboden aan raden en staten na de zomer.

Voor vrijwel alle subdoelen is er een kernindicator, in een enkel geval zijn het er twee of drie. Voor zes subdoelen die relevant zijn in het MIRT-onderzoek is geen kernindicator geformuleerd. Optioneel kunnen de modellen hierop wel kwalitatief (op basis van expert judgement) worden gescoord. Dit zijn de licht paars gekleurde indicatoren in onderstaande tabel.

Voor de volledigheid is in de bijlage de complete set indicatoren weergegeven. Deze bevat daarnaast een groot aantal indicatoren die in meer detail informatie kunnen gaan bieden over de bijdrage van een model aan een bepaald beleidsthema.



Figuur 2: hoofd- en subdoelen en kernindicatoren Beoordelingskader MIRT Onderzoek

Hoofddoel	Subdoelen	Kernindicatoren
Bevorderen van een gezonde, duurzame en energieke regio	Bevorderen gezonde leefstijl	#Fietskilometers
	Bevorderen gezonde leefomgeving (o.a. terugdringen hinder geluid en emissies)	#Geluidgehinderden verkeer
	Kansen voor klimaatadaptatie; o.a. beperken wateroverlast, waterveiligheid en hittestress	Emissies luchtverontreinigende stoffen in kgs/tonnen naar locatie (bibk, bubk)
	Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verkeersveiligheid (kwalitatief)
Economie versterken: Aanjagen economische groei van de regio	Agglomeratiekracht vergroten	Kwalitatief
	Zicht op voldoende en diversiteit arbeidsplaatsen/ werklocaties	CO2-emissies verkeer
	Versterken van het vestigingsklimaat/ bijdrage aan Topregio Life Science	Kwalitatief
		BRP
Verstedelijkingsopgave faciliteren	Zicht op voldoende plancapaciteit (kwantiteit)	Aantal arbeidsplaatsen gerealiseerd (economische opgave)
	Zicht op voldoende diversiteit woonmilieus (kwaliteit)	Versterking vestigingsklimaat (kwalitatief)
	Toegang tot voorzieningen verbeteren vanuit woongebieden	#gerealiseerde woningen binnen de regio
	Toegang tot werk vergroten vanuit woongebieden	Reserve-plan Capaciteit (#woningen of kwalitatief)
Ruimtelijke kwaliteit verhogen	Verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van het stedelijk gebied	Kwalitatief
	Verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van het landelijk gebied	Nabijheid stedelijke centra (gemiddelde reistijd tot stadscentra per modaliteit)
	Behouden versterken van de intrinsieke natuurwaarden	Gemiddelde ww-reistijd per modaliteit
	Behouden en versterken van de cultuurhistorische waarden	Kansen verhoging ruimtelijke kwaliteit stedelijk gebied (kwalitatief)
Slimme en Toekomstvast mobiliteit faciliteren	Voldoende capaciteit infrastructuurnetwerken en oplossing urgente (systeem) knelpunten (Fiets, Spoor, Stedelijk OV, Transfer, Weg)	Kansen verhoging ruimtelijke kwaliteit landelijk gebied (kwalitatief)
	Versterken robuustheid infrastructuurnetwerken	Impact op/kansen voor natuur (kwalitatief)
	Vergroten van reizigerscomfort, betrouwbaarheid en beleving	Impact op/kansen voor landschap (kwalitatief)
	Benutten bestaande ruimte in mobiliteitssysteem	Bereikbaarheid in reistijdsom totaal per modaliteit, lokaal, regionaal en doorgaand verkeer
	Vergroten toegankelijkheid van het verkeer- en vervoersysteem	#woningen nabij bestaande OV-knoop (met restcapaciteit)
		#arbeidsplaatsen nabij bestaande OV-knoop (met restcapaciteit)
		Impact op NMCA knelpunten
		Ontlasten Utrecht CS, betere bereikbaarheid USP
Haalbaarheid	Zicht op uitvoering (technische complexiteit, draagvlak, fysieke inpassing, juridisch)	Kwalitatief
	Mate van adaptiviteit en toekomstvastheid	Kwalitatief
Kosten en opbrengsten (financieel)	Beheer en exploitatiekosten , incl. opbrengsten	Kwalitatief
	Investeringskosten	Kwalitatief
		GREX saldo (Euro)
		OV-exploitatie (Euro of kwalitatief)
		Investerings infrastructuur (Euro)

Vervolg

Van de benoemde criteria wordt in een volgende fase onderzocht of en hoe ze kunnen worden ingevuld, c.q. of de modellen hier in dit stadium al onderscheidend in zijn. Voor de indicatoren waarvoor deze vragen met 'ja' kunnen worden beantwoord zullen ze vervolgens worden ingevuld voor de integrale verstedelijkingsmodellen die nu worden uitgewerkt.

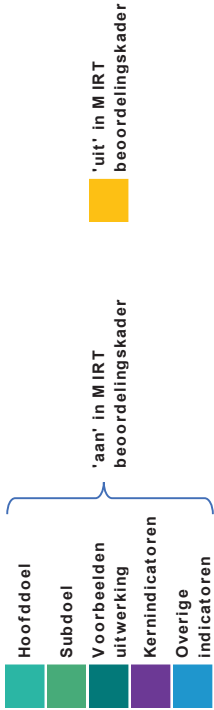
Bijlage: Beoordelingskader MIRT Onderzoek, inclusief “Overige indicatoren” en toelichting



Hoofddoel		Subdoelen		Voorbeelden om tot afweging te komen		Kernindicatoren	Overige indicatoren		Bronnen
Bevorderen van een gezonde, duurzame en energieke regio		Bevorderen gezonde leefstijl	Bevorderen gezonde leefomgeving (o.a. terugdringen hinder geluid en emissies)	Meer bewegen (fietsen en lopen); nabijheid en toegang tot groen en water, nodigt uit tot ontmoeten	#Fietskilometers	#Geluidgehinderden verkeer	# Loopkm	Kwalitatieve schatting	Mobiliteitsscan/verkeersmodel (fietskm)
		Bevorderen wateroverlast, waterveiligheid en hittestress					# of % m2 groen en water	Input verstedelijkingsmodel	Input verstedelijkingsmodel
							Kansen voor klimaatadaptatie; o.a. beperken wateroverlast, waterveiligheid en hittestress	# sportvoorzieningen in nabijheid woningen	Input verstedelijkingsmodel
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen		Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen
							Energievraag (kwalitatief)		
Energieaanbod (kwalitatief)	CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos								
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	Mobiliteitsscan/verkeersmodel (geluidsgehinderden verkeer)
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame warmtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elektriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame warmtebronnen, verminderen CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	CO2-emissies verkeer	CO2 emissie bodemdaling	CO2 emissies gebouwen	Energieverbruik verkeer	Inzet/winning van duurzame warmte voor gebouwen	
Energievraag (kwalitatief)	Energieaanbod (kwalitatief)								CO2-uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos
		Kansen voor energie, o.a. verminderen							



Hoofddoel	Subdoelen	Voorbeelden om tot afweging te komen	Kernindicatoren	Overige indicatoren	Bronnen
Economie versterken: Aanjagen economische groei van de regio	Agglomeratiekracht vergroten	Reistijd tussen economische centra verkorten; uitwisseling tussen clusters; arbeidsmarkteffecten, invulling van de economische opgave	BRP		Inschatting op basis van banen per sector
	Zicht op voldoende en diversiteit arbeidsplaatsen/ werklocaties		Aantal arbeidsplaatsen gerealiseerd (economische opgave)		Input verstedelijkingsmodel
	Versterken van het vestigingsklimaat/ bijdrage aan Topregio Life Science	Kwaliteit werklocaties; multimodale bereikbaarheid; (Woon- en leefkwaliteit); zachte vestigingsplaatsfactoren (rode looper)	Versterking vestigingsklimaat (kwalitatief)		Kwalitatief scoren (++, +, 0, -, --)
	Verbeteren aansluiting onderwijs en arbeidsmarkt (op alle niveaus)	Toegang en bereikbaarheid onderwijs; woonwerkbalans			
	Bevorderen van zorg- en gezondheidseconomie	Toegevoegde waarde; werkgelegenheid binnen cluster; kennisuitwisseling			
Verstedelijkingsopgave faciliteren	Stimuleren innovatie en valorisatie	Toegevoegde waarde binnen de regio			
	Zicht op voldoende plancapaciteit (kwantiteit)	Aantal locaties; aantallen woningen; hardheid van plannen	#gerealiseerde woningen binnen de regio		Input verstedelijkingsmodel
	Zicht op voldoende diversiteit woonmilieus (kwaliteit)	Aansluiten bij woningbehoefte; differentiatie segmenten; voldoende betaalbare woningen	Reserve-plancapaciteit (fwoningen of kwalitatief)		Input verstedelijkingsmodel
	Toegang tot voorzieningen verbeteren vanuit woongebieden	Regionale voorzieningen (onderwijs, zorg etc.); multimodale bereikbaarheid; locatiekeuze nieuwe voorzieningen	Nabijheid stedelijke centra (gemiddelde reistijd tot stadscentra per modaliteit)	Kwalitatief scoren (++, +, 0, -, --); flexibiliteit meewegen	Input verstedelijkingsmodel
	Toegang tot werk vergroten vanuit woongebieden	Woon-werkreistijd; locaties nieuwe werkmilieus	Gemiddelde ww-reistijd per modaliteit		Mobiliteitsscan/verkeersmodel/ GIS
					Mobiliteitsscan/verkeersmodel/ GIS



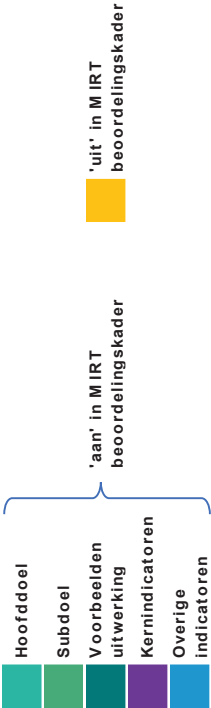
- Bijlage -



Hoofddoel	Subdoelen	Voorbeelden om tot afweging te komen	Kernindicatoren	Overige indicatoren	Bronnen
Ruimtelijke kwaliteit verhogen	Verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van het stedelijk gebied	Verbijliskwaliteit centra; kwaliteit woonomgeving; barrière werking in stedelijk gebied. Ontwikkelingen passen bij eigenschappen bodem- en watersysteem	Kansen verhoging ruimtelijke kwaliteit stedelijk gebied (kwalitatief)		Milieudifferentiatie en relatie groen/blauwe elementen "kansen voor" kwalitatief scoren (++ , +, 0 , - , - -)
	Verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van het landelijk gebied	Barrièrewerking in landelijk gebied; beleving van het landschap; recreatiemogelijkheden (nabijheid en toegankelijkheid); toegang tot het landschap	Kansen verhoging ruimtelijke kwaliteit landelijk gebied (kwalitatief)		"kansen voor" kwalitatief scoren (++ , +, 0 , - , - -)
	Behouden versterken van de intrinsieke natuurwaarden	Biodiversiteit; ecologische waarden	Impact op/kansen voor natuur (kwalitatief)		kwalitatief obv ruimtebeslag modellen en nabijheid natuurgebieden (evt nieuwe natuur?)
	Behouden en versterken van de cultuurhistorische waarden	Historische binnenstad; landschapsgordel; Nieuwe Hollandse Waterlinie	Impact op/kansen voor landschap (kwalitatief)		Kwalitatief obv aantasting N-HW, landschappelijke inpassing
Hoofddoel	Subdoelen	Voorbeelden om tot afweging te komen	Kernindicatoren	Overige indicatoren	Bronnen
Slimme en Toekomstvast mobiliteit faciliteren			Bereikbaarheid in reistijd som totaal per modaliteit, lokaal, regionaal en doorgaand verkeer		Mobiliteitsscan/verkeersmodel Totale reistijd
	Voldoende capaciteit infrastructuurnetwerken en oplossing urgente (systeem) knelpunten (Fiets, Spoor, OV, Transfer, Weg)	Verhouding tussen intensiteit gebruik en beschikbare capaciteit; voertuigverliesuren. Bouwen in nabijheid van bestaande of nieuwe knooppunten en meenemen bereikbaarheidskwaliteit	#woningen nabij bestaande OV-knoop (met restcapaciteit)		Input verstedelijkingsmodel/GIS
			#arbeidsplaatsen nabij bestaande OV-knoop (met restcapaciteit)		Input verstedelijkingsmodel/GIS
			Impact op NMCA knelpunten		Mobiliteitsscan/verkeersmodel
			Ontlasten Urecht OS, betere bereikbaarheid USP		Mobiliteitsscan/verkeersmodel
					Input verstedelijkingsmodel/GIS
	Versterken robuustheid infrastructuurnetwerken	Toekomstbestendig; alternatieve routes; keuze uit modaliteiten bij calamiteiten, de gelijkwaardige ontwikkeling van mobiliteit en RO (op nieuwe en bestaande knooppunten)		Beoordeling knopen adhv Vlindermodel	Input verstedelijkingsmodel
	Vergroten van reizigerscomfort, betrouwbaarheid en beleving	Zipplaatskans; overstapkwaliteit; ketenvoorzieningen; uitstraling vervoersysteem; informatievoorziening		Kwalitatief scoren (++ , +, 0 , - , - -)	???
	Vergroten toegankelijkheid van het verkeer- en vervoersysteem	Verschillende doelgroepen (ouderen, fysieke beperking); betaalbaarheid		Nabijheid OV; toegankelijkheid/betaalbaarheid auto kwalitatief scoren (++ , +, 0 , - , - -)	Input verstedelijkingsmodel
	Benutting bestaande ruimte mobiliteitsstelsysteem	Mate waarin gedachtegoed ladder Verdaas is toegepast		Kwalitatief	
	Stimuleren mobiliteitsinnovaties	Kansen voor gebruik nieuwe technieken		?	?



- Bijlage -



Hoofddoel	Subdoelen	Voorbeelden om tot afweging te komen	Kernindicatoren	Overige indicatoren	Bronnen
Haalbaarheid	Zicht op uitvoering (technische complexiteit, draagvlak, fysieke inpassing, juridisch)	Technische complexiteit ingrepen (incl bodemgeschiktheid/bodemdeling); maatschappelijke en bestuurlijk draagvlak; fysieke inpassing van maatregelen; juridische haalbaarheid (aanpassing regelgeving)	Haalbaarheid (kwalitatief)		Kwalitatief scoren (++, +, 0, -, --)
	Mate van adaptiviteit en toekomstvastheid	Faseerbaarheid van maatregelen; mogelijkheid om in te spelen op veranderende omstandigheden; doorgroei mogelijkheden	Adaptiviteit/flexibiliteit (kwalitatief)		
Hoofddoel	Subdoelen	Voorbeelden om tot afweging te komen	Kernindicatoren	Overige indicatoren	Bronnen
Kosten en opbrengsten (financieel)	Beheer en exploitatiekosten	Infrastructuur: OV-exploitatie; grondexploitatie	GREX saldo (Euro)		GREX (ook uitkoop bedrijven hoort in GREX)
	Opbrengsten uit interventies	Stijging belastinginkomsten; vastgoedwaarde stijging ; parkeergelden	OV-exploitatie (Euro of kwalitatief)		Kengetalen OV-exploitatie, kwalitatief scoren
	Investeringskosten	Kosten infrastructuur	Investeringen infrastructuur (Euro)	Euro	Mobiliteitsscan/verkeersmodel, inschatting WOZ
	Zicht op dekking	Bereidheid om mee te financieren; aan te spreken budgetten		Kwalitatieve inschatting	Raming/Schatting SWECO Input rijk/regio

U10 netwerk
Stadsplateau 1
3521 AZ UTRECHT

Blekerijlaan 14
3447 GR Woerden
Postbus 45
3440 AA Woerden

Telefoon 14 0348
Fax (0348) 42 84 51
gemeentehuis@woerden.nl
www.woerden.nl

BTW-nummer
NL0017.21.860.B.02
KvK-nummer
50177214
IBAN-nummer
NL41BNGH0285009672

Onderwerp: Reactie op concept uitgangspunten en concept beoordelingskader REP

Uw Kenmerk: n.v.t.

Uw brief van:
geregistreerd onder nr.:

Datum 23 september 2019

Ons Kenmerk

Doorkiesnummer/Behandeld door:

Verz.

19U.21221

8434 / R. van Doggenaar

Geachte heer / mevrouw,

U heeft ons gevraagd om een concept uitgangspuntennotitie en een concept beoordelingskader voor het Ruimtelijk Economisch Perspectief en Programma (REP) ter instemming voor te leggen aan onze gemeenteraad. Naast het REP wilt u de uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader ook gebruiken voor het gesprek met het Rijk over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). In deze brief geven wij onze reactie op uw verzoek.

Belang van regionale samenwerking

Wij erkennen het belang van regionale samenwerking en steunen het initiatief om in samenwerking tot een gedragen integraal ruimtelijk perspectief en programma voor de regio Utrecht (U10) te komen. De voorliggende uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader geven, door het gekozen hoge abstractieniveau, nog veel ruimte voor lokale keuzes in volgende fases. Het overgrote deel van de geformuleerde uitgangspunten en hoofd- en subdoelen uit het beoordelingskader kunnen wij dan ook onderschrijven. Er zijn echter enkele onderdelen waar wij een specifieke visie op hebben dan wel een kanttekening bij willen plaatsen. In het vervolg van deze brief gaan wij hier nader op in.

Verder informeren wij u hierbij over het feit dat wij de concept uitgangspuntennotitie en het concept beoordelingskader niet ter instemming aan de gemeenteraad hebben voorgelegd, maar ter kennisgeving met de gemeenteraad hebben gedeeld. Onze keuze voor deze procedure komt voort uit een aantal overwegingen. In de eerste plaats betreffen het op dit moment nog slechts conceptstukken. Bovendien zijn deze stukken sterk technisch van aard. Daarnaast doorlopen we in Woerden momenteel een traject voor het bepalen van onze lokale ruimtelijke identiteit. De uitkomsten van dit traject zijn leidend voor onze regionale positie. Wij hebben voor bovengenoemde procedure gekozen om onnodige bestuurlijke drukte te voorkomen en ruimte te creëren om, voorafgaand aan het instemmen met regionale stukken, onze lokale identiteit te kunnen bepalen.

Aandacht voor diversiteit

Op hoofdlijnen kent de ruimtelijke identiteit van de gemeente Woerden twee gezichten. Enerzijds kent onze gemeente een stedelijke kern in de vorm van de stad Woerden. Anderzijds is een groot deel van het grondgebied van de gemeente Woerden landelijk gebied. In de uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader is (logischerwijs) veel aandacht voor de verstedelijkingsopgave. Hierbij mag echter niet voorbij worden gegaan aan het belang van het landelijk gebied. Bij het opstellen van een regionaal integraal ruimtelijk perspectief en programma dient rekening te worden gehouden met alle aanwezige belangen. Benader vraagstukken niet enkel vanuit een stedelijk perspectief, maar heb ook voldoende aandacht voor andere gezichtspunten. Hiermee doet u recht aan de verscheidenheid van ons grondgebied én, in breder verband, de diversiteit van de regio Utrecht.

Beoordelingskader: doelen, subdoelen en kernindicatoren

In het beoordelingskader heeft u diverse kernindicatoren opgenomen, waarmee u wilt toetsen of verstedelijkingsmodellen aan de opgestelde hoofd- en subdoelen voldoen. Het is ons niet altijd duidelijk hoe u de toetsing aan deze indicatoren precies wilt gaan uitvoeren. Een toetsing aan een kwalitatief geformuleerde indicator is in onze ogen bijvoorbeeld lastig te objectiveren. Wij begrijpen dat u een methode zoekt waarmee de effecten van de verstedelijkingsmodellen inzichtelijk kunnen worden gemaakt. Tevens willen wij u echter meegeven dat modellen, en doorrekeningen daarvan, niet altijd een juiste weergave geven van de realiteit. Uitkomsten uit een toets aan een beoordelingskader dienen in onze ogen dan ook genuanceerd te worden benaderd.

Inhoudelijk gezien valt ons een aantal zaken op. Op economisch gebied wordt bij het subdoel vestigingsklimaat specifiek de sector 'Life Sciences' genoemd. Prima om deze innovatieve sector te versterken, maar heb ook voldoende oog voor economische activiteiten buiten deze sector. De regionale economische kracht stoelt immers op meer dan één sector. Daarnaast wordt bij mobiliteit gesproken over de reistijd per modaliteit. In onze ogen zou het verstandiger zijn om uit te gaan van de totale reistijd. Tijdens één reis kan immers gebruik worden gemaakt van meerdere modaliteiten.

Voor wat betreft de indicatoren gerelateerd aan energie en duurzaamheid raden wij u aan om aansluiting te zoeken bij reeds in gebruik zijnde indicatoren uit de klimaatmonitor van het Rijk. Ten slotte valt ons op dat de opgaven voor het landelijk gebied nog onvoldoende zijn opgenomen in het beoordelingskader. Wij hebben inmiddels echter begrepen dat er vanuit de pijler 'Groen en landschap' nog subdoelen en indicatoren zullen worden toegevoegd aan het beoordelingskader. Wij zijn uiteraard benieuwd naar deze subdoelen en indicatoren en gaan ervanuit dat deze betrekking hebben op de volledige breedte van onderwerpen vallend onder dit thema, waarbij onder andere kan worden gedacht aan recreatie, landbouw en groen (biodiversiteit).

Reactie

Wij gaan ervan uit dat u onze aandachtspunten meeneemt bij het verfijnen van de huidige conceptstukken en kijken uit naar uw reactie op onze brief. Wij hebben begrepen dat het aangescherpte beoordelingskader later dit jaar aan de gemeenteraden aangesloten bij de U10 zal worden voorgelegd. Wij zijn benieuwd hoe dit product eruit zal komen te zien en wensen u succes met uw werkzaamheden.

Het college van burgemeester en wethouders,

De secretaris,

drs. M.H.J. van Kruijsbergen MBA

De burgemeester,

V.J.H. Molkenboer