



U16TRECHT

GEZOND LEVEN IN EEN STEDELIJKE REGIO VOOR IEDEREEN

INTEGRAAL RUIMTELIJK PERSPECTIEF

FEBRUARI 2021





A decorative border composed of various colored triangles (green, yellow, red, and light green) arranged in a repeating pattern along the top and right edges of the page.

VOORWOORD

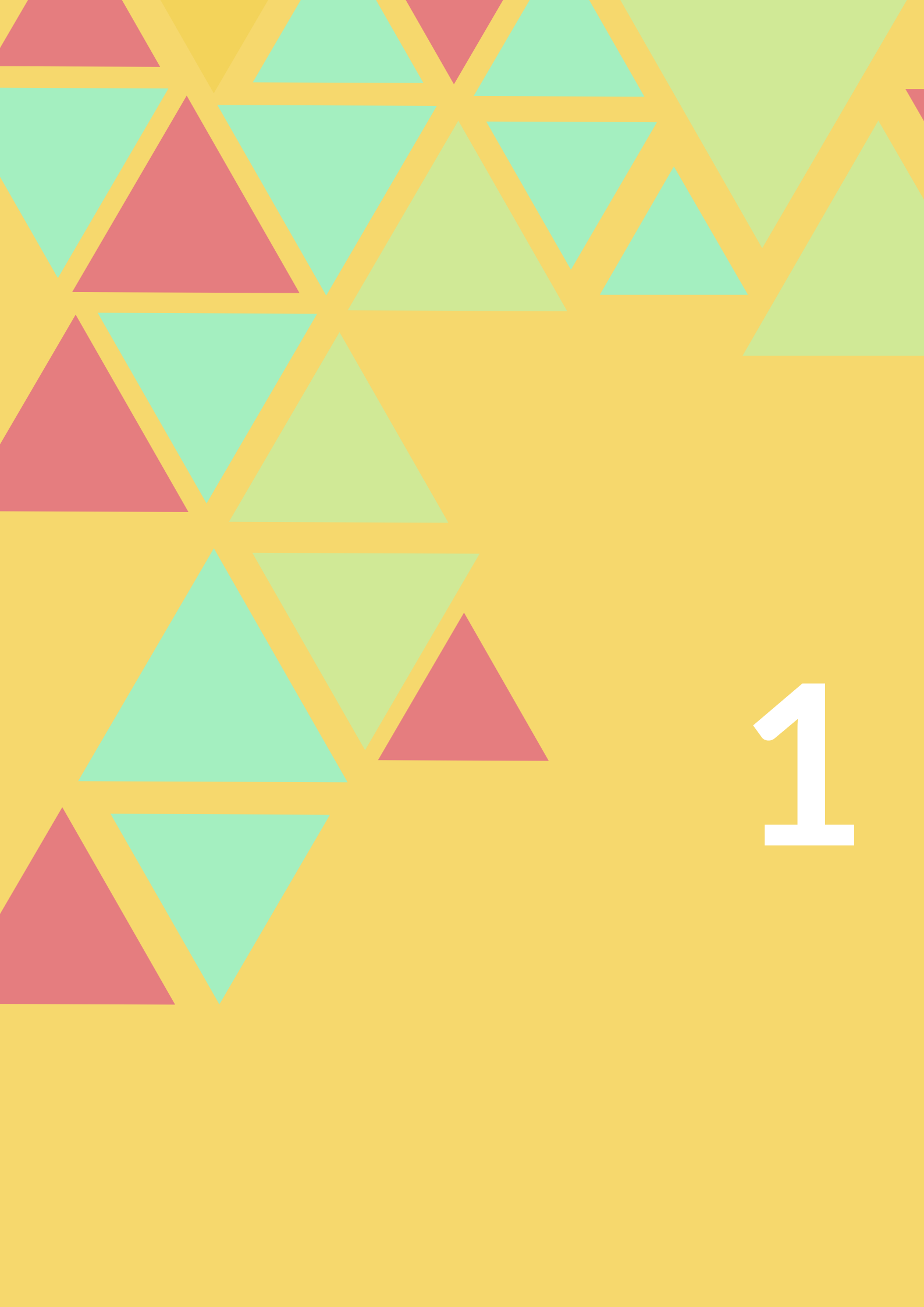
P.M.





INHOUDSOPGAVE

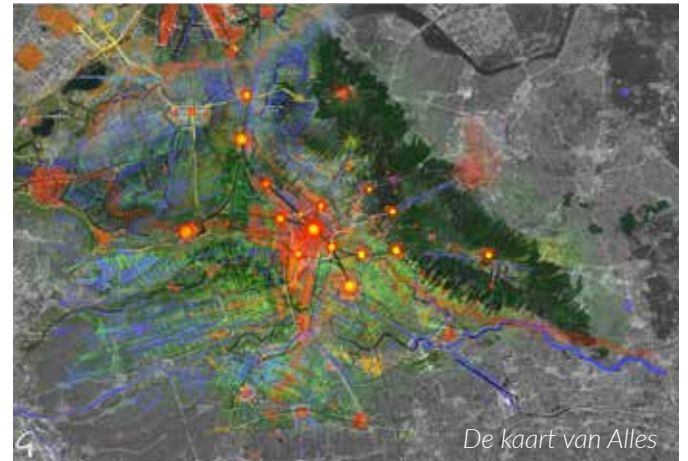
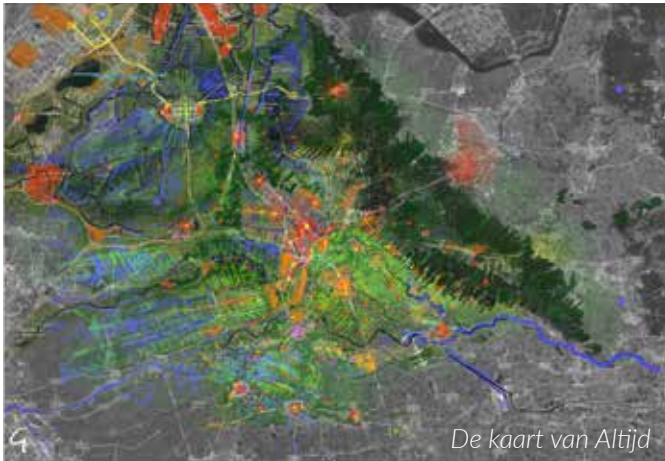
1.	INLEIDING: VAN KOERS NAAR PERSPECTIEF	6
1.1	Het Integraal Ruimtelijk Perspectief (REP)	8
1.2	Uitgangspunten die de basis vormen van het Perspectief	12
1.3	De opgave in een notendop	16
2.	HET INTEGRAAL RUIMTELIJK PERSPECTIEF OP DE REGIO IN 2040: GEZOND LEVEN IN EEN STEDELIJKE REGIO VOOR IEDEREEN	22
2.1	Het perspectief	28
2.2	Acht redeneerlijnen die leiden tot ruimtelijke keuzes	34
2.3	Thematische verdieping	66
2.4	De regio in lagen	90
3.	UITWERKING IN DEELGEBIEDEN: EEN NIEUW PERSPECTIEF VOOR ALLE WINDRICHTINGEN	94
3.1	De Kromme Rijn vallei	98
3.2	Noordoostflank	104
3.3	Vecht en venen	110
3.4	Woerd, Waard en Vijfheerenlanden	116
3.5	De Centrale As	120
4.	ONTWIKKELSTRATEGIE: NAAR EEN ADAPTIEF ONTWIKKELPAD VOOR DE REGIO	128
4.1	Ontwikkelpad IRP	130
4.2	Regionaal programmeren en monitoring	134
4.3	Investeringsstrategie en allianties	140
5.	BEOORDELING	142
6.	BIJLAGEN	146
6.1	Onderzoeksvragen beantwoord	148
6.2	Beoordelingskader	150



1



INLEIDING: VAN KOERS NAAR PERSPECTIEF



Uit: de Ruimtelijke Contour (2020)



De (concept) Perspectiefkaart

1.1 HET INTEGRAAL RUIMTELIJK PERSPECTIEF (REP)

De regio Utrecht is een van de snelst groeiende regio's van Nederland en een van de meest competitieve regio's van Europa. De basis van het succes ligt in de uitstekende kwaliteit van leven. Aantrekkelijke steden en dorpen liggen in een regio met de mooiste landschappen en de meest bijzondere cultuurhistorische elementen van het land. Het onderwijs is uitstekend en daarmee biedt de regio kansen voor iedereen. Deze bijzondere kwaliteit van leven trekt mensen van binnen en buiten het Nederland naar onze regio.

Dit succes gaat gepaard met een vraag naar ruimte voor de groeiende economie en ruimte voor bestaande en voor nieuwe bewoners. Dit levert ook meer beweging op die het mobiliteitssysteem moet kunnen opvangen. Dit terwijl ook veel van het groeiende (inter)nationale verkeer door onze regio rijdt.

Tegelijkertijd komen er nieuwe opgaven op ons af. We moeten ruimte geven aan een veranderend klimaat en tegelijkertijd deze verandering tegengaan. Meer ruimte voor water en natuur, maar ook ruimte om op een duurzame manier in onze energie te voorzien. Om aan al deze vragen naar ruimte te voldoen moeten we op een andere manier nadenken over de toekomst van onze regio. Hoe geven we ruimte aan de groei zonder het kind met het badwater weg te gooien? Hoe bieden we een toekomst aan de generaties na ons? Hoe zorgen we ervoor dat ook zij kunnen leven in een gezonde regio? Hoe zorgen we ervoor dat dit op een sociaal rechtvaardige manier gebeurt? Hoe zorgen we voor een goede balans tussen mens en natuur?

Als iedere gemeente en iedere sector verder bouwt aan haar eigen toekomst, lopen we aan tegen grenzen van de ruimte. Een beslissing om op een bepaalde plek te bouwen heeft invloed op keuzes elders in de regio. Bovendien is deze plek dan niet meer te gebruiken voor een andere functie.

Om deze groei in goede banen te leiden is het dus nodig om te denken op verschillende schaalniveaus en om de verschillende opgaven integraal te benaderen. Het Integraal Ruimtelijk Perspectief is de plek waar de samenwerkende gemeenten in de U16 hun visie geven op hoe de regio ruimte kan maken voor al deze verschillende functies. Het perspectief kijkt naar hoe de regio er in 2040 uit kan zien en hoe dat voor iedereen een aantrekkelijk perspectief kan zijn.

Het integraal denken over de regio vereist keuzes. Niet alles kan zomaar, want de optelsom van de wensen is op veel plekken groter dan de ruimte die we hebben. Dat betekent dat we slim moeten omgaan met die ruimte.

In stappen van koers naar perspectief

Om deze groei in goede banen werkt de regio U16 daarom nauw samen. U16 is het samenwerkingsverband van 16 gemeenten. Met de Ruimtelijk Economische Koers (REK) van 2018 heeft de regio ervoor gekozen om de groei op een duurzame wijze op te vangen. De regio wil zich (door)ontwikkelen tot de ontmoetingsplek van gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen en in 2040 de internationaal erkende regio op dit terrein zijn.

Met het Ruimtelijk Economisch Programma (REP) wordt daar concreet invulling en uitvoering aan gegeven. Met het REP maakt de U16 een integrale en breed gedragen visie en strategie op de toekomst (tot 2040) van de metropoolregio Utrecht. De zestien samenwerkende gemeenten brengen de thema's wonen, werken, mobiliteit, groen, landschap, water en energie samen in een integrale visie het Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP). In het IRP geeft de regio aan wat haar thematische en ruimtelijk-programmatische opgaven zijn, welke hoofdrichtingen worden gekozen voor de toekomstige ontwikkeling van de regio en hoe al deze elementen samenhangen in een geïntegreerde visie en strategie.

In het ruimtelijk economisch programma REP is de afgelopen drie jaar in fasen gewerkt. Er is een gezamenlijke koers bepaald, er is een integraal afwegingskader opgesteld, de opgaven zijn in beeld gebracht, er is een ruimtelijke contour gemaakt en een verstedelijkingsstrategie. Al deze eerdere fasen hebben geleid tot dit nu voorliggende Integraal Ruimtelijk Perspectief, het IRP. Het IRP is nadrukkelijk geen eindbeeld, maar bevat een strategie en een adaptief ontwikkelpad. De volgende stap in het REP wordt het gezamenlijk afspraken maken over regionaal programmeren en een uitvoeringsstrategie op basis van allianties.

Dit IRP is niet alleen door de U16 gemeenten vervaardigd, maar is tot stand gekomen vanuit een brede samenwerking en afstemming met onder meer thematische bestuursafdelingen, 16 colleges van B&W en raden, de provincie Utrecht, UNed, waterschappen, Regionale Energiestrategie (RES) en met consultatie van legio experts. Het IRP staat daarom ook niet op zichzelf. In dezelfde periode waarin met het REP proces het IRP is gemaakt, zijn ook op andere tafels belangrijke kaders en visies tot stand gekomen. Vanuit het rijk de Novip, vanuit de provincie de Povi, in UNed verband het MIRT onderzoek en visie Utrecht Nabij en meerdere lokale ruimtelijke strategieën.



Foto: Park Lepelenburg, indebuurt

Het IRP is in dit kader een visie die allereerst de verschillende thema's integraal afweegt en daarbij tot stand komt vanuit lokaal draagvlak in de regio. Het lokale draagvlak maakt dat het IRP een belangrijke schakel vormt richting de uitvoering. Die uitvoering zal lokaal geschieden, waarbij de uitgangspunten van het IRP worden verankerd in lokale omgevingsvisies en uitvoeringsallianties.

Het IRP volgt en geeft tegelijk ook de regionale inbreng aan de Novi, de Povi en de MIRT afspraken met het rijk. Het IRP heeft als op hoofdlijnen dezelfde uitgangspunten, zoals een gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen, de focus op binnenstedelijk en gemengd bouwen, op en nabij OV-knooppunten, het ontwikkelen van meerdere metropoolpoorten, het wiel met spaken, verdichten op regiopoorten, versterken van groen en landschap en de vitaliteit van kernen.

Het IRP kent ook enkele accentverschillen met bijvoorbeeld de Povi. De U16 ziet dit als input voor en een constructieve bijdrage aan het gesprek over de ruimtelijke kaders vanuit rijk en provincie. Vanuit een intensieve coöperatie is er een belangrijke en rijke strategische stap gezet in de regio, waarbij er sprake is van één gedeelde visie op de metropoolregio Utrecht vanuit rijk, provincie, regiogemeenten en waterschappen, die vertaald zijn in drie regionale plannen: Povi, IRP en Utrecht Nabij.

Hierbij heeft elke overheid eigen rollen; accommoderen, bewaken en uitvoeren. Deze rollen zijn vaak ook nog wisselend; op thema's, schaal en in verschillende gebieden.

Om de veranderingen van de komende decennia met vertrouwen tegemoet te treden is een gezamenlijke visie op de ruimte van de Utrechtse regio daarbij zo belangrijk.

We geven zo antwoord op de eisen die deze tijd aan onze besturen stelt, en werken gezamenlijk, maar met oog voor de eigen verantwoordelijkheden aan een robuuste regio in balans; aan gezond leven in een stedelijke regio.



1.2 UITGANGSPUNTEN DIE DE BASIS VORMEN VAN HET PERSPECTIEF

Het IRP is een stap in het ruimtelijk programmeren. De eerdere stappen die hierin zijn genomen vormen de uitgangspunten van dit IRP. Deze uitgangspunten vatten we hier kort samen:

Fase 1: De Ruimtelijk Economische Koers

In de Ruimtelijk Economische Koers is door de regio gekozen voor een regio waar gezond stedelijk leven voor iedereen centraal staat. De zes geformuleerde toekomstbeelden uit het REK vormen de principes die ten grondslag liggen aan alle te maken verstedelijkingskeuzes in de regio. De zes toekomstbeelden zijn:

1. Utrecht is in 2040 de Internationaal erkende regio voor life sciences, gezondheid en duurzaamheid;
2. Gemeenten in de regio zijn economisch complementair;
3. We kiezen voor een ongedeelde regio met voldoende woningen voor alle doelgroepen;
4. We groeien, met voorrang, op binnenstedelijke locaties, dat leidt tot kwaliteit en interactie;
5. We geven voorrang aan duurzame mobiliteit;
6. Groen, landschap en cultuurhistorie leveren een onmisbare bijdrage aan de stedelijke regio.

Ladder van verstedelijking

Een belangrijk uitgangspunt voor het Integraal Ruimtelijk Perspectief, vormt de door de regio gehanteerde ladder van te maken verstedelijkingskeuzes (waar laten we de opgaven voor wonen, werken en voorzieningen fysiek landen in de regio). In het kort komt deze ladder neer op een aantal uitgangspunten die voorrang geven aan binnenstedelijk en nabij OV bouwen, juist om het waardevolle landschap te sparen en om duurzame mobiliteit te stimuleren. Deze locatieladder betekent dat we bij voorkeur de grote keuzes voor verstedelijking benaderen via onderstaande volgorde:

1. Op binnenstedelijke locaties nabij OV-knooppunten
2. Overige binnenstedelijke locaties
3. Buitenstedelijke locaties nabij bestaande OV-knooppunten
4. Ontwikkelkansen nabij nieuwe OV-knooppunten en buitenstedelijk met hoogwaardig OV

Naast deze ladder voor verstedelijkingslocaties is het in de koers ook belangrijk dat op lokaal niveau vitaliteit van dorpen en steden geborgd moet worden.

Fase 2: De contour REP

De contour REP heeft de uitgangspunten van de REK vertaald in een aantal ruimtelijke vertalingen. Hierbij is een eerste integratieslag gemaakt en zijn toekomstbeelden geschetst van de regio, waarbij in de kaart van altijd de keuzes zijn vastgelegd die sowieso doorgang kunnen hebben. In de kaart van alles zijn alle mogelijke plannen ingetekend, waardoor een beeld ontstaat van de keuzes die gemaakt kunnen worden. In de contour is een beoordelingskader opgesteld waaraan de uiteindelijke visie getoetst wordt. Ook zijn er onderzoeksvragen geformuleerd die beantwoord moeten worden om tot keuzes te komen. Deze onderzoeksvragen zijn zoveel mogelijk in dit IRP beantwoord.

Beoordelingskader Contour

In het kader van de Contour is door de regio een beoordelingskader gemaakt, om verstedelijkingskeuzes af te wegen. Dit beoordelingskader zal in de vervolgstap Programmeren gehanteerd worden om de hoofdkeuzes te beoordelen.

Vanuit de inhoudelijke hoofddoelen: bevorderen van een gezonde, duurzame energieke regio; versterken economie; faciliteren verstedelijkingsopgave; verhogen ruimtelijke kwaliteit; en faciliteren slimme en toekomst vaste mobiliteit, zijn naast de bovengenoemde ladder ook als belangrijke uitgangspunten uit het beoordelingskader te distilleren o.a.:

- Het bevorderen van een gezonde leefstijl;
- Vergroten van de ruimtelijke kwaliteit;
- Het maken van gemengde gebieden;
- Nabijheid van wonen, werken, voorzieningen, groen en landschap;
- Het juist niet mengen met woningbouw van cruciale en potentievolle werkgebieden;
- Nieuwe woongebieden nabij de belangrijke werkgebieden van de toekomst;
- Het ontlasten van Utrecht Centraal door kwalitatief en kwantitatief goede alternatieve knopen te maken;
- Zicht op uitvoering en bekostiging.

Dit zijn slechts een aantal van de doelen uit het beoordelingskader. Deze hebben richting gegeven aan de keuzes die in het IRP worden gemaakt.



Foto: Bunnik Kromme Rijn, Ben Jurgens

Onderzoeksvragen Contour

In het kader van de besluitvorming rond de Contour REP zijn onderzoeksvragen per thema meegegeven voor de uitwerking in het IRP en Programmeren. Deze onderzoeksvragen hebben aan de basis gelegen voor het maken van dit IRP. Op vrijwel alle vragen is in dit IRP een antwoord geformuleerd. Sommige onderzoeksvragen zijn voor deze fase nog iets te gedetailleerd en zullen in de fase van Programmeren worden opgepakt. In de bijlage bij dit IRP is een overzicht van de onderzoeksvragen opgenomen en daarbij aangegeven waar in het IRP hierop wordt ingegaan.

Fase 3 (huidige fase): Integraal Ruimtelijk Perspectief

Dit perspectief is gebouwd op de uitgangspunten uit de eerdere fases. Samen met de 16 gemeenten, de provincie en andere belanghebbenden zijn op basis van de al staande uitgangspunten keuzes gemaakt voor het integrale perspectief. Deze keuzes worden in de komende hoofdstukken toegelicht.

Fase 4 (het vervolg): Regionaal Programmeren

Na het afronden van het perspectief staat het programmeren centraal. Dan gaat het veel meer om de stap richting de uitvoering. Op het niveau van de hele regio, maar ook lokaal en in deelgebieden. Er zal in passende allianties worden gewerkt. Vraagstukken op regionale schaal vergen veelal samenwerking tussen gemeenten, maar ook met rijk en provincie. Programmeren gaat over het langjarig met elkaar scherp sturen en monitoren om de benoemde opgaven te realiseren. Het gaat om flexibiliteit en adaptief meebewegen met de veranderende context. Er zal in slimme allianties gewerkt worden om de benodigde slagkracht in organisatie en middelen te bewerkstelligen.



1.3 DE OPGAVE IN EEN NOTENDOP

De regio Utrecht groeit. Om deze groei op te vangen staat de regio voor een keuze over hoe deze groei in te vullen. De vraag naar ruimte is groot, terwijl de regio niet groter wordt. Het doorgaan op de bekende manieren van groei, vooral in verstedelijking en mobiliteit, loopt tegen grenzen aan. Daarom moet er op een andere manier gekeken worden naar de systemen en naar combinaties van functies. Er is een schaa sprong nodig.

De opgaven die in dit IRP worden opgelost zijn verkend in de contour REP en in een aantal pijlerrapporten en onderzoeken verder verdiept. De vijf pijlers zijn:

- Groen, landschap en water
- Mobiliteit
- Wonen
- Werken
- Energie

Per pijler is de opgave scherp geduid. In dit IRP worden deze opgaven vertaald naar ruimte en met elkaar geïntegreerd.

De invloed van de coronapandemie

Ten tijde van het opstellen van het IRP is Nederland gebukt onder de beperkingen die de coronapandemie met zich meebrengt. Dit heeft directe effecten op ons gedrag en op onze samenleving. Economische sectoren staan onder druk, thuiswerken is de norm geworden en de immigratie is afgeremd.

Voor een deel zitten er in deze gedragsverandering kansen, bijvoorbeeld op het gebied van mobiliteit. Aan de andere kant kan de economische schade nog jaren negatief doorwerken. Op dit moment is nog niet te zeggen welke blijvende effecten corona zal hebben op de toekomst van onze regio. Daarom houden wij vooralsnog vast aan de prognoses voor bijvoorbeeld bevolkingsgroei en daarmee de woningbehoefte die wij nu kennen.

De weg richting uitvoering van dit perspectief verloopt via een adaptief ontwikkelpad en via het regionaal programmeren. Indien daar aanleiding toe is zullen bijgestelde prognoses in deze vervolgfases worden meegenomen.

De opgaven die we nu voor de regio zien worden hier samengevat:

1. Opgave landschap, water en groen

De opgave voor landschap, water en groen is om:

- De intrinsieke kwaliteit van landschap, inclusief de natuurwaarden en cultuurhistorie, te behouden en te verbeteren, de 'Utrechtse Trots'. De ontwikkeling van inherente natuurwaarden, inclusief de biodiversiteit, en de afleesbaarheid van cultuurhistorie maken hier onderdeel van uit.
- De toegankelijkheid van landschap, natuur en water te verbeteren en daarmee ruimte te bieden voor de groeiende recreatieve behoefte van een groeiende bevolking.
- Ruimte voor groen, natuur, cultuurhistorie en water in kwantitatieve zin zoveel mogelijk te behouden, ondanks de groeiende druk op de ruimte.
- Invulling te geven aan een nieuwe en duurzame balans tussen landbouw, natuur, waterbeheer en recreatie. Dit betekent dat er keuzes gemaakt moeten worden over waar welk aspect in het landschap leidend is en/of waar en hoe deze aspecten elkaar juist kunnen versterken. Transitie naar circulaire biodiverse en economisch rendabele landbouw maakt daar onderdeel van uit. Ook de energieopgave de juiste plek in het landschap geven valt onder deze opgave.
- Het invulling geven aan de water- en klimaatopgave, waaronder veiligheid in relatie tot overstromingen, voldoende water in relatie tot droogte, schoon en gezond water en het tegengaan van hittestress.

In het pijlerrapport Groen en Landschap is een kwantitatieve vertaling gemaakt van deze opgave. In totaal gaat het om het toevoegen van ruim 4.000 ha natuur- en recreatiegebied inclusief het toevoegen van ruim 400 kilometer aan recreatieve en ecologische verbindingen. Binnen deze groene opgave moet ook ruimte gevonden worden voor de klimaatopgave en voor de agrarische sector. De opgave voor landschap, water en groen is verbonden aan de doelstellingen voor gezond leven.

2. Opgave mobiliteit

De opgave voor mobiliteit is groot en is niet door de regio alleen op te lossen. De belangrijkste infrastructuur voor wegen en spoor worden beheerd door het Rijk, waardoor samenwerking tussen bestuurslagen essentieel is. Daarbij komt dat veel van het verkeer in de regio een bestemming en/of oorsprong buiten de regio heeft. De drukte op de weg en in de trein wordt dus voor een aanzienlijk deel bepaald door ontwikkelingen buiten onze regio.

Deze opgave is in U Ned in samenwerking met het Rijk en de Provincie onderzocht in het MIRT onderzoek Utrecht Nabij. Het Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij sluit nauw aan bij de uitgangspunten van de REP Contour en daarmee is er een stevige gezamenlijke basis voor samenwerking tussen Rijk en Regio voor verstedelijking en mobiliteit.

Uit deze onderzoeken blijkt dat de regio Utrecht richting 2030 afstevent op ernstige mobiliteitsknelpunten voor zowel auto, OV als fiets. De opgaven zijn het grootst in het stedelijk gebied van Utrecht en aan de randen ervan. Plekken waar ook veel aanvullende verstedelijking gepland staat.

De opgaven voor mobiliteit zijn slechts voor een beperkt deel afkomstig uit de verstedelijkingsambities. De regio zal door sterke autonome groei en door reeds gerealiseerde en geplande verstedelijking op alle modaliteiten vastlopen. Met name de wegen lopen vast, waardoor auto's en bussen vertraging oplopen. Daar komt bij dat deze congestie op veel plekken nu al voor overlast zorgt. Omdat de alternatieven (fiets, OV en deelmobiliteit) in veel gevallen onvoldoende concurrerend zijn met de auto (te langzaam, oncomfortabel, te druk) kiest verkeer binnen de regio nu in grote meerderheid voor de auto. Als we de problematiek op de wegen willen verminderen, is het verbeteren van de alternatieven de belangrijkste opgave.

Ook is er een opgave om de nabijheid te verbeteren voor plekken die wel fysiek dichtbij stedelijk kerngebied liggen, maar niet goed verbonden zijn met één van de modaliteiten, bijvoorbeeld het zuidelijke deel van het stedelijk gebied (m.n. Nieuwegein en IJsselstein) voor wat betreft OV. De bijkomende opgave bij het ontwikkelen van deze plekken komt voort uit de ambitie van gezond leven in een stedelijke regio; op deze drukke plekken willen we gezonde woon- en werkmilieus mogelijk maken door geluidsoverlast van mobiliteit te reduceren en bijvoorbeeld barrières op te heffen of nieuwe verbindingen te maken.

Vanuit deze opgaven voor mobiliteit komt een inzet op een schaa sprong van met name het regionale OV systeem als drager voor de verstedelijking in de regio in beeld, in combinatie met investeringen voor fietsverkeer en regionale afstemming voor het beperken van autoverkeer in de spits. Het doorgaande bovenregionale verkeer blijft gebruik maken van de bestaande hoofdstructuur van spoorwegen en snelwegen.

3. Opgave wonen

De totale woningbehoefte tot 2040 is ca. 104.000 tot 125.000 volgens de prognoses die samen met de Provincie zijn opgesteld. In de afgelopen jaren is deze behoefte een aantal keer naar boven bijgesteld, met name omdat de (buitenlandse) migratie naar de regio steeds hoger uitpakte dan voorspeld en de modellen daarop zijn aangepast. Het is juist de factor migratie die sterk gevoelig is voor conjuncturele schommelingen of andere maatschappelijke factoren, zoals we hebben kunnen zien in 2020. Daarom wordt gewerkt met een bandbreedte, waarbij we tot voor de coronapandemie op koers zaten richting de bovenkant van de bandbreedte. De komende jaren zal duidelijk worden welk effect het economisch herstel heeft op de bevolkingsgroei en met name de migratie.

Daarnaast is voor de korte termijn (2030) een afspraak gemaakt met het Rijk om te sturen op 30% overprogrammering van woningbouw aantallen om ervoor te zorgen dat er een buffer zit in de planvoorraad om te compenseren voor planuitval en planuitstel. Dit betekent dat op de korte termijn wordt gestuurd op een planvoorraad van 87.100 – 97.500 tot 2030. De planbehoefte tot 2030 (87.100 – 97.500) + de woningbehoefte 2030 – 2040 (37.000 – 50.000). In totaal dus 124.100 – 147.500.

We hanteren een bandbreedte in deze opgave om te zorgen voor een robuust woningbouwprogramma dat bestand is tegen veranderende omstandigheden in de komende 20 jaar door bijvoorbeeld tegenvallende aantallen woningen in binnenstedelijke projecten, bijgestelde prognoses voor de woningbehoefte. Het biedt ook mogelijkheden om plannen naar voren te halen en naar achteren te schuiven.

Kwalitatieve opgave

De vraag naar woningen heeft een belangrijke kwalitatieve component. Er is in 2020 een verdiepend onderzoek gedaan naar de kwalitatieve woningwensen in de regio door het bureau Companen. Het onderzoek laat zien dat we sterker moeten inzetten op het realiseren van stedelijke woonmilieus. Binnen de agglomeratie betekent dit centrumstedelijke en hoogstedelijke milieus. Mengen van wonen en werken, voorzieningen in de woonomgeving, en een mobiliteitsprofiel dat op het OV en fietsen is gericht. In de agglomeratie is eveneens een behoefte aan groenstedelijke milieus, waarvoor aan de randen van de stedelijke agglomeratie ruimte voor moet worden gevonden.

Buiten de stedelijke agglomeratie is een overschot aan dorpse milieus. Ook hier is dus behoefte aan milieus die net een stapje stedelijker zijn. Dit biedt kansen voor doelgroepen die in het kader van doorstroming en vitaliteit gewenst zijn in de kleinere en middelgrote kernen.

Toegankelijke woningmarkt voor iedereen

Het tekort aan woningen heeft geleid tot een woningmarktsituatie waarbij er niet voor iedere doelgroep voldoende ruimte is. Bij het inhalen van dit woningtekort is het van belang dat de opgave voor kwetsbare en minder kapitaalkrachtige doelgroepen in de gehele regio een plek krijgt. Om te zorgen voor een inclusieve regio en het tegengaan van ongelijkheid in de regio is het van belang dat iedere gemeente haar verantwoordelijkheid neemt om te bouwen voor verschillende inkomensgroepen (sociaal en middensegment) en specifieke doelgroepen die kwetsbaar zijn of moeilijk aan een woning kunnen komen.

Vitale kernen

Tenslotte is het voor het perspectief van de regio als geheel voorwaardelijk dat alle kernen in de regio een vitaal toekomstperspectief hebben. In vitaliteit voor kleine en middelgrote kernen spelen bevolkingsopbouw, woningvoorraad, economie, voorzieningenaanbod, mobiliteit, ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid een rol. Kleine en middelgrote kernen zijn allemaal verschillend en deze aspecten zullen dus in iedere kern in een andere mate spelen.



4. Opgave werken

Met het aantal inwoners groeit ook het aantal banen mee. De regio heeft een uitdaging voor zich liggen om niet alleen voldoende banen te creëren die op de juiste plek liggen, maar ook een transitie vorm te geven naar een duurzame en circulaire economie. De belangrijkste opgaven voor de economie:

Voldoende werkgelegenheid voor iedereen

De groei van de regio en met name stad Utrecht vertaalt zich naar een groei van 80.000 arbeidsplaatsen tot 2040 (Bron: STEC). 70.000 zullen landen in de stad Utrecht. Van de 80.000 arbeidsplaatsen voorzien we 15.000 arbeidsplaatsen via werken vanuit huis. Circa 28.000 arbeidsplaatsen in kantooromgevingen, 18.000 arbeidsplaatsen in gemengde milieus voor maatschappelijke doeleinden, 15.000 arbeidsplaatsen erbij op bedrijventerreinen, 4.000 arbeidsplaatsen in wetenschap gerelateerde omgeving. Het is van belang dat er arbeidsplaatsen worden gecreëerd voor alle opleidingsniveaus in de regio.

Versterken van het economisch profiel

De regio Utrecht kenmerkt zich door een grote diversiteit aan soorten werklocaties op relatief korte afstand van aantrekkelijke woonmilieus op een centrale plek in Nederland. Het versterken van de economische profielen in de regio draagt bij aan het versterken van de economie als geheel. Een duidelijk voorbeeld is de aanwezigheid van het wetenschappelijk cluster dat zich steeds sterker profileert onder het thema life sciences. Maar ook de maakindustrie kan sterker worden door sterkere profilering, waarbij complementariteit van verschillende clusters het uitgangspunt zou moeten zijn.

Circulaire economie

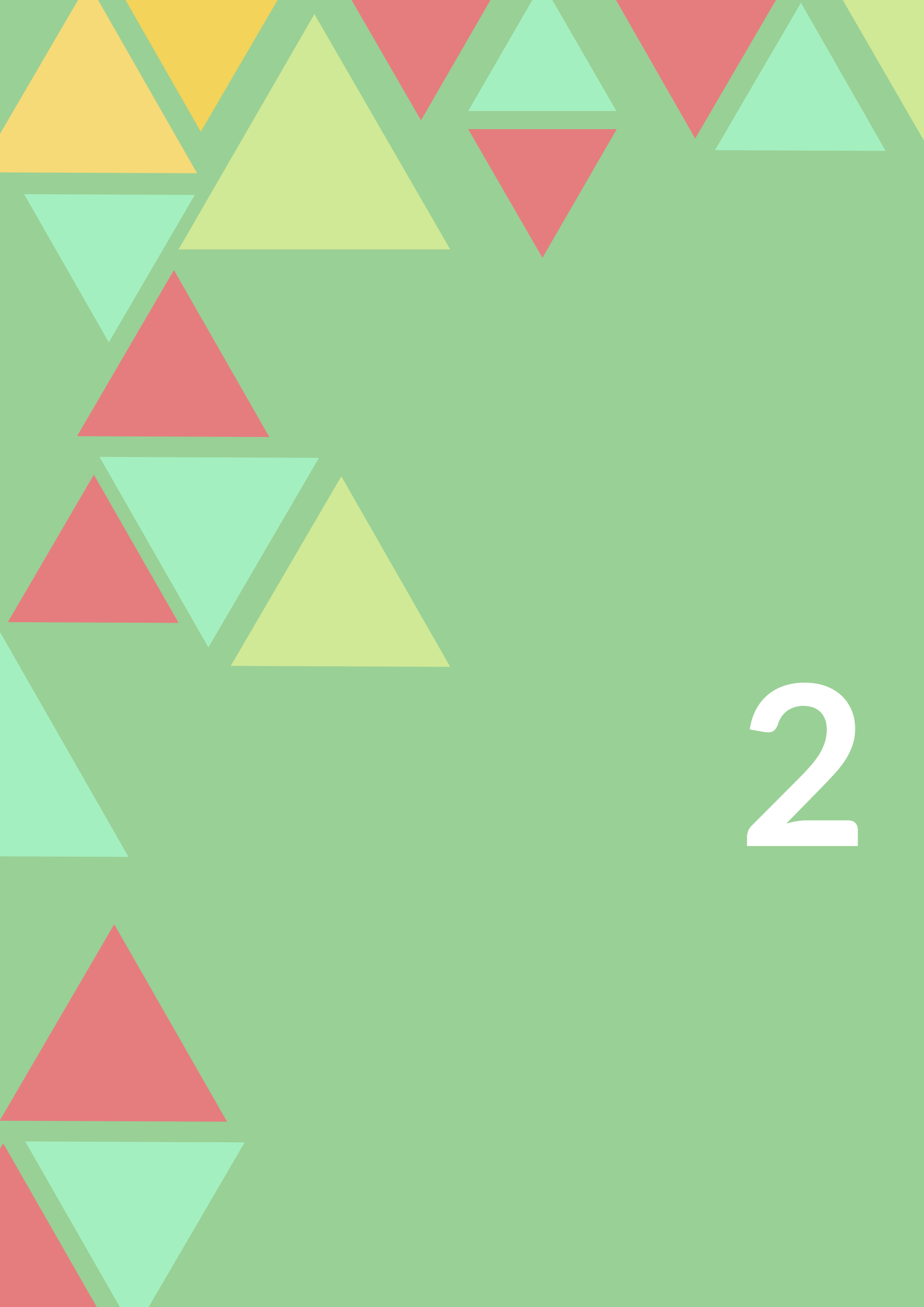
Nederland en ook de regio Utrecht moet meer vaart maken om tot een meer zorgvuldige omgang met (grond)stoffen, en productielijnen om te gaan. Zo willen we ook recht doen aan groei van de economie binnen de mogelijkheden die de aarde biedt zonder haar grondstoffen steeds verder uit te putten. Dit is niet alleen een opgave vanuit schaarste, maar juist ook een motor voor innovatie, een stimulans om betere netwerken te maken voor mensen en goederen.

5. Opgave Energie

In het najaar van 2015 spraken 195 landen in Parijs met elkaar af om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen en daarmee de opwarming van de aarde tegen te gaan. De Europese lidstaten hebben, op basis van het Parijsakkoord, afspraken gemaakt over het terugdringen van de CO₂-uitstoot. Voor Nederland ligt er een enorme maatschappelijke opgave op het gebied van de energietransitie.

In het Nationale Klimaatakkoord is besloten dat Nederland in 2030 49% CO₂-reductie gerealiseerd moet hebben ten opzichte van 1990. Dat betekent energie besparen, overstappen op duurzame technieken en duurzame energiebronnen in de regio benutten. Energie gaat meer ruimte vragen en het wordt meer zichtbaar in de stad en in het landschap. De nationale doelstellingen op CO₂ reductie heeft een doorwerking op alle pijlers: van het verduurzamen van de woningvoorraad tot duurzame mobiliteit, Van het verduurzamen van productieprocessen en het zorgen voor goed openbaar vervoer tot het opwekken van duurzame elektriciteit.

In de U16 willen we in uitwerking van de landelijke doelstelling en in relatie tot onze eigen ambities ten minste 1,8 TWh duurzame opwek realiseren in 2030 (landelijk 35TWh). Dat is 1/6 van onze verwachte elektriciteitsbehoefte in 2050. We benutten zoveel mogelijk de daken, maar dat is niet genoeg voor de opgave. We maken daarom ook ruimte voor zonnenvelden en windmolens. Langs snelwegen, bij bedrijventerreinen en in het landelijk gebied. Ook na 2030 is er een substantiële opgave om duurzame opwek ruimtelijk in te passen.



2



HET INTEGRAAL RUIMTELIJK PERSPECTIEF OP DE REGIO IN 2040: GEZOND LEVEN IN EEN STEDELIJKE REGIO VOOR IEDEREEN

De regio kiest voor gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen. In dit hoofdstuk maken we dit concreet in een integraal ruimtelijk perspectief op de regio. We schetsen dit perspectief (2.1) en werken dit vervolgens uit in ruimtelijke keuzes langs redeneerlijnen (2.2) en langs thema's (2.3).

Bestaande situatie Regio Utrecht 2020





Perspectiefkaart: Regio Utrecht in 2040







2.1 HET PERSPECTIEF

De regio Utrecht kiest voor gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen. Het perspectief dat we schetsen in dit IRP en de keuzes die daaruit volgen dragen bij aan het versterken van dit toekomstbeeld voor de regio.

We werken dit toekomstbeeld uit in een aantal perspectieven die leiden tot ruimtelijke keuzes. Deze perspectieven zijn geen alternatieven, maar zijn allemaal waar. Ze vormen een doorkijk en visie naar hoe we in 2040 in de regio leven.

Perspectief 1: In 2040 leven we in een groene en gezonde leefomgeving

Het leven van bestaande en nieuwe inwoners speelt zich in 2040 af in een gezonde en groene leefomgeving. Gezond en Groen begint bij de voordeur met o.a. speeltuintjes, sportvoorzieningen, parken en openbare ontmoetingsplaatsen en is verbonden met een netwerk van grote en kleine landschappelijke structuren op verschillende schaalniveaus, van plantsoen tot groene oever, van Heuvelrug tot veenweidegebied van Lekdijk tot Waterlinie en alles er tussenin. Landschap, water en groen vormen het centrale motief waarlangs het gezond leven plaatsvindt. Dit borgen wij door te werken met een maatschappelijke ladder waaraan ruimtelijke ontwikkelingen getoetst dienen te worden.

Binnen deze hoogwaardige landschappelijke context geven we vorm aan de stedelijke groei van wonen en werken en de toekomst van een circulaire economisch rendabele landbouw. We zorgen voor voldoende ruimte voor water, duurzame energieopwekking, recreatie en natuur.

‘Groen groeit mee’ is het leitmotief van de visie op de verstedelijking. Dit betekent dat we als regio kiezen om te groeien in landschappelijke kwaliteit en kwantiteit. Voor de stedelijke groei van de regio is de groei van het landschappelijke kwaliteit met het groene en blauwe netwerk voor natuur en recreatie randvoorwaardelijk. De woon- en werklocaties worden natuurinclusief, zowel in de openbare ruimte rekening als in de woningen en andere gebouwen.

Een gezonde leefomgeving nodigt uit tot gezond gedrag en gezonde mobiliteit. De leefomgeving stimuleert om tot te wandelen, fietsen, spelen, sporten en ontmoeten. Uitstoot van verkeer en industrie moet in 2040 teruggedrongen zijn.

Perspectief 2: In 2040 is duurzame mobiliteit de logische keuze

We zorgen ervoor dat in 2040 het kiezen voor duurzame mobiliteit voor de hand ligt. Door het concentreren en mengen van stedelijke functies op locaties dicht bij de stedelijke kern en rond knooppunten, die goed zijn ontsloten met fiets en OV, wordt het voor zoveel mogelijk mensen zo gemakkelijk mogelijk gemaakt om op een duurzame manier te bewegen door de regio.

Door een schaa sprong in het OV systeem wordt het OV voor de gehele regio beter toegankelijk. Het wiel met spaken vormt de basis van het regionale mobiliteitssysteem, dat op verschillende plekken wordt gevoed door regionale buslijnen en door een uitstekende fietsinfrastructuur. Op meerdere stations kan er op- en overgestapt worden op het (inter)nationale spoorwegnet. Stations ontwikkelen zich door tot multimodale hubs en op verschillende plekken wordt de overstap tussen verschillende modaliteiten makkelijk en comfortabel gemaakt.

Het autoverkeer is in 2040 een stuk schoner, maar de wegcapaciteit blijft een beperkende factor in de regio. Daarom werken we samen aan het beperken van de drukte in de spits, zodat we de hoeveelheid benodigd nieuw asfalt kunnen beperken.

Als regio voor gezond leven zijn fietsen en wandelen de meest vanzelfsprekende keuze. De infrastructuur voor gezonde mobiliteit is uitstekend op orde. Een uitgebreid regionaal netwerk van fietsinfrastructuur helpt ons snel en comfortabel door de regio te bewegen.

Perspectief 3: In 2040 is er ruimte voor alle nieuwe bewoners door het toevoegen van compacte stedelijke gebieden

De structuren van landschap, water en groen vormen de basis voor de kwaliteit van de regio en het mobiliteitssysteem zorgt ervoor dat we ons door de regio kunnen bewegen. Om het landschap zoveel mogelijk te ontlasten en het mobiliteitssysteem zo optimaal mogelijk te voeden kiezen we als grote lijn voor het concentreren van de groei van het aantal inwoners en banen rond de OV-knooppunten. Deze OV-knooppunten worden allemaal een stapje intensiever gebruikt dan we tot nu toe gewend zijn en we creëren daarmee een woon-werkmilieu dat stedelijker en meer gemixt is dan nu. Dit moet per knooppunt verder ingevuld worden op een manier die lokaal passend is. Zo is bijvoorbeeld stedelijkheid rond station Utrecht Leidsche Rijn van een andere orde dan



stedelijkheid rond een knooppunt als Breukelen.

Een stedelijke en gemengde woonomgeving sluit niet alleen aan bij ambities voor groen en mobiliteit, maar sluit ook aan bij de kwalitatieve woningbehoefte. De bevolking ziet er in 2040 anders uit dan vandaag. We bouwen om in 2040 de woningmarkt in balans te hebben. Voor een groot deel betekent dit dat we bouwen voor de doorstroming. Door een betere balans in de woningvoorraad en meer doorstroming komen meer mensen terecht in de woning die zij wensen. Een groot deel van de voorraad van eengezinswoningen kent in 2040 andere bewoners, waarbij de huidige vergrijzingsgolf in de toekomst leidt tot meer beschikbare gezinswoningen.

In de regio worden afspraken gemaakt over woningbouwprogrammering, waarbij de verantwoordelijkheid voor sociale en kwetsbare doelgroepen wordt gedeeld. Er zijn voldoende betaalbare woningen voor iedereen.

Perspectief 4: In 2040 profiteert iedereen in de regio van een sterke economie die volop in transitie is naar circulariteit

De kracht van de regio zit niet alleen in de kwaliteit van leven, maar ook in de kracht van de economie. In dit IRP maken we ruimte voor de drie grootste uitdagingen voor de economie in de regio: De transitie naar een circulaire economie; het zorgen voor werkgelegenheid voor iedereen; en het behoud en versterken van het economische profiel van de regio.

Hiervoor wordt ruimte gemaakt op verschillende manieren. Enerzijds zullen we steeds meer werken in gemengde stedelijke gebieden waar wonen, werken en voorzieningen bij elkaar komen. Plekken met een hoge dichtheid die intensief gebruikt worden. Rondom multifunctionele knooppuntlocaties die aangesloten zijn op het nationale treinennet is ruimte voor nieuwe kantoren. Rond het USP en de plekken die daarmee zijn verbonden ontwikkelt het wetenschapsmilieu zich verder door, waarbij het profiel van life sciences verder wordt versterkt. Ook stedelijke bedrijvenlocaties met lichte bedrijvigheid en productie worden geïntensiveerd en gecombineerd met o.a. wonen, bijvoorbeeld in de A12-zone en rond de regionale

multimodale hubs.

Maar niet alle functies lenen zich voor menging. Daarom reserveren we ruimte voor niet-mengbare bedrijvigheid die zich daardoor ook verder kan ontwikkelen. Ook beschermen we werkmilieus die kwetsbaar maar economisch waardevol zijn, vooral voor startende ondernemers. Juist op de niet-mengbare bedrijventerreinen geven we invulling aan de ruimte die de circulaire ketens vragen. De vraag naar bedrijventerreinen wordt opgelost door een combinatie van verdichting op bestaande terreinen en (intensief) programmeren van nieuwe terreinen. Dit betekent ook dat er nieuwe regionale bedrijventerreinen nodig zijn.

Samen creëren we in deze verschillende gebieden genoeg werkgelegenheid voor de groeiende bevolking. Hoewel de verschillende soorten werkgebieden ieder andere eisen stellen aan hun omgeving werken we voor alle gebieden aan het versterken van het profiel, zodat verschillende gebieden complementair zijn aan elkaar en we binnen de regio niet op locaties met elkaar concurreren.

Perspectief 5: In 2040 zijn ook kleine en middelgrote kernen in de regio vitaal en dynamisch

Naast meer stedelijke, compacte en op fiets en OV gerichte milieus spelen er lokaal specifieke vraagstukken, met name in de kleinere kernen in de regio, waarvoor ook ruimte gemaakt moet worden. Deze kernen dreigen te krimpen door huishoudensverdunding – door demografische veranderingen wonen er gemiddeld steeds minder mensen in een woning. Voor gemeenten waar deze opgave speelt worden afspraken gemaakt over het bijbouwen van woningen voor de eigen vitaliteit en marktdynamiek. Het versterken van de vitale kernen zorgt ervoor dat toegang tot werk, voorzieningen en landschap overal in de regio goed georganiseerd is.

Perspectief 6: In 2040 is de regio op weg naar energieneutraliteit

We hebben energie nodig om te werken, te wonen en voor vervoer. Ons huidige gebruik van fossiele brandstoffen hiervoor zorgt voor opwarming van de aarde. We zitten aan het begin van een transitie van fossiele energie naar duurzame energie. Regionaal nemen wij hierin onze verantwoordelijkheid.

In 2040 willen we een flink eind op weg zijn naar de nationale klimaatdoelen voor 2050 (95% CO2 reductie). Dit betekent dat we voldoende ruimte hebben voor duurzame opwekking van energie, en dat het verminderen van energieverbruik volop onderdeel is van de manier



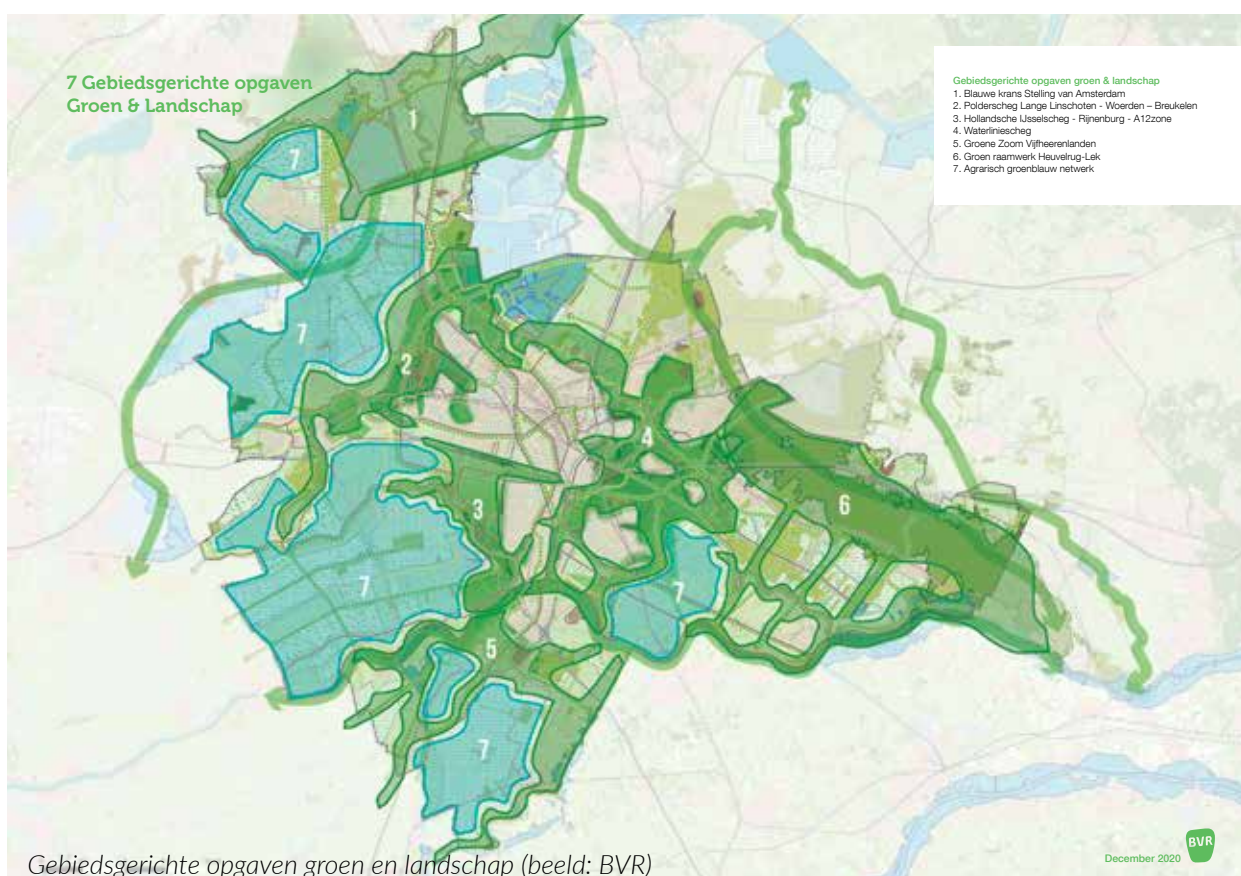
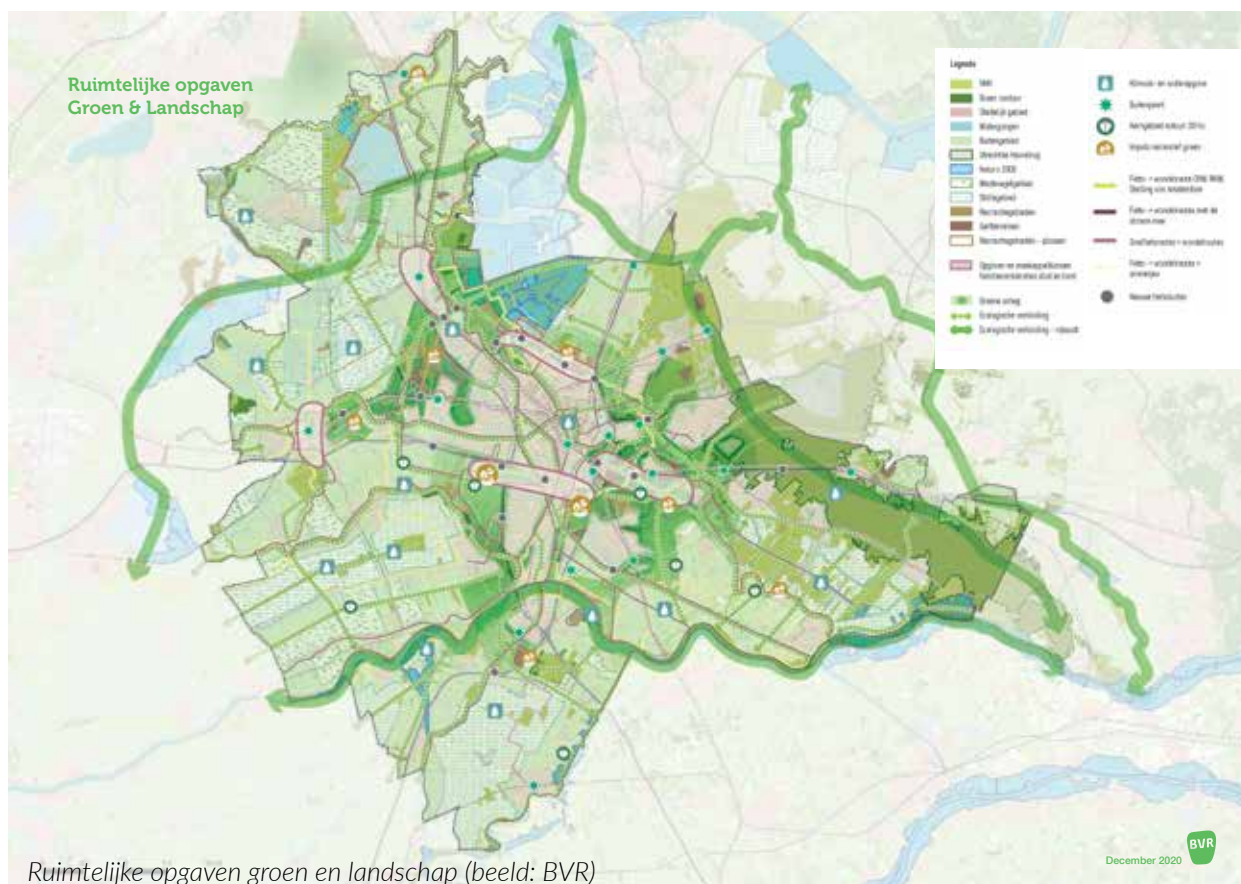
Foto: Siebe Swart

waarop we leven en onze samenleving inrichten.

Perspectief 7: In 2040 leven we in een klimaatadaptieve en waterrobuuste regio

Het klimaat verandert. Hierdoor neemt de kans op wateroverlast, hitte, droogte en overstromingen toe. Dit zet de economie, leefbaarheid, landbouw en natuur onder druk, maar biedt ook volop kansen om de regio mooier en gezonder, veiliger en duurzamer te maken. In 2040 hebben we onze samenleving en leefomgeving aangepast aan de gevolgen van klimaatverandering. Klimaat- en waterrobuust inrichten is dan een vanzelfsprekend onderdeel van onze plannen.

Zoals afgesproken in de regionale adaptatiestrategie zorgen we ervoor dat in 2040 nieuwbouw en herstructurering klimaatadaptief gebeurt. Dit betekent met voldoende ruimte voor water, minder stenen en het juiste groen. Hiermee beperken we water- en droogteoverlast en gaan we hittestress tegen. Het bebouwd gebied fungeert steeds meer als spons, waarbij water zo lang mogelijk wordt vastgehouden en water wordt gebufferd voor droge perioden. We zorgen voor voldoende koelte- en schaduwplekken en zwemwater, zodat de regio ook bij warm weer leefbaar is. We zetten in op klimaatadaptieve landbouw en natuurontwikkeling. We beschermen 'vitale en kwetsbare functies' die essentieel zijn voor het functioneren van de maatschappij tegen extreme weersinvloeden – denk hierbij aan het elektriciteitsnet, ICT-voorzieningen, gezondheidszorg, etc. We streven naar een natuurlijk, robuust en veerkrachtig (grond) watersysteem, dat in balans is en pieken kan opvangen in natte en droge perioden. We versterken het klimaatbewustzijn en handelingsperspectief van bewoners en bedrijven. Op die manier werken we samen aan een gezonde en leefbare regio.



2.2 ACHT REDENEERLIJNEN DIE LEIDEN TOT RUIMTELIJKE KEUZES

De perspectieven op de regio leiden tot integrale ruimtelijke keuzes die hieronder worden toegelicht aan de hand van de acht redeneerlijnen.

REDENEERLIJN 1: DE UTRECHTSE TROTS ALS BASIS *Ontwikkeling landschap, water en groen is voorwaardelijk voor de groei van de regio*

Het landschap, de cultuurhistorie, de natuurgebieden, parken, plassen en rivieren vormen de grote trots van de regio. De ambitie tot het behoud en de versterking van deze landschappen en groenstructuren is de eerste stap in de visie op de verstedelijking van de regio. Het leggen van deze groene basis is een voorwaarde om te komen tot de visie voor gezond leven in een stedelijke regio. Groen is voorwaarde voor groei.

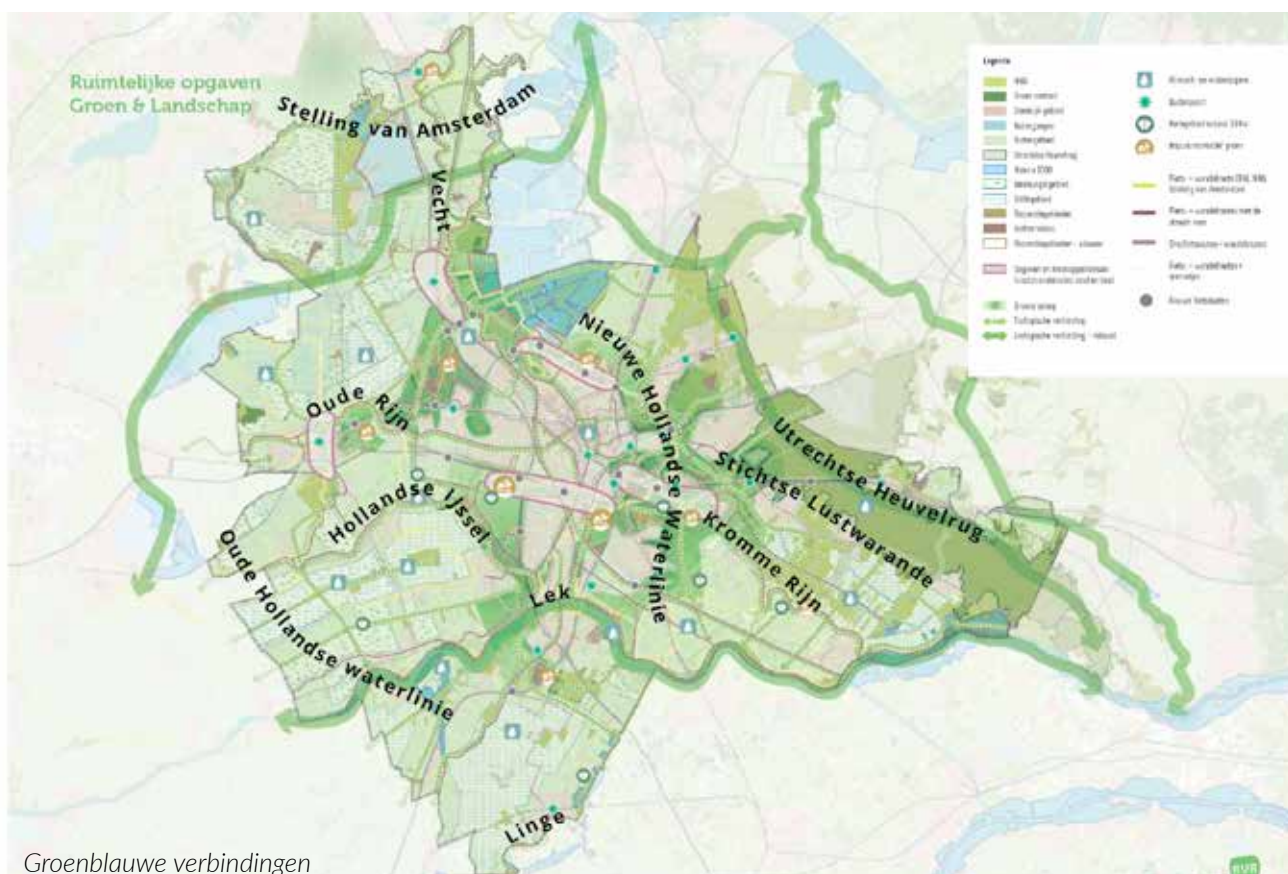
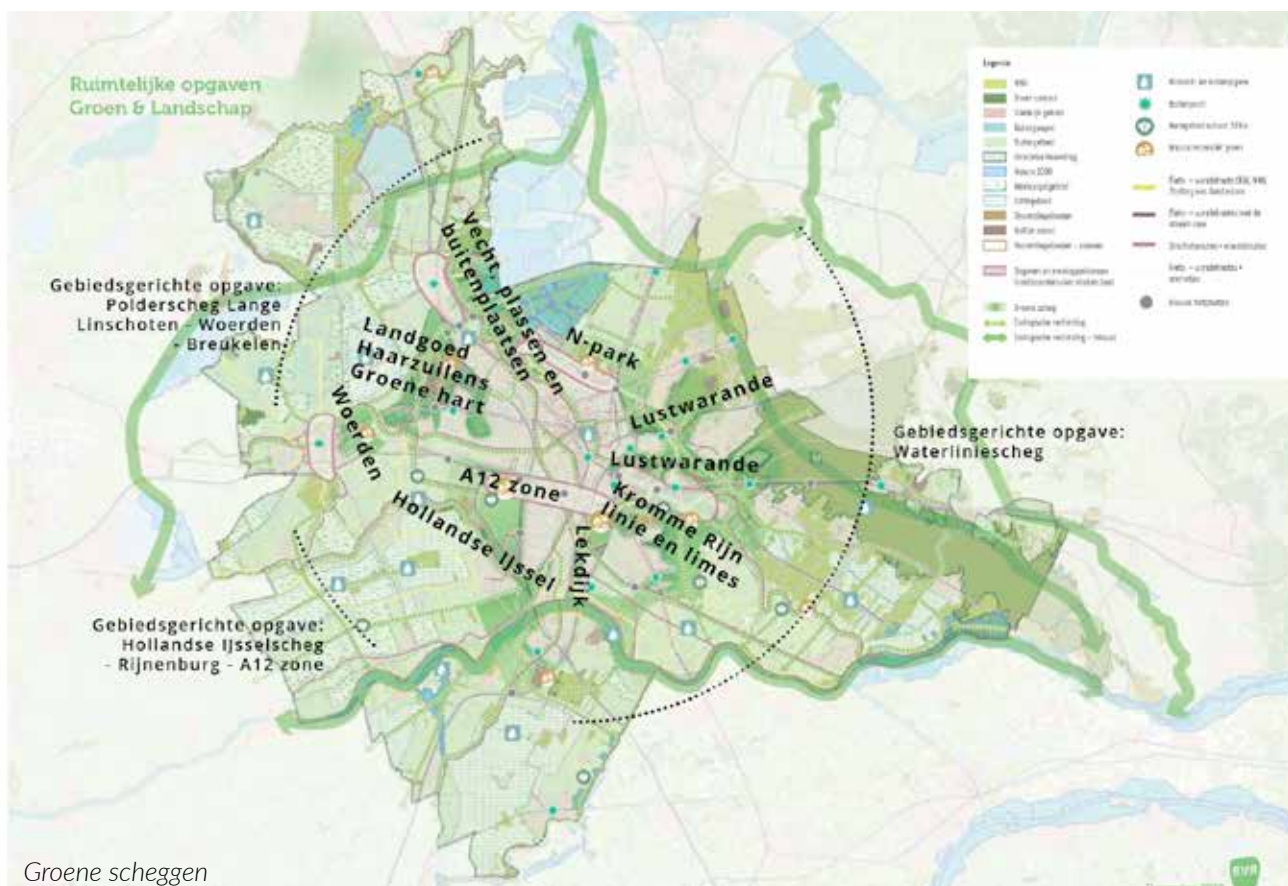
Daarom wordt de financiering van de landschappelijke opgave in samenhang gezien met de verstedelijking. De landschappelijke opgaven zijn net als infrastructuur voorwaardelijk voor de groei van de regio. Groenopgaven in de stedelijke openbare ruimte en direct aansluitend op stedelijke ontwikkelingen zijn direct te koppelen. Andere regionale opgaven zijn indirect randvoorwaardelijk. De regio zal voor de benodigde investeringen samenwerken met Provincie, Gemeenten, het Rijk, Waterschappen, Natuurbeheerders, eigenaren en andere belanghebbenden. Het programma 'groen groeit mee', waarin de provincie Utrecht samenwerkt met de waterschappen en regio's, speelt hierin een belangrijke rol.

De ruimtelijke keuzes voor groen, landschap en water staan niet op zichzelf. De keuze om groen voorop te zetten betekent ook iets voor de ontwikkeling van steden en dorpen. Het is ook een keuze om zo weinig mogelijk (grootschalige) uitleglocaties te ontwikkelen en waar deze toch nodig zijn in te zetten voor de verbetering van het omliggende landschap.

Keuzes die bij deze redeneerlijn horen:

- Op alle schaalniveaus wordt daarom gekozen voor een ambitieus programma voor landschap, water en groen dat meegroeit met de regio. Dit betekent:
 - Het versterken van de intrinsieke kwaliteit van het landschap, inclusief de natuurwaarden en cultuurhistorie.
 - Vergroten van de ruimte voor groen, natuur, cultuurhistorie en water in kwantitatieve zin.
 - Vergoten van de toegankelijkheid van landschap, en daarmee ruimte te bieden voor de groeiende recreatieve behoefte van een groeiende bevolking.
 - Het bieden van perspectief aan het landelijk gebied en specifiek aan de agrarische sector.
 - Ruimte voor en/of integreren van de wateropgave en klimaatadaptatie.
 - Adem- en beweegruimte voor een groeiende bevolking met een steeds grotere behoefte aan ruimte voor recreatie en natuurbeleving.

- Kiezen voor deze acht principes voor de realisatie van de programmatische opgave voor landschap water en groen:
 - Het Utrechts landschap is de kwaliteitsdrager voor de hele U16. Dit betekent dat alle ontwikkelingen in de regio ruimtelijk zijn verbonden met het landschap. Onafhankelijk van de aard van de ontwikkeling, wordt er over nagedacht hoe deze ontwikkeling zich verhoudt tot het versterken van de kwaliteit van het landschap.
 - Slim clusteren van de landschapsopgaven per deelgebied. Gebiedsgericht uitwerken van de landschapsopgaven in coalities van verschillende stakeholders, gemeenten en andere partijen gekoppeld aan of gecombineerd met andere doelen.
 - Stad en land verbinden door de opgaven voor recreatie, natuur en landschap te verweven met die van de stad. Door deze ruimtelijk de steden in te trekken met groenblauwe verbindingen, scheggen en het aanleggen van ontbrekende schakels in het netwerk. De druk op bestaande kwetsbare gebieden wordt verspreid.
 - Logisch ecologisch netwerk bouwen dat bestaande en nieuwe natuurgebieden met elkaar verbindt en zorgt voor verbeterde mogelijkheden tot uitwisseling van flora en fauna, wat zorgt voor een grotere biodiversiteit.
 - Landschapselementen herstellen die sinds midden 20e eeuw zijn verdwenen uit het landschap en bouwen aan een fijnmazig netwerk van levendige boerensloten en soortenrijke slootkanten.
 - Meekoppelkansen in verschillende opgaven benutten, met name op locaties waar landschaps- en natuuropgaven nabij water-, stedelijke ontwikkelings- of energieopgaven liggen.
 - Landschap, water en groen-inclusief ontwikkelen, waarbij de verbinding tussen landschap, water en groen en de (stedelijke) ontwikkeling vanzelfsprekend is en een winwinsituatie ontstaat.
 - Toekomstbestendige landbouw, waarbij een duurzaam economisch perspectief wordt geboden aan de agrarische sector en waar deze sector ook een belangrijke beheerder van het waardevolle landschap is.



- Naast deze ruimtelijke keuzes geven een aantal meer programmatische keuzes sturing aan het uitvoeren van de ontwikkeling van groen en landschap:
 - Voor het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug wordt ingezet op het vergroten van het nationaal park en het robuuster maken van de Heuvelrug voor natuur en recreatie.
 - Voor het Groene Hart wordt aangesloten bij de agenda van het NOVI-gebied en de daarbij horende overleggen en afspraken voor het Groene Hart.
- Kiezen voor een leefbare en gezonde regio is ook kiezen voor een waterrobuuste en klimaatbestendige regio:
 - De openbare ruimte in de regio wordt ingericht met gezond leven als uitgangspunt. Het groen begint zoveel mogelijk bij de voordeur en staat in verbinding met grotere groenstructuren, met wandel- en fietspaden.
 - De openbare ruimte draagt bij aan het verminderen van hittestress. De groenblauwe daken, groene gevels en boomrijke straten en pleinen zorgen voor koele woningen en aangename ontmoetingsplekken in de zomer, zonder hittestress.
 - Waterretentie en infiltratie zorgen ervoor dat er geen aanvullende druk op het watersysteem komt. Hevige regenval wordt opgevangen in wadi's en waterpleinen (en zorgt niet voor overstorten van rioolsystemen). En het robuust aangelegde watersysteem met voldoende verversing zorgt ook bij hogere temperaturen voor een goede waterkwaliteit met volop leven en levendigheid in en langs het water.
 - Nieuwe verstedelijking wordt natuurinclusief & klimaatadaptief ontworpen.

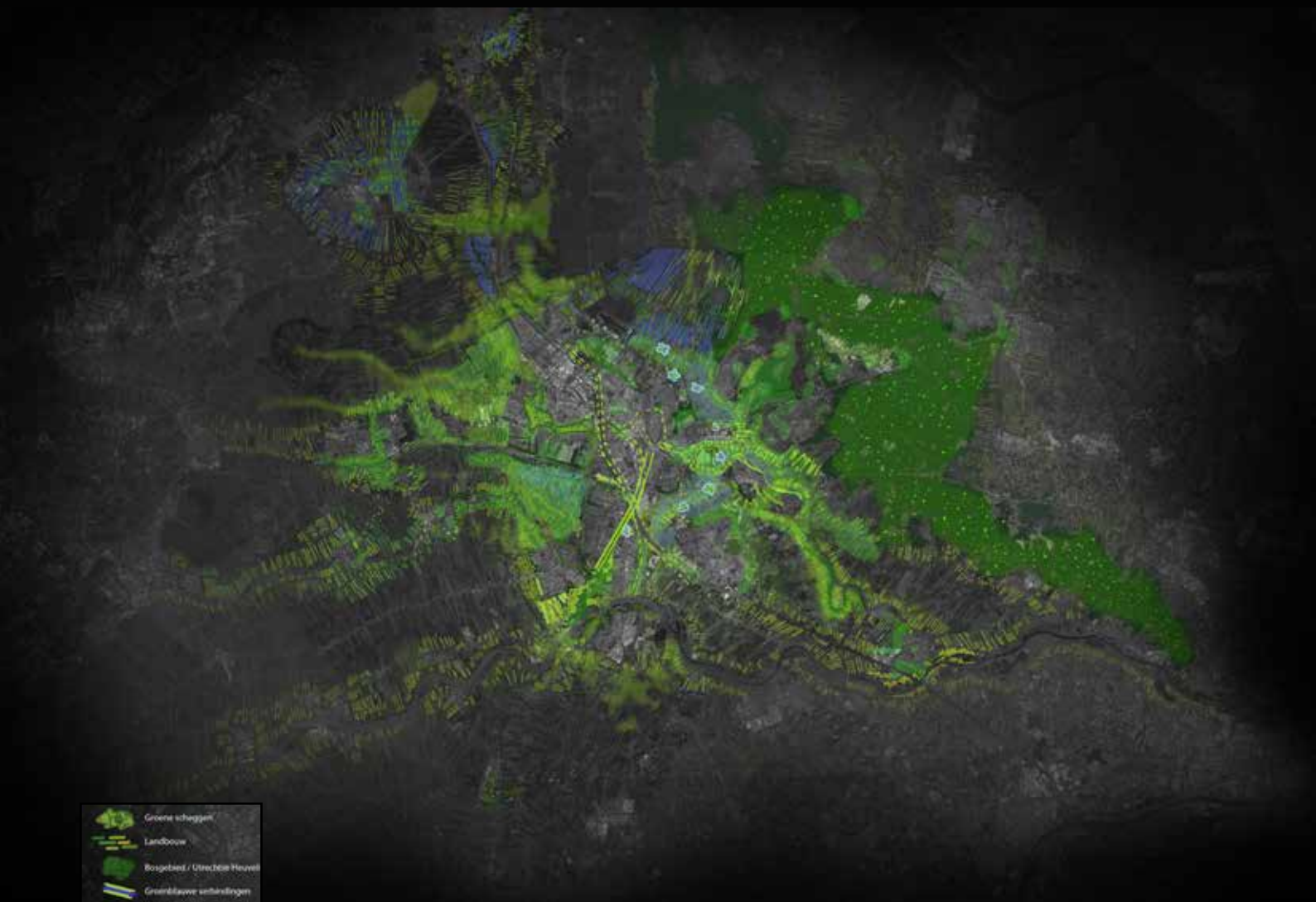
De schaa sprong voor landschap, water en groen voor de regio U16 op basis van deze redeneerlijn is gekwantificeerd (U16 Ruimtelijke Opgave Groen & Landschap 2020-2040, BVR dec 2020) en bestaat uit:

- Groene scheggen zorgen voor de verbinding tussen stad en landschap en dat groene kwaliteiten vanuit de stad dichtbij en goed toegankelijk zijn. De groene scheggen zijn landschappen van elk tientallen km² groot. In deze scheggen liggen diverse functies van landbouw tot natuur, recreatie en cultuurhistorie. De intensiteit van recreatief bezoek en gebruik varieert van parken in de stad, recreatiegebieden in de stadsranden zo dicht mogelijk bij de woonomgeving (2-5 km) afstand van de centra, tot verder weg gelegen gebieden met natuur, landbouw en recreatie tot recreatief medegebruik in het agrarisch gebied.

Deze groene scheggen sluiten aan op de groenstructuren in de stad Utrecht, zoals in de RSU verder uitgewerkt en brengen daarmee het groen vanuit de regio tot in de haarvaten van de stad. Er zijn 6 á 10 scheggen benoemd.

- Groen Blauwe verbindingen zijn groen ingerichte langzaamverkeer-verbindingen die nodig zijn om grote landschappen voor recreanten te ontsluiten (over land en water) en om ecologische verbindingen te maken. Daarbij heeft het fietsnetwerk ook een belangrijke rol in de regionale verplaatsingen voor wonen, werken en onderwijs. Door fiets- en wandelroutes te voorzien van groene bermen, natuurvriendelijke oevers en beplantingen en om de paar km groene rustpunten te creëren, ontstaat in de U16 een robuust netwerk langs de U16 stromen en cultuurhistorische structuren. Een deel van het netwerk is reeds aanwezig. Om het netwerk te completeren zijn 38 natuurschakels en 13 recreatieve verbindingen benoemd. Om barrières op te heffen zijn 19 fietsduchten, 3 ecoducten en 16 kleinere faunapassages benoemd.
- Regionale natuurkerngebieden hebben een oppervlakte van minimaal 30 ha en worden gerealiseerd in gebieden waar Natuur Netwerk Nederland ontbreekt. Er zijn 7 natuurkernen benoemd om het Natuur Netwerk Nederland te completeren (realiseren van de NNN is een zelfstandige opgave die door de provincie in de regio wordt uitgevoerd).
- Groene contour gebieden, natuurgebieden die nog niet gerealiseerd zijn op aangewezen landbouwgronden in de U16. Gedeeltelijk vallen deze samen met de scheggen maar het grootste deel ligt in het landelijk gebied.
- Herstel van erfbeplanting en kleine landschapselementen in landelijk gebied.

In totaal gaat het om het toevoegen van 4.110 ha natuur en recreatiegebied. Dat is inclusief 394 kilometer aan nieuwe recreatieve en ecologische verbindingen. Voor natuurgericht slootkanten beheer komt daar nog bij waarvoor 10.000 km oever voor in aanmerking komt. Ook worden snelfietsroutes en 9 buitenpoorten, bestaande stations die zich ontwikkelen tot recreatief transferia, die een gezond alternatief vormen voor de autobereikbaarheid van landschappen en recreatiegebieden buiten de stad, benoemd die onder mobiliteit in dit IRP worden gekwantificeerd. De wateropgave is nog niet gekwantificeerd in dit overzicht maar kan veelal meegekoppeld worden in het oppervlak van andere opgaven.



Versterken van groen-blauwe netwerken



Vertaling van de ambitie in regionale opgaven

De opgave is ruimtelijk vertaald in een zeven gebiedsgerichte (intergemeentelijke) opgaven en vier algemene opgaven. De gebiedsgerichte benadering geeft aanleiding om samenwerkingen aan te gaan en te werken aan ontwikkeling van concrete landschappelijke programma's die voorwaardelijk zijn voor de verdere groei van de regio.

De vier algemene opgaven om de schaa sprong te maken zijn:

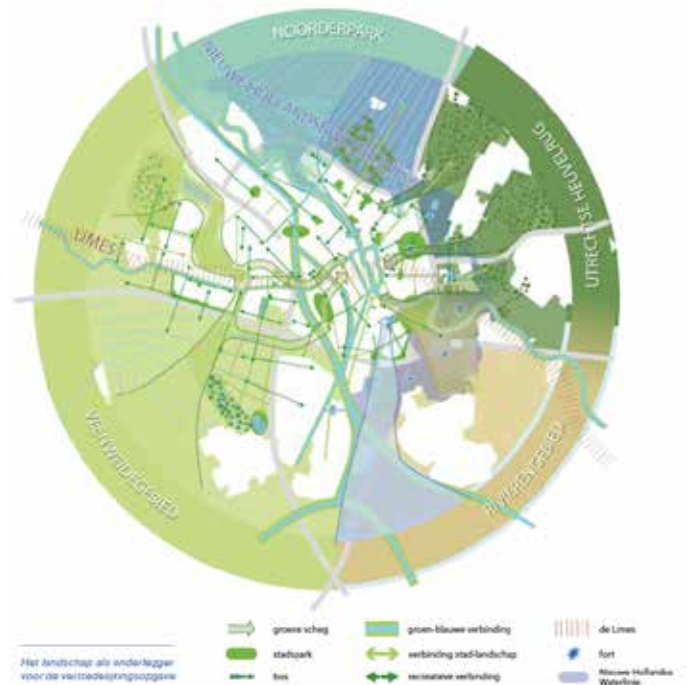
- Financiën regelen voor beheer/onderhoud en inrichting van bestaande en nieuwe natuur- en recreatiegebieden waaronder ook kleine landschapselementen.
- U16 Netwerk groenblauwe verbindingen versterken en toevoegen van nieuwe verbindingen ten behoeve van recreatie en natuur en een aantrekkelijke en klimaatrobuuste leefomgeving.
- Stimuleren van de transitie van reguliere landbouw naar economisch rendabele kringlooplandbouw.
- Water en groen behouden en toevoegen in de steden en dorpen. Voor het bestaande stedelijke gebied is niet een aparte gebiedsopgave omschreven. Hier liggen echter ook nadrukkelijk opgaven voor landschap, groen en klimaatadaptatie.

Deze gebiedsgerichte opgaven om de schaa sprong te maken zijn:

1. *Blauwe krans Stelling van Amsterdam*
2. *Polderscheg Lange Linschoten - Woerden - Breukelen*
3. *Hollandsche IJsselscheg - Rijnenburg - A12zone*
4. *Waterliniescheg*
5. *Groene zoom Vijfheerenlanden*
6. *Groen raamwerk Heuvelrug-Lek*
7. *Agrarisch groenblauw netwerk*

Naast deze ruimtelijke keuzes geven een aantal meer programmatische keuzes sturing aan het uitvoeren van de ontwikkeling van groen en landschap:

- Voor het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug wordt ingezet op het vergroten van het nationaal park en het robuuster maken van de Heuvelrug voor natuur en recreatie.
- Voor het Groene Hart wordt aangesloten bij de agenda van het NOVI-gebied en de daarbij horende overleggen en afspraken voor het Groene Hart.
- De openbare ruimte in de regio wordt ingericht met gezond leven als uitgangspunt. Het groen begint zoveel mogelijk bij de voordeur en staat in verbinding met grotere groenstructuren. Nieuwe verstedelijking wordt natuurinclusief ontworpen.



Groen van landschap tot voordeur: Ook voor de RSU is het landschap de onderlegger (beeld: RSU)

- De openbare ruimte draagt bij aan het verminderen van hittestress en nieuwe verstedelijking wordt klimaatadaptief ontworpen. Waterretentie en infiltratie zorgen ervoor dat er geen aanvullende druk op het watersysteem komt.
- De financiering van de groen-blauwe agenda wordt in samenhang gezien met de verstedelijking, met name in de stedelijke openbare ruimte en de groene scheggen. Grotere groenopgaven zijn net als infrastructuur voorwaardelijk voor de groei van de regio. De regio zal voor de benodigde investeringen samenwerken met Provincie, Gemeenten, het Rijk, Waterschappen, Natuurbeheerders, eigenaren en andere belanghebbenden. Het programma 'groen groeit mee' speelt hierin een belangrijke rol.

De ruimtelijke keuzes voor groen, landschap en water staan niet op zichzelf. De keuze om groen voorop te zetten betekent ook iets voor de ontwikkeling van steden en dorpen. Het is ook een keuze om zo weinig mogelijk (grootschalige) uitleglocaties te ontwikkelen en waar deze toch nodig zijn in te zetten voor de verbetering van het omliggende landschap.



REDENEERLIJN 2: KEUZES VOOR DUURZAME MOBILITEIT

Nabijheid en netwerk zorgen voor duurzaam mobiliteitsgedrag

De regio Utrecht ligt als een spin in het web van het Nederlandse auto- en spoorwegennet. Een groot deel van het verkeer in de regio is nationaal geïënteerd. Deze goede verbondenheid is een kracht van de regio, maar de opgaven die samenhangen met groeiende mobiliteitsstromen kunnen slechts deels door de regio beïnvloed worden.

We zorgen ervoor dat in 2040 het kiezen voor duurzame mobiliteit voor de hand ligt. Door het concentreren en mengen van stedelijke functies op locaties dicht bij de stedelijke kern en rond knooppunten, die goed zijn ontsloten met fiets en OV, wordt het voor zoveel mogelijk mensen zo gemakkelijk mogelijk gemaakt om op een duurzame manier te bewegen door de regio.

Organiseren van nabijheid

Allereerst door het hiermee organiseren van nabijheid. Dit betekent dat functies als wonen, werken en voorzieningen steeds meer gemengd worden en ook toegang tot groen in de directe leefomgeving aanwezig is. Hierbij horen hogere dichtheden naarmate de OV bereikbaarheid beter is. Door nabijheid te organiseren zijn alle benodigde dagelijkse functies binnen wandel- en fietsafstand aanwezig. Het versterken van de wandel- en fietsinfrastructuur draagt bij aan deze nabijheid en brengt wonen, werken, voorzieningen en recreatie dicht bij elkaar. Dit principe van nabijheid geldt voor de gehele regio. Het betekent dat in alle kernen invulling wordt gegeven aan nabijheid en het bij elkaar brengen van functie. Nabijheid kan ook relatief zijn door goede verbindingen met de fiets of het OV.

Schaalsprong OV: Wiel met spaken

Ten tweede door de toegang tot het OV op verstedelijkingslocaties voor zoveel mogelijk mensen zo makkelijk mogelijk te maken. Hiervoor wordt op regionaal niveau ingezet op het systeem “wiel met spaken” wat zo mogelijk gefaseerd wordt gerealiseerd, waardoor het bewegen van plek tot plek in de regio verbeterd wordt met hoogwaardige en frequente verbindingen die minder alleen gericht zijn op Utrecht Centraal, maar juist ook op een aantal andere knopen in het netwerk, zoals het Utrecht Science Park en Leidsche Rijn. Op een aantal knooppunten wordt het mogelijk over te stappen tussen dit regionale systeem en het nationale OV-netwerk of van auto op OV op zogenaamde multimodale hubs.

Dit systeem van het wiel met spaken steekt diep de regio in en wordt bij alle knooppunten gevoed door het verbeteren en aanleggen van fietsroutes en toeleidende OV-lijnen. Zo wordt ook de regio verbonden met het

wiel met spaken en ontstaat een regionaal netwerk van hoogwaardige (snel)fietsroutes.

Beperken groei autoverkeer

In de regio is op de meeste corridors van het hoofdwegennet geen ruimte voor groei van de automobilititeit. Iedere vergroting van de regionale wegcapaciteit leidt uiteindelijk tot grotere knelpunten op deze corridors, waarbij de Ring Utrecht de bottleneck is. Het ervoor zorgen dat de groei van automobilititeit in de spits afgeremd wordt is daarmee een belangrijk doel voor de regio. Als we de groei van de automobilititeit faciliteren staat dat haaks op onze uitgangspunten van gezond stedelijk leven en heeft dat negatieve impact op de leefomgeving: meer autoverkeer in de stad/ naar bestemmingen én extra druk op het hoofdwegennet, meer (geluids)overlast op omgeving en meer sluipverkeer.

Het is van belang om hierin samen met de rijksoverheid op te trekken; als het rijk de kosten van automobilititeit verder laat dalen en in het hele land meer snelwegcapaciteit toevoegt, roeien gemeenten met hun beperkende maatregelen tegen de stroom in. Uitgangspunt voor de gemeenten is dat de landelijke autonome groei van (auto)mobilititeit er niet toe mag leiden dat we rond regiopoorten of in kernen niet kunnen verstedelijken. Daar hoort bij dat we met het rijk tot afspraken komen waarbij we verstedelijking én de inzet van regionaal mobiliteitsbeleid koppelen aan rijksinvesteringen in alternatieven én het reduceren van (auto)mobilititeit op nationale corridors. Daarvoor zullen we per corridor of deelgebied (mobilititeitsscheg) in het vervolgonderzoek van U Ned scherp in beeld moeten brengen welke stromen een regionale oorsprong hebben of afkomstig zijn van nieuwe verstedelijking en welk stromen het gevolg zijn van landelijke autonome groei van het autoverkeer. Tevens gaan we samen met andere overheden aan de slag om de alternatieven beter te maken, maar ook gedragsverandering te stimuleren door bijvoorbeeld afspraken te maken over parkeerbeleid, beprijzen en het maken van afspraken met werkgevers en onderwijsinstellingen.

Deze inzet geldt voor de hele regio en is in het stedelijk gebied en de grote verstedelijkingslocaties direct om de stad, waar we door middel van het principe van nabijheid verstedelijking in hoge dichtheden kunnen combineren met OV en fietsoplossingen van zeer hoge kwaliteit, zeer kansrijk. Veelal op grotere afstand van de stad liggen verstedelijkingslocaties rond regiopoorten. Dit zijn goed multimodaal ontsloten locaties waarvan we een grote bijdrage aan de verstedelijkingsopgave verwachten. Het is op deze locaties niet realistisch om hetzelfde effect te verwachten van de inzet op ander mobiliteitsbeleid omdat voor veel reizen OV en fiets minder en auto meer vanzelfsprekend zijn dan in het stedelijk gebied.



Adaptieve aanpak

Op deze plekken gaan we aan de slag met een pragmatische en adaptieve aanpak waarbij we vooropstellen dat we de gewenste verstedelijking mogelijk gaan maken en waarbij we ervoor waken dat de discussie over nationale netwerken, bijvoorbeeld de capaciteit van de Ring Utrecht, verhindert dat we bij verstedelijkingslocaties aan de slag kunnen. Dat betekent dat we op kwetsbare plekken als aansluitingen of kruisingen bekijken of kleine investeringen lokale problematiek kunnen verlichten en/of verstedelijkingslocaties aantrekkelijker kunnen maken. En het betekent een gerichte inzet op ketenmobiliteit waarbij sterke OV-corridors gekoppeld worden aan fiets, P+R, deelmobiliteit en regiopoorten.

Als verstedelijking in combinatie met regionale en landelijke ontwikkelingen in mobiliteitsgedrag er toch toe leidt dat automobilititeit rond deze locaties groeit en daarmee tot verdere belasting van het hoofd- én onderliggend wegennet leidt, dan zijn extra bovenplanse maatregelen noodzakelijk om de groei van de automobilititeit door deze ontwikkeling te compenseren, waarbij we voor wat betreft de financiering van deze maatregelen deels ook naar opbrengsten van verstedelijking zullen moeten kijken om ze mogelijk te maken. De uitwerking van deze adaptieve ontwikkelingsstrategieën zullen we ter hand nemen op het niveau van deelgebieden in nauwe samenwerkingen met de provincie, waarbij we op zoek gaan naar ruimte in het mobiliteitssysteem om gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken.

Concreet worden hiermee de volgende keuzes gemaakt:

1. Het verminderen van de mobiliteitsbehoefte door het principe van nabijheid toe te passen in de ontwikkeling van de regio. Het daily urban system (*wonen, werken, voorzieningen*) van bewoners ligt zoveel mogelijk in de buurt van elkaar en in de buurt van OV-knooppunten, waardoor het zo vanzelfsprekend mogelijk wordt om te voet, met de fiets of met het OV te reizen.
2. Het opbouwen van een integraal pakket aan mobiliteitsingrepen dat tot doel heeft om autoverkeer met bestemming Utrecht in de spits zoveel mogelijk te beperken. Dit wordt gedaan door:

- *Verbeteren van het regionale OV- en fietsnetwerk:*
 - Een systeemspiong fiets bestaat uit het creëren van een regionaal non-stop snelfietnetwerk dat alle woonkernen in de regio op een zo snel mogelijke manier verbindt met centra, OV-knooppunten en alle belangrijke bestemmingen in het stedelijk gebied.
 - De aanleg van een regionaal OV systeem 'wiel met spaken' met hoogwaardige en frequente OV verbindingen die Utrecht en de regio directer met elkaar verbinden. Het wiel met spaken bestaat uit bestaande en nieuwe OV verbindingen, zoals de bestaande spoorlijnen en tramlijnen, maar ook nieuwe lijnen die niet op het centrum van Utrecht gericht zijn. Het wiel met spaken maakt het bebouwen en verdichten van een aantal locaties binnen en aan de rand van de stad Utrecht mogelijk, zoals de A12-zone, Papendorp, USP/Rijnsweerd en Lunetten-Koningsweg.

Hiervoor is nodig:

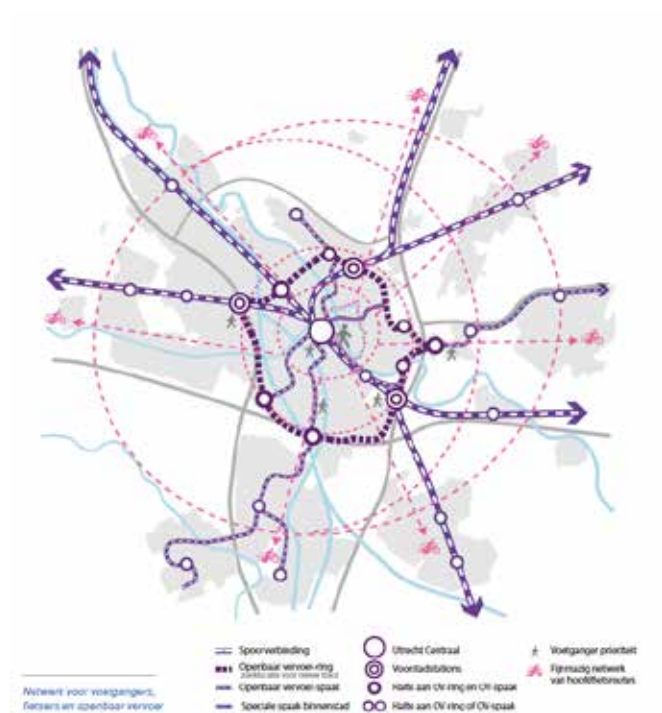
- Wiel: De aanleg van het OV-wiel, dat bestaat uit hoogwaardige OV-verbindingen in een ring rond Utrecht, waar regionale OV lijnen op kunnen aanhaken. Het gaat om de verbinding van Leidsche Rijn – Westraven, Westraven – Lunetten – USP, USP – Overvecht en Overvecht – Leidsche Rijn.
- Spaak: Het versnellen van de Merwedelijn van Utrecht Centraal naar Nieuwegein en IJsselstein via de Merwedekanaalzone.
- Spaak: De aanleg van een HOV-verbinding van het USP naar Zeist-Noord (en verder naar Amersfoort) waar een multimodale hub ontstaat en waardoor een tramverbinding Zeist-Nieuwegein mogelijk wordt, via USP en Lunetten.
- Spaak: Het uitbreiden van de spoorcapaciteit om frequentieverhoging van treinen mogelijk te maken. Op de corridor Breukelen – Utrecht – Maarn zijn maatregelen nodig die in UNED worden onderzocht. Deze zijn nodig om onder meer de stations Breukelen, Bunnik en Driebergen-Zeist te bedienen en het dubbelstation Lunetten-Koningsweg mogelijk te maken.
- Op de corridor Woerden – Utrecht – Houten is de infrastructuur al op orde.
- Ook buiten het wiel met spaken moet het toeleidende OV op orde zijn. Op een aantal multimodale knopen worden het wiel en de spaken gevoed OV-lijnen vanuit de regio. Voorbeelden zijn versterkte OV-lijnen vanuit Uithoorn/De Ronde venen naar Breukelen en Amsterdam-Bijlmer, vanuit Wijk bij Duurstede naar Bunnik en Lunetten/Koningsweg, vanuit de Lopikerwaard naar IJsselstein en/of Woerden en vanuit Vijfheerenlanden naar Utrecht.



Mobiliteitsnetwerk 2040



- *Beïnvloeden van mobiliteitsgedrag:*
 - Het regionaal afstemmen van prijsmechanismen door parkeerbeleid, waarbij betaald parkeren op de belangrijkste bestemmingen (m.n. binnen de ring Utrecht en op de nieuwe verstedelijkingslocaties) een belangrijk instrument is in combinatie met goede fiets- en OV-verbindingen.
 - Het maken van afspraken met werkgevers en onderwijsinstellingen om de spitsdruk op het mobiliteitssysteem te verminderen.
 - Het verkennen van mogelijkheden van wegbeprijzing en cordonheffing, in afstemming met landelijke ontwikkelingen op dit gebied.
- *Verbeteren van de weginfrastructuur waar dit knelpunten wegneemt, zoals:*
 - Het toevoegen van multimodale hubs aan alle snelwegcorridors om automobilisten de mogelijkheid te geven om naar fiets of OV over te stappen als zij hun eindbestemming in het stedelijk gebied hebben.
 - Het afmaken van de verbreding van de A27 tussen Houten en Everdingen.
 - Het compleet maken van knooppunt Everdingen.
 - Onderzoek naar het wegnemen van een aantal regionale knelpunten die samen hangen met regionale verstedelijkingslocaties, zoals de N210 bij IJsselstein en de Oostelijke rondweg van Woerden, de oprit van de Limesbaan op de A12, een extra oprit bij Breukelen Noord en de N229 die door Odijk gaat.



Wiel, spaken en LV netwerk, zoals geïllustreerd in de RSU

Indien de groei van de regio op termijn alsnog leidt tot sterke groei van autogebruik in de spits ligt er een keuze voor tussen:

1. Sterker in te zetten op de maatregelen onder punt 2 hierboven: het verder versterken van fiets en OV en zwaarder inzetten op gedragsverandering.

OF

2. Het alsnog uitbreiden van de regionale weginfrastructuur bij de grootste knelpunten, specifiek in de vorm van een te onderzoeken regionale bypass van de A12 ten zuiden van Utrecht in combinatie met toeleidende infrastructuur vanuit Nieuwegein, Utrecht en de Kromme Rijn streek. Dit staat echter op gespannen voet met de kwaliteit van leven in de te verstedelijken A12-zone en het vervolgonderzoek in U Ned is er op gericht om verstedelijking (in de hele regio en specifiek in de A12 zone, Utrecht Zuidwest en de Kromme Rijn streek) mogelijk te maken zonder deze bypass. Als uiterste optie zal de bypass wel in het IRP-kaartbeeld met de verste doorkijk figureren als een mogelijkheid.



Foto: Mijdrecht, Ruijgrok Makelaars

REDENEERLIJN 3: EEN GEZONDE REGIO BEGINT MET VITALE KERNEN

Kleine en middelgrote kernen groeien voor eigen behoefte en zijn complementair aan elkaar en de regio

In het Utrechtse landschap ligt een rijk netwerk van vitale kernen. Deze kernen blijven zich ontwikkelen waar dat mogelijk is in samenhang met de doelstellingen voor groen, landschap en mobiliteit. De vitale kernen voegen ieder een eigen karakter toe aan de regio en zijn daarmee een complementair onderdeel van de stedelijke regio.

De vitale kernen zijn de kernen die niet direct aangesloten zijn op het wiel met spaken en die vanuit het oogpunt van nabijheid en mobiliteit niet de locaties zijn waar de grote groeiopgave van de regio zijn plek vindt. De ontwikkeling van deze kernen is veel meer gericht op het behoud en de verbetering van de leefbaarheid in de kernen, die door demografische ontwikkelingen onder druk staan. Vitale kernen hebben ruimte nodig om invulling te geven aan dynamiek. Soms is er genoeg ruimte binnen de kernen zelf, maar soms is er ook uitleg nodig. De dynamiek die nodig is in de vitale kernen wordt aangegrepen om de kwaliteit van de kernen en het landschap waarin ze liggen een impuls te geven.

Belangrijke thema's zijn het creëren van ruimte voor doorstroming in de lokale woningmarkt (met name voor senioren en jongeren) en het ondersteunen van bestaande voorzieningen en werkgelegenheid. De ontwikkeling van deze kernen wordt gekoppeld aan andere opgaven zoals het verbeteren van groen, landschap, water, energie of werken. Ook binnen deze kernen is nabijheid een leidend principe. Dit betekent niet dat alle functies in iedere kern aanwezig kunnen zijn of dat alle voorzieningen behouden kunnen blijven. Het gaat erom dat voorzieningen in de dagelijkse leefomgeving toegankelijk zijn, soms ook in nabijgelegen kernen (verbonden vitaliteit), waarbij de kwaliteit van de verbindingen op orde moet zijn.

Bouwen voor de eigen woningbehoefte is voor iedere gemeente mogelijk, zolang dit past binnen overige randvoorwaarden, met name rond groen en landschap en mobiliteit, waarbij afstemming met het provinciale beleid belangrijk is. Dit betekent ook dat het uitgangspunt is dat ontwikkeling niet mag leiden tot een zwaardere

belasting van het bestaande wegennet. De ontwikkeling van vitale kernen is geen argument om weginfrastructuur rond de kernen structureel uit te breiden, maar dat wil niet zeggen dat lokaal geen aanpassingen mogelijk zijn om verstedelijking en mobiliteit beter op elkaar af te stemmen, bijvoorbeeld door wegen om nieuwe verstedelijkingslocaties te leggen en infrastructuur slimmer te gebruiken. Deze lijn willen we ook met de provincie per deelgebied verder uitwerken ter vervanging van de huidige mobiliteitstoets, waarbij we ook oog hebben voor een rendabele exploitatie van ov-verbindingen.

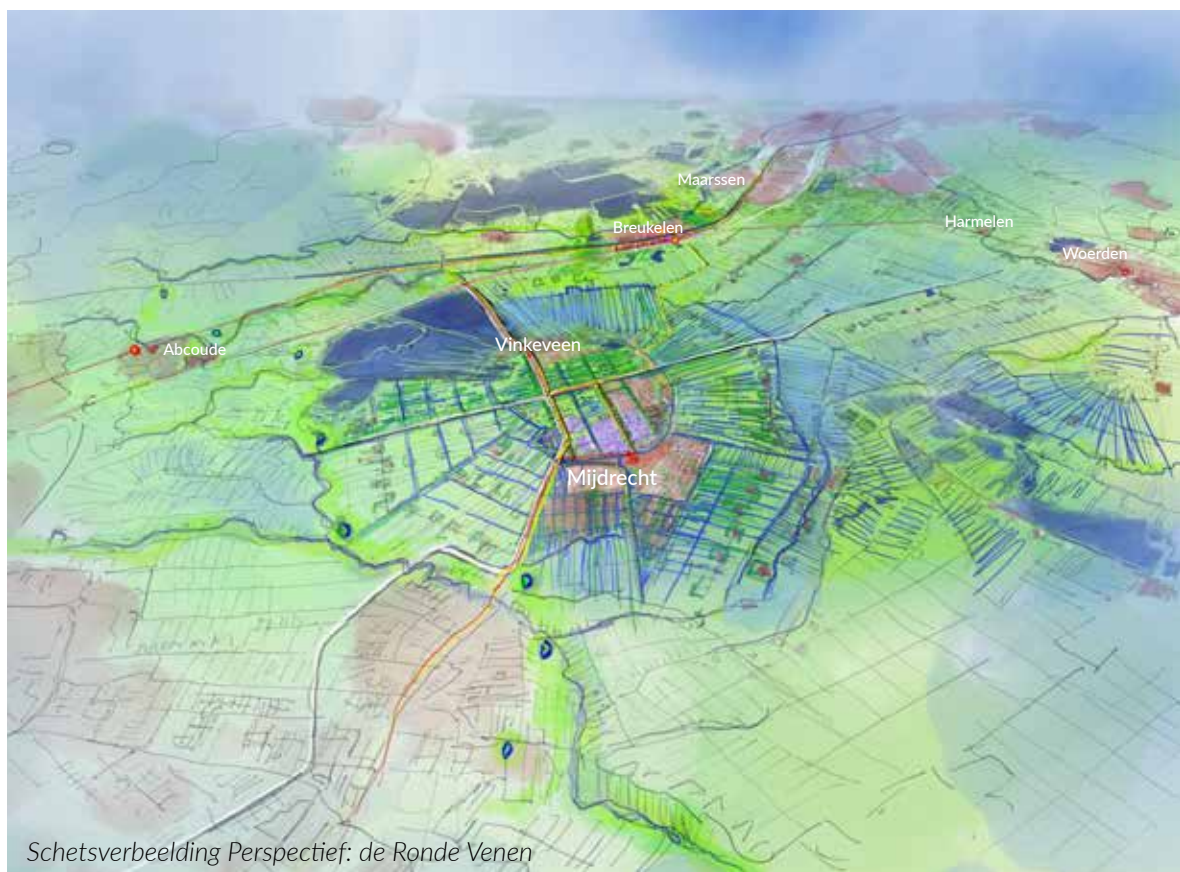
Het uitgangspunt blijft evenwel dat in de spits niet meer auto's het wegennet op rijden en dat we ook in de kernen volop in zetten op duurzame vormen van mobiliteit, waarbij de fiets volop ruimte krijgt en de verbindingen tussen kernen en OV knooppunten (regioknopen) wordt verbeterd, zowel met directe en snelle OV-lijnen als door de overstap tussen mobiliteiten (inclusief auto-OV) makkelijker te maken met multimodale hubs.

Bouwen voor eigen behoefte moet uiteindelijk bijdragen aan een kwalitatieve verbetering van de kern en het landschap waar de kern in ligt. De precieze opgave voor vitaliteit verschilt per gemeente en per kern. Dit betekent dat de invulling ook begint met de lokale behoefte voor vitaliteit in beeld te hebben en daar lokaal specifieke oplossingen bij te ontwikkelen. Nieuwe woningen zullen bijvoorbeeld in het segment en woonmilieu gebouwd moeten worden waar de lokale behoefte ligt en in een tempo dat de lokale markt kan absorberen. Als er teveel woningen tegelijk worden gebouwd zal dat een extra aanzuigende werking hebben op de regionale markt.

Een aantal middelgrote kernen heeft groeiambities die de lokale woningbehoefte overstijgen. De definitie van vitaliteit is er hierbij ook op gericht om het voorzieningenniveau en economisch profiel van de kernen te versterken. Hiermee verbinden deze kernen zich aan de regionale opgave en zullen zij hierin ook een specifieke rol moeten nemen. Ook hier geldt de randvoorwaarde dat het binnen de kaders van het landschappelijke en mobiliteitssysteem moet passen en dat uitbreiding bovenop de eigen behoefte wordt getoetst aan de verstedelijkingsladder zoals opgesteld in de Ruimtelijk Economische Koers en de Contour.



Schetsverbeelding Perspectief: Wijk bij Duurstede



Schetsverbeelding Perspectief: de Ronde Venen

Concreet geldt hierbij:

- *Wijk bij Duurstede:* Woningbouw voor de eigen woningbehoefte is mogelijk indien dit het autoverkeerssysteem niet meer belast dan de huidige situatie. Dit betekent dat er ingezet moet worden op beter gebruik van OV, fiets en spitsmijden, zoals meer thuiswerken. 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 gelet op de ladder van verstedelijking en de mobiliteitsbeperkingen lastig blijven.
- *IJsselstein:* woningbouw en de omlegging N210 gaan hand in hand en mogen niet leiden tot meer verkeer op provinciale en hoofdwegen. Het creëren van aantrekkelijke sluipverkeer routes door Nieuwegein en de Lopikerwaard dienen we tegen te gaan en bestaande en nieuwe bewoners moeten bestaande voorzieningen en OV in IJsselstein zo veel mogelijk versterken. IJsselstein kan bijdrage aan de behoefte aan een groenstedelijk woonmilieu en aan de landschapsontwikkeling en groene scheg Kromme IJsselpark. Door de aanwezigheid en mogelijke versnelling van openbaar vervoer zijn er in IJsselstein kansen om ook een bijdrage te leveren aan de regionale woningbouwopgave.
- *Mijdrecht:* woningbouw moet aanleiding zijn om de waterproblematiek in de regio te verminderen en een bijdrage te leveren aan een klimaatrobuuste regio door innovatieve manieren van waterinclusief bouwen en nieuwe ruimte voor waterbering in combinatie met natte natuurontwikkeling. Woningbouw mag bovendien slechts beperkt leiden tot meer autoverkeer op de N201. De fiets en OV netwerken kunnen vanuit Mijdrecht richting met name knooppunt Breukelen en Uithoorn flink verbeterd worden door snelfietsroutes en een systeem van directe en snelle buslijnen ondersteund door lokale lijnen, conform het OV-plan van de gemeente Ronde Venen. Binnen die kaders lijkt het mogelijk om ook in Mijdrecht groeipotentie te benutten.

In totaal gaat de opgave voor vitaliteit om ca. 15% van de totale woonbehoefte of ca. 15.000 – 22.000 woningen.

Zelfstandige en verbonden vitaliteit

In vitaliteit voor kleine en middelgrote kernen spelen bevolkingsopbouw, woningvoorraad, economie, voorzieningenaanbod, mobiliteit en ruimtelijke kwaliteit een rol. Kleine en middelgrote kernen zijn allemaal verschillend en deze aspecten zullen dus in iedere kern in een andere mate spelen. De grootte van een kern speelt daarbij een belangrijke rol. Niet iedere kern kan een volledig voorzieningenprogramma ondersteunen en daarom is het belangrijk om onderscheid te maken in twee soorten vitaliteit:

- **Zelfstandige vitaliteit:** de mate waarin een kern zelf vitaal is en de aspecten als wonen, werken en voorzieningen in balans zijn.
- **Verbonden vitaliteit:** Voorzieningen en werk zijn niet in dezelfde omvang in elke kern aanwezig, maar een kern kan toch vitaal zijn als deze zaken in de omgeving goed toegankelijk zijn met openbaar of eigen vervoer.

Dit alles betekent dat er geen eenduidig antwoord is op het vitaliteitsvraagstuk, maar dat er per kern gekeken moet worden naar zelfstandige en verbonden vitaliteit.

Vitaliteit met kwaliteit

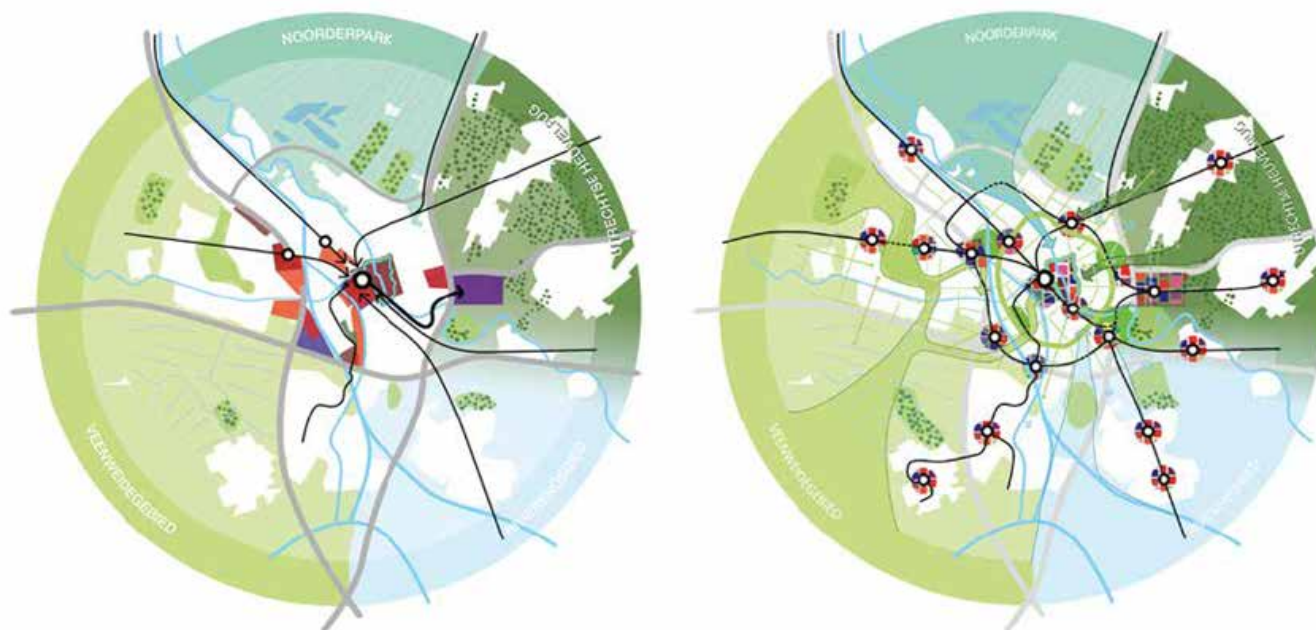
Bij vitale kernen is inbreiding en uitbreiding met ruimtelijke kwaliteit een belangrijke opgave die ondanks een kleinere kwantitatieve opgave serieus genomen moet worden. Voorkomen moet worden dat bij (kleine) uitbreidingen alleen naar de kwantiteit wordt gekeken. Bij elke uitbreiding is het van belang dat wordt vastgesteld hoe deze bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit van de kern en het landschap. De provincie en ook verschillende gemeentes ontwikkelden hiervoor reeds richtinggevende documenten voor ruimtelijke kwaliteit.

De regio stelt een handreiking voor 'vitaliteit met kwaliteit' op voor de definitieve versie van het IRP. Een beeldend inspiratiedocument dat ook 'de Utrechtse werkwijze' beschrijft om tot ruimtelijk meerwaarde te komen. Initiatiefnemers wordt voorgeschreven diverse onderwerpen te onderzoeken en te onderbouwen hoe de uitbreiding van de kern bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit t.a.v. dit onderwerp.

Onderwerpen zijn o.a.:

- cultuurhistorie (o.a. ontstaansbasis van de kern)
- stedenbouwkundige en architectonische eigenheid van de kern
- landschap (o.a. verkavelingspatroon, groenstructuur etc)
- water & klimaatadaptatie (o.a. belang van voldoende groen en water oppervlak)

Aan de handreiking kunnen goede voorbeelden ter inspiratie worden toegevoegd.



Van een stad in het landschap met één centrum naar een landschap in de stad met meerdere hoogstedelijke centra (beeld: RSU)



Schetsverbeelding Perspectief de Centrale As

REDENEERLIJN 4: NIEUWE METROPOOLPOORTEN MAKEN VAN UTRECHT HET POLYCENTRISCHE HART VAN DE REGIO

De stad Utrecht maakt een schaalsprong binnen de stadsgrenzen

Groen, landschap en mobiliteit zijn voorwaardelijk voor de groei van de regio - ook binnen de stad Utrecht. De stad vindt ruimte om te groeien en te vergroenen tegelijkertijd door de verstedelijking te concentreren in een aantal hoogstedelijke centra die goed worden verbonden met het OV.

De stad Utrecht als vliegwiel van de groei van de regio

De stad Utrecht groeit en ontwikkelt zich snel en de regio groeit met haar mee. Het onbetwiste hart van de regio is het centrum van Utrecht, waarbij het centraal station de best bereikbare plek van het land en daarmee ook van de regio is. Rond deze centrale plek ontwikkelt de stad zich snel.

Om de verdere groei van de stad en de regio ruimte te geven kiest Utrecht ervoor om naast de kwaliteiten die het centrum biedt, een aantal aanvullende hoogstedelijke centra toe te voegen, waarin wonen, werken, voorzieningen, groen en mobiliteit in samenhang te ontwikkelen. Binnen tien minuten van de voordeur kan iedere Utrechter straks alle functies vinden die zij in haar dagelijks leven nodig heeft. Utrecht wordt een 10-minutenstad.

Metropoolpoorten: nieuwe hoogstedelijke centra

Deze nieuwe plekken zijn uitstekend verbonden met het OV. Ze zijn verbonden met het centrum van de stad en met de regio, maar ook met elkaar. Deze hoogstedelijke centra zijn volop gemengd en zijn aan elkaar gekoppeld door het wiel met spaken, en hebben ook allemaal een verbinding met het landschappelijke netwerk van de regio.

Deze hoogstedelijke centra hebben ook voor de regio betekenis. Het zijn plekken waar functies in hoge dichtheid en menging aanwezig zijn, waar veel mensen werken, wonen, naar school gaan en gebruik maken van stedelijke voorzieningen. Op een aantal plekken zijn het ook locaties waar je kunt overstappen van het regionale OV netwerk naar het nationale treinennetwerk, zoals in Lunetten/Koningsweg en Leidsche Rijn Centrum.

Door de introductie van deze hoogstedelijke centra in Utrecht verandert dus ook de relatie tussen regio en stad. Het regionale OV netwerk wordt minder gericht op alleen Utrecht centraal en het wordt makkelijker door de regio

en door de stad te bewegen. Door het wiel met spaken is straks niet alleen het centrum, maar de hele stad goed bereikbaar vanuit de regio. Utrecht Centraal blijft het hart van het regionale en nationale netwerk, maar krijgt voor het opvangen van de grote groeiopgaven hulp van de metropoolknoopen.

Groene scheggen dringen het stedelijk weefsel in

Als contramal van de spaken die als assen van verstedelijking radiaal vanuit Utrecht de regio in steken, steken groene scheggen vanuit de regio de stad in. Tussen de verstedelijkingslocaties door dringt het groen van de regio de stad in, en vanuit iedere metropoolknoop wordt de relatie gelegd met een groene scheg en daarmee het Utrechtse landschap. Mobiliteit, verstedelijking en groen worden zo in relatie met elkaar gebracht.

De ontwikkeling van Utrecht concentreert zich op verschillende plekken:

Groot Merwede

Groot Merwede is het gebied waar de komende jaren grote groei zal plaatsvinden. Utrecht Centraal, het Jaarbeurskwartier, de Merwedekanaalzone, Nieuwegein City en Rijnhuizen bieden ruimte aan duizenden woningen die in bestaande plannen zitten en volop in de voorbereiding zijn. De A12 zone ligt als grootste regionale ontwikkellocatie in het midden van dit gebied. Daarbij zal het stationsgebied verder doorgroeien als één van de belangrijkste werklocaties van Nederland. Tot 2040 is er ruimte om nog eens 20.000 arbeidsplaatsen toe te voegen in het gebied. Gezond leven is het uitgangspunt in deze gebieden, waarbij het groen een essentiële rol speelt in de ontwikkeling.

Om deze ontwikkeling mogelijk te maken zal de Merwedelijn (één van de spaken – de tram van Utrecht Centraal naar Nieuwegein en IJsselstein) worden versneld door het aanleggen van een nieuw tracé langs de Europalaan en door optimalisaties in Nieuwegein en IJsselstein. Doel is om binnen 15 minuten te kunnen reizen van Nieuwegein Centrum naar Utrecht Centraal. De bestaande tramlijn over de Beneluxlaan zal via de Bevrijdingslaan worden geleid naar een nieuw eindpunt in Papendorp.

Het resultaat is een duurzaam en groen binnenstedelijk woon-werkgebied dat door verbeteringen in de mobiliteitsstructuur tegelijkertijd ervoor zorgt dat de verbinding tussen Nieuwegein/IJsselstein en Utrecht verbetert.



A12-zone

De A12-zone is een belangrijke schakel in de verstedelijkingsstrategie van de regio. Een gebied dat nu niet optimaal gebruikt wordt en ervoor zorgt dat Nieuwegein en Utrecht verder van elkaar verwijderd voelen dan fysiek het geval is. Door het herschikken van functies en infrastructuur is hier ruimte voor verschillende stedelijke milieus. Vanuit de A12 zone ben je dus snel op Utrecht CS en in Nieuwegein Centrum, maar ook op het USP en in Leidsche Rijn Centrum, doordat de Merwedelijn en de Waterlinielijn elkaar hier kruisen. Hoewel er geen treinstation is en er dus geen goede nationale OV-bereikbaarheid is, is het voor het regionale OV een optimaal bereikbare locatie.

De ruimtelijke kwaliteit in de A12-zone wordt gedragen door de kanalen die door het gebied lopen en de groene verbindingen die er vanuit dit gebied zijn met de groene scheggen van de Hollandsche IJssel aan de Westkant en de Nieuwe Hollandsche Waterlinie aan de Oostkant. In deze zone wordt een ruimtelijke reservering gemaakt voor een mogelijke toekomstige infrastructuurverbinding, de regionale bypass van de A12. Bij het ontwerp van de A12 zone is het een voorwaarde dat deze mogelijke toekomstige weg de leefkwaliteit in het gebied niet mag verslechteren.

In Westraven kruisen wiel en spaak elkaar, waardoor hier ook de grootste stedelijke dichtheid mogelijk is. In De Liesbosch wordt de werkfunctie verder verdicht en wordt menging met woningbouw alleen mogelijk langs de Vaartsche Rijn, aansluitend op Westraven. De tramremise en de Galecopperzoom worden nieuwe stedelijke woongebieden die een nieuw type woonmilieu toevoegen aan Nieuwegein dat met name bijdraagt aan de doorstroming. Papendorp transformeert van een kantoorlocatie naar een gemengd stedelijk woon-werkgebied. In totaal gaat het om het toevoegen van 16.000 – 24.000 woningen en ten minste 7.500 arbeidsplaatsen.

Lunetten/Koningsweg

Aan de Oostkant van de stad wordt een nieuw hoogstedelijk centrum gerealiseerd rond het station Lunetten/Koningsweg. Reizigers kunnen overstappen op OV naar het USP en naar de A12-zone en Nieuwegein (de waterlinielijn). Dit deels nieuwe station wordt een plek waar wonen en werken in hoge dichtheid mogelijk is aan de voet van de aantrekkelijke landschappen van Amelisweerd, de Nieuwe Hollandse Waterlinie, Landgoed Oostbroek en Nieuw Wulven. De Kromme Rijn kronkelt hier als belangrijke landschapsdrager de stad in. Het is een belangrijke opgave om verstedelijking in te zetten om deze landschappen beter aan elkaar te verbinden door barrières

te overbruggen. Op deze manier is verstedelijking een de toegang tot groen aan de zuidoostkant van de stad voor alle Utrechters te verbeteren.

USP/Rijnsweerd

Ook op het USP en in Rijnsweerd is ruimte voor nieuwe verstedelijking, waar het wetenschapsprofiel verder wordt versterkt en daarmee volop ruimte is voor werkgelegenheid, gemengd met nieuwe woningen..

Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide

Aan de westzijde van de stad Utrecht is de stad de afgelopen jaren sterk gegroeid. Het centrum van Leidsche Rijn ontwikkelt zich in hoog tempo tot een nieuwe hoogstedelijke hub.

In de omgeving van Leidsche Rijn Centrum liggen locaties waarmee Leidsche Rijn Centrum zich verder kan ontwikkelen tot hoogstedelijk centrum. In de directe omgeving van het stations Leidsche Rijn wordt al hard gewerkt aan woon- en werkmilieus in hoge dichtheid, onder andere met het toevoegen van de hoogste woongebouwen van de stad bij station Leidsche Rijn .

Maar ook in het vierde kwadrant van Lage Weide, vlakbij station Leidsche Rijn liggen volop locaties waar ruimte is voor verdichting. Dit hoogstedelijk centrum zal sterker dan de andere centra in het teken staan van werken. Deelgebieden als Lage Weide vierde kwadrant en Werkspoor worden aangewezen voor verdichting, maar wonen zal hier geen grote rol spelen. Voor Lage Weide en Werkspoor wordt expliciet gekozen om het werkmilieu te beschermen, deels om ruimte te maken en houden voor bedrijven in zwaardere milieucategorieën (Lage Weide) en deels om ontwikkelruimte te geven aan de creatieve industrie (Werkspoor). Wel is er ruimte om deze gebieden intensiever te gebruiken, met name nabij de stations Leidsche Rijn en Zuilen.

Overvecht

Overvecht doorontwikkelen tot een met de stad verbonden wijk voor iedereen. Met behoud van de identiteit en kwaliteit van het groene karakter, een ruim aanbod van diverse woningtypologieën, en een centrum met een eigen profiel dat ruimte biedt voor stedelijke voorzieningen. Er worden betere verbindingen gemaakt met de stad, maar ook met het landschap van het Noorderpark.

In totaal is in Utrecht en het Nieuwegeinse deel van de A12 zone ruimte om in de hoogstedelijke centra ten minste 74.000 woningen toe te voegen - wanneer de hoge bandbreedte voor de A12-zone wordt aangehouden loopt dit op tot 82.000 woningen.



Schetsverbeelding van regioknopen Houten en Bunnik

REDENEERLIJN 5: INTENSIVEREN REGIOPOORTEN

Nieuwe stedelijke woon- en werkmilieus bij OV-hubs met stad, regio en landschap binnen handbereik

Op korte afstand van de stad Utrecht liggen in alle windrichtingen steden en dorpen die uitstekend met de stad verbonden zijn en die bij hun OV knooppunten ruimte hebben voor verstedelijking. Deze locaties spelen een belangrijke rol in de ontwikkeling van de regio door het verbinden van de lokale en regionale opgaven.

Ruimte voor verdichten en mengen

De regiopoorten hebben allemaal ruimte voor verstedelijking in de vorm van transformatie en verdichting nabij stations. In veel gevallen is transformatie en menging met werken een belangrijke opgave voor de regiopoorten. In Woerden, Breukelen, Bunnik, Houten en Zeist-Noord zijn de locaties die in beeld zijn voor verstedelijking nu deels werklocaties.

De verstedelijking kenmerkt zich in ieder geval door dichtheden die hoger zijn dan gebruikelijk in deze kernen. Dit sluit aan bij een kwalitatieve behoefte die er in deze kernen leeft om met name te bouwen voor doorstroming en voor starters op de woningmarkt. Het sluit ook aan bij de visie op mobiliteit door het organiseren van nabijheid, belangrijk om meer fietsgebruik te stimuleren, functiemenging en intensief gebruik van OV knooppunten.

De precieze uitwerking van de woon-werkmilieus zal lokaal gebeuren, maar het uitgangspunt is dat het een stapje stedelijker wordt dan tot nu toe gebruikelijk. In de visie op kwalitatieve woonmilieus in de regio is daarom voor de regiopoorten de term Regionaal Transformatiemilieu als categorie toegevoegd.

Verbonden met het landschap

De regiopoorten hebben veelal een sterke ruimtelijke relatie met het groene landschap dat dichtbij ligt. Er liggen koppelkansen om regiopoorten te ontwikkelen in samenhang met de groen- en landschapsopgave. Dit draagt niet alleen bij aan het gezonde leefmilieu in deze regiopoorten, maar kan deze plekken ook een dubbelrol geven als buitenpoort, waar de toegang tot het landschap vanuit het OV mogelijk is.

Regiopoorten als multimodale hub

De regiopoorten zijn ook plekken die als bronpunten gebruikt worden voor het regionale OV-systeem. Reizigers uit de regio stappen op deze plekken over van de fiets of de bus op het wiel met spaken. Daarbij hebben sommige regiopoorten ook een functie als multimodale hub, wat de inpassing van parkeervoorzieningen noodzakelijk maakt.

Investerings nodig in infra

Voor het goed functioneren van de regiopoorten is het nodig dat de stations van goede kwaliteit zijn en frequent bediend worden. Voor Woerden en Houten is de infrastructuur al op orde en zullen de sprinterfrequenties voor 2030 verhoogd worden.

Voor de regiopoort Zeist-Noord is het nodig dat de tramlijn van het USP doorgetrokken wordt naar Zeist-Noord en eventueel verder naar Amersfoort. Voor het extra intensiveren in Nieuwegein-Centrum is het nodig dat de Merwedelijn lijn naar Utrecht versneld wordt. Voor de regiopoorten Bunnik en Breukelen is het nodig dat de sprinterfrequentie verhoogd wordt.

Hiervoor is het uitbreiden van de spoorinfrastructuur tussen Utrecht en Maarn noodzakelijk.

Het gebruik van de fiets wordt bij deze regiopoorten gestimuleerd door ze te voorzien van hoogwaardige voorzieningen voor voor- en natransport (ruime bewaakte stallingen, deelfietsen, onderhoud, etc.)

De belangrijkste regiopoorten zijn:

- Woerden (binnenstedelijk en transformatie)
- Nieuwegein (binnenstedelijk en transformatie)
- Houten (binnenstedelijk en transformatie)
- Bunnik (binnenstedelijk, transformatie en uitleg in hoge dichtheid georiënteerd op OV en fiets)
- Zeist-Noord (binnenstedelijk en transformatie)
- Breukelen (binnenstedelijk en transformatie)

De opgave voor regioknopen is adaptief. Er zijn aanvullende knopen in de regio die mogelijk versterkt kunnen worden als regioknoop in combinatie met aanvullende verstedelijking. Bijvoorbeeld, Bilthoven, Vianen Lekbrug en Driebergen-Zeist. Daarbij worden OV-bediening en verstedelijking in balans met elkaar gezien. Deze regiopoorten zijn stedelijke en goed verbonden plekken. De woonmilieus die hier gebouwd worden moeten aansluiten bij het mobiliteitsprofiel van de plek.

In totaal kunnen in de gemeenten met regiopoorten ca. 35.000 – 40.000 woningen worden gebouwd.



Foto: Brusselplein, de Architect

REDENEERLIJN 6: NIEUWE UITLEGLOCATIES (BEPERKT) NODIG

Uitleg alleen een optie als OV aanwezig is en het landschap wordt versterkt

Landschap en mobiliteit zijn voordelig voor de ontwikkeling van de regio. In de prioritering van locaties voor wonen en werken staan uitleglocaties dan ook onderaan de lijst. De mate waarin uitleglocaties voor woningbouw nodig zijn hangt af van de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte die er overblijft onderaan de streep. De mate waarin potentiële uitleglocaties in beeld blijven hangt af in hoeverre ze bijdragen aan de doelstellingen voor landschap en mobiliteit.

In de Contour REP is een aantal grotere uitleglocaties benoemd, die in de verstedelijkingsstrategie zijn afgewogen.

Vanuit kwantitatief oogpunt is het niet nodig om grootschalige uitleglocaties te ontwikkelen, indien de verwachting van de metropoolpoorten en regiopoorten waargemaakt kunnen worden. Toch is er ook in dit geval nog wel iets nodig.

Bunnik-Zuid

Vanuit het oogpunt van nabijheid van werkgelegenheid en OV en de bijdrage aan het versterken van bestaande voorzieningen en structuren is Bunnik-Zuid benoemd als locatie waar uitleg mogelijk zou moeten zijn, maar uitsluitend op een manier waarop de ontwikkeling als regiopoort gezien kan worden en niet als traditionele uitleglocatie. Dit betekent dat in hoge dichtheid gericht op de OV-knoop gebouwd zou moeten worden. Een relatief stedelijk woonmilieu, dat mensen stimuleert om op de fiets te stappen naar het USP of de trein te pakken naar andere plekken in de regio. Voor deze plek geldt, net als voor de eerder genoemde groeiambities van middelgrote kernen, dat het niet logisch is om het wegennet uit te breiden voor deze ontwikkeling en dat we, in afstemming met de andere gemeenten in de Kromme Rijn streek, komen tot een visie op de mobiliteitsontwikkeling die de autostromen in de spits beperkt.

De opgave kan eveneens gecombineerd worden met het versterken van de landschapsopgave rond de Kromme Rijn en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Een katalysator van de vele landschappelijke opgaven in dit gebied.

Rijnenburg

De gemeente wil het gebied Rijnenburg in eerste instantie ontwikkelen als energielandschap met ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Gestart wordt allereerst met een ontwerpstudie. Als op termijn woningen worden gebouwd komt er een duurzame wijk met minimaal de voorzieningen zoals die ook rondom de andere knooppunten worden gerealiseerd (oftewel volgens dezelfde kwaliteitsstandaarden). Een mogelijke bouw start niet voor 2035, maar onderzoek en eventueel tijdelijk ontwikkeling vindt al eerder plaats. Een besluit tot bouw vindt plaats wanneer nodig (kan al voor 2035 zijn). Tijdelijk is het mogelijk om 'overloop' van de ruimtebehoefte uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.

Voor de regionale woningbouwopgave blijft Rijnenburg dus in beeld als strategische ontwikkellocatie. Indien de woningbehoefte toch groter blijkt of de productie op andere locaties tegenvalt kan Rijnenburg zorgen voor robuustheid in de vraag naar stedelijke ontwikkeling. Realisatie van Rijnenburg kan alleen onder voorwaarde dat het OV en fiets op deze locatie goed georganiseerd is en het geen extra druk op de snelwegen veroorzaakt.

Breukelen-West en Loenersloot

Tot 2040 zijn Loenersloot en Breukelen-West geen locatie voor woningbouw. Voor Loenersloot geldt dat hier geen OV-knoop aanwezig is en voor beide locaties geldt dat ze het landschap te zeer zou aantasten.



Gemengde woon-werkmilieus

In dit IRP voegen we aan de woonmilieus een categorie toe: het regionale transformatiemilieu. Het betreft OV knooppunten die in de toekomst verkleuren van werklocaties naar gemengde woon-werklocaties. Deze regionale transformatiemilieus bieden enerzijds plek aan stedelijke woonmilieus met nieuwe woonvormen, maar ook aan een deel van de werkopgave. Het gaat om de opgave voor bedrijventerreinen en informele bedrijfsruimten die zich laat mengen met wonen. Dit zijn dus bedrijfsfuncties in lage milieucategorieën.

Kwalitatief woononderzoek laat zien dat er behoefte is aan meer gemengde milieus in hogere dichtheden, ook buiten de stad Utrecht. Per locatie zal de juiste vorm en mate van menging gezocht moeten worden die het beste past bij de plek.

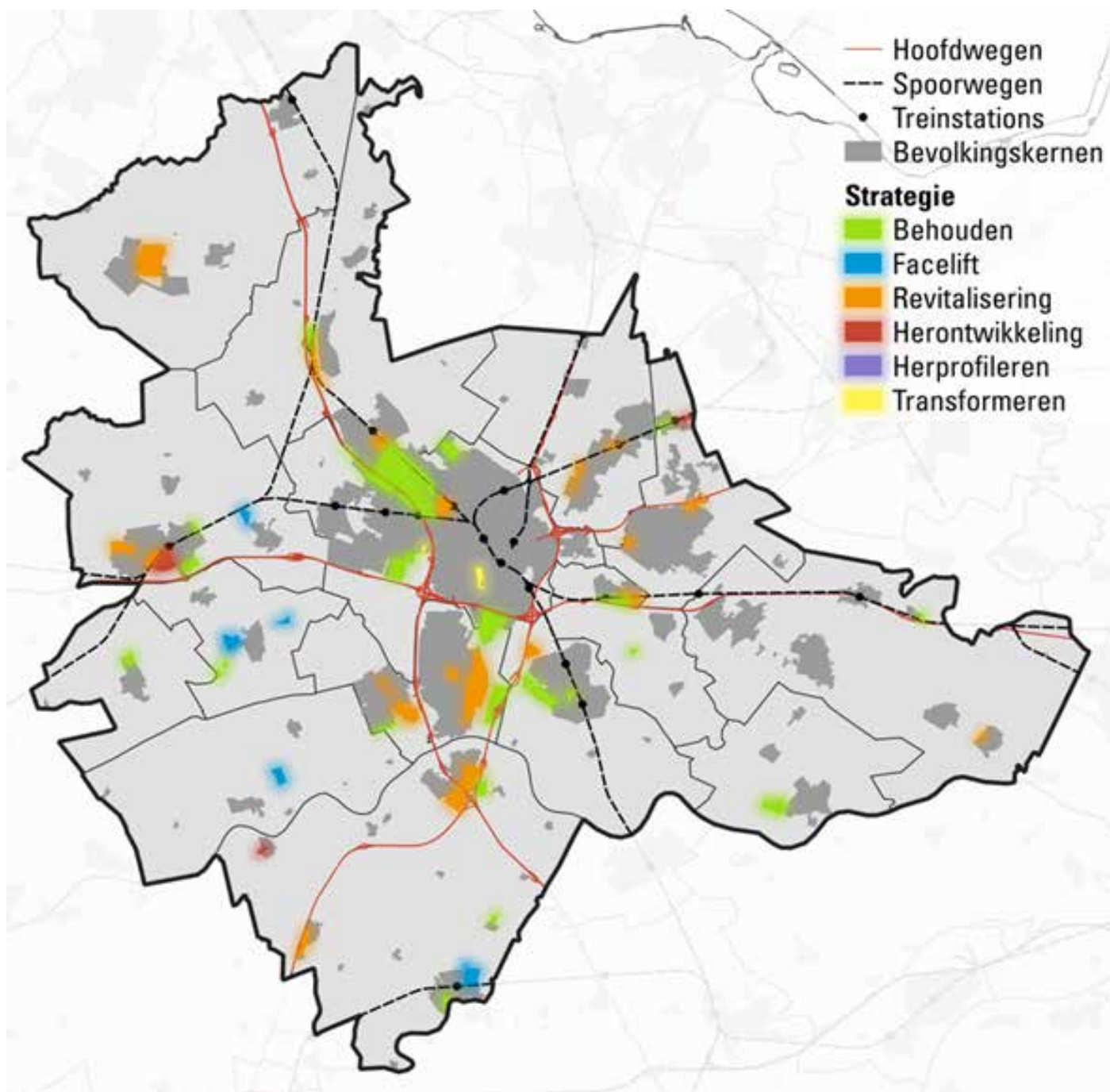
Voorbeelden zijn Houten Noordwest en het Stationsgebied van Breukelen.

AFSPRAKEN OVER GEZOND LEVEN IN EEN STEDELIJKE REGIO VOOR IEDEREEN

De keuzes die de regio maakt dragen bij aan het grotere doel: gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen. Dit betekent dat in alle ontwikkelingen in de regio aandacht moet zijn voor de kernwaarden die we als regio met elkaar delen.

We maken daarom niet alleen afspraken over de ruimtelijke keuzes, maar ook over de keuzes die daarbij horen die de kwaliteit van leven van onze bewoners bepalen. Deze keuzes dienen vastgelegd te worden in een maatschappelijke ladder waar ruimtelijke ontwikkelingen aan getoetst dienen te worden. Zo zorgen we er in de ontwikkeling van de regio voor dat:

- Er woningen gebouwd worden voor iedereen. Hiervoor maken we afspraken over de verdeling van woningbouw in verschillende prijssegmenten en verschillende soorten woningen.
- Er werk is voor iedereen, onafhankelijk van achtergrond of soort scholing.
- Er volop ruimte komt voor zorg in relatie tot wonen.
- Iedereen in de regio toegang heeft tot zorgvoorzieningen door een goede en eerlijke ruimtelijke verdeling van eerstelijns en andere zorgvoorzieningen.
- Iedereen in de regio toegang heeft tot maatschappelijke voorzieningen die bijdragen aan een lokaal sociaal vangnet of mensen helpen zich verder te ontwikkelen.
- Iedereen in de regio gelijke kansen heeft in het onderwijs.
- Er in de gehele regio een rijk aanbod is van culturele voorzieningen.
- Er voor iedereen toegang is tot sportvoorzieningen en recreatieve voorzieningen.
- Iedereen in de regio toegang heeft tot voldoende speelvoorzieningen, groen en ruimte die rust biedt en ontmoeting stimuleert in de nabijheid van de eigen woning.



behouden: in huidige staat behouden

facelift: lichte verbeteringen in de uitstraling van het terrein

revitaliseren: grotere ingrepen in de openbare ruimte en op private kavels.

herontwikkelen; ingrepen gericht op het vernieuwen van de ondergrondse en bovengrondse infrastructuur en het oplossen van knelpunten zoals parkeerproblematiek, uitbreidingsruimte van bedrijven en dergelijke.

herprofileren: bedrijventerreinfunctie verandert, bijvoorbeeld lagere/hogere milieucategorieën, kantoorachtige bedrijvigheid in plaats van industrie/bouw of publiekstrekkende functies (zorg, onderwijs).

transformeren: mengen of vervangen van werk voor andere functies

REDENEERLIJN 7: VERDICHTEN EN (NIET) MENGEN WERKLOCATIES

De metropoolpoorten en regiopoorten zijn gemengde woon-werklocaties. De werkopgave (80.000 banen) komt voor een groot deel terecht in deze stedelijke knopen en gemengde transformatiemilieus. Dit sluit aan bij de ontwikkelingen in de markt en de vraag naar specifieke werkruimte in kantoormilieus, wetenschapsmilieus en gemengde milieus.

In de ontwikkeling van de werklocatie van de toekomst is net zoals bij woonlocaties steeds meer van belang de omgeving van hoge kwaliteit is. Bereikbaarheid per OV en fiets, toegankelijkheid van groen, ontmoeting en toegang tot voorzieningen zijn belangrijk. Daarnaast bieden werklocaties ook kansen voor een koppeling met andere opgaven, zoals klimaatadaptatie en energie en moet de inrichting van werklocaties net als woonlocaties ingezet worden vanuit het thema gezond leven.

De keuzes voor wonen en werken lijken daardoor steeds meer op elkaar, en locaties kunnen daarom ook steeds mee beide functies bedienen.

Voor de ontwikkeling van werklocaties zijn naast deze koppelmogelijkheden keuzes nodig die een ruimtelijke uitwerking hebben.

Keuzes per type werklocatie

Tot 2040 worden in de regio naar verwachting 80.000 banen gecreëerd, waarvan 70.000 banen in de stad Utrecht en zo'n 10.000 banen in de overige gemeenten. Per type werklocatie wordt een specifieke ruimtelijke keuze gemaakt:

- **Kantoren:** tot 2040 behoefte aan maximaal 853.000 m² VVE kantoorruimte in de stad Utrecht op plekken die goed bereikbaar zijn met het OV (m.n. Utrecht Centraal, Leidsche Rijn Centrum en Lunetten-Koningsweg). Buiten de stad Utrecht kiezen we voor het gefaseerd transformeren van kantoren naar wonen, te beginnen met kantoren die niet op een OV locatie liggen.
- **Wetenschap/campus:** De life science, health en duurzaamheidssectoren groeien snel. Hiervoor is aanvullende ruimte nodig op of direct rond het Utrecht Science Park en USP Bilthoven of mogelijke satellietlocaties.

- **Informele bedrijfsruimte:** Ca. 30% van de werkgelegenheid bevindt zich in gemengde gebieden (informele bedrijfsruimten, werken vanuit huis, overige). De groei in dit segment levert een vraag op van maximaal ca. 68.000 m² aan ruimte voor (kleinschalige) bedrijfsruimte in de wijk of op solitaire locaties.
- **Werken vanuit thuis:** Het aantal banen dat geregistreerd staat op een woning neemt tot 2040 naar verwachting met ca. 12.000 toe. Het is belangrijk om hierin te benadrukken dat het niet gaat om het aantal mensen dat parttime thuis werkt, maar het gaat om banen die geregistreerd staan op een woning en waarvoor dus geen ander kantoor of werkplek beschikbaar is. Het aantal mensen dat (parttime) thuis werkt ligt hoger.
- **Detailhandel:** Door de groei van online bestedingen neemt naar verwachting de vraag naar detailhandelsruimte af. In totaal zal er in 2040 70.000m² tot 190.000m² WVO minder nodig zijn. Dit betekent inzet op het compact maken van winkelcentra en het verkleinen van het winkeloppervlak, met name in de regio. In de stad Utrecht is door de sterke bevolkingsgroei nog vraag naar enige uitbreiding.
- **Bedrijventerreinen:** Er is tot 2040 nog ca. 216 ha aan bedrijventerreinen te programmeren. Een deel van deze opgave kan terecht komen in gemengde stedelijke gebieden, maar een aanzienlijk deel laat juist niet mengen of heeft bescherming nodig. Zo wordt bijvoorbeeld voor Lage Weide en Werkspoor in Utrecht specifiek gekozen om de werklocaties niet te mengen met woningbouw, deels omdat dit niet wenselijk is vanuit milieucontouren en hinder, deels om innovatieve werkmilieus te beschermen tegen verdringende effecten die menging met woningbouw met zich meebrengen.



Bedrijventerreinen

De behoefte aan bedrijventerreinen tot 2040 is op peildatum januari 2019 berekend op 216 hectare. Hiervoor is onvoldoende ruimte beschikbaar in bestaande uitbreidingsplannen. Het gaat hierbij om niet-mengbare terreinen.

Het accommoderen van vraag doen we langs de volgende lijnen:

- Er is planaanbod in de regio van 42ha, met op een aantal locaties de wens om aanvullend uit te breiden. Dit zijn locaties verspreid door de regio. Deze aanvullende uitbreiding moet in het regionaal programmeren worden meegenomen om af te wegen of deze kan worden ingezeg om de vraag op korte termijn te accommoderen.
- Op de bestaande terreinen (1.800 ha) en de nieuwe terreinen ligt ruimte voor een intensiveringsslag. We gaan via maatwerk per bestaand bedrijventerrein nieuwe ruimte creëren door intensivering en menging waar mogelijk. Hoe sterker we kunnen inzetten op intensivering, hoe kleiner de behoefte aan uitbreidingslocaties is.
- Ten derde werken we uit hoe we richting 2040 tot een toekomstbestendig mogelijke geografische spreiding van bedrijventerreinen kunnen komen. Vanuit het oogpunt van de kwalitatieve vraag, de ruimtelijke inpassing en de mobiliteitsvraag ligt concentratie meer voor de hand dan spreiding. Dit betekent een zoektocht naar één of meerdere nieuwe regionale bedrijventerreinen waar de regionale groei opgevangen kan worden. Het gaat om ca. 65 ha. Grootschalig functioneel bedrijventerrein. Regionale terreinen richten we in voor grootschalige bedrijvigheid. We laten hier bedrijven landen die afkomstig zijn van lokale bedrijventerreinen om zo doorstroming mogelijk te maken. Regionale terreinen zijn niet bedoeld voor bedrijven in een zware milieu categorie.
- Tenslotte kan de vraag verminderd worden door het niet accommoderen van bepaalde type bedrijvigheid, bijvoorbeeld grootschalige bovenregionale bedrijvigheid. We maken voorlopig geen plannen om XXL logistiek te accommoderen. Dit type bedrijvigheid legt een te zware druk op ons mobiliteitssysteem en past niet goed in onze groenstedelijke omgeving.



Foto: P.M.

REDENEERLIJN 8: DUURZAME ENERGIE IS EEN GEZAMENLIJKE OPGAVE

In het Nationaal Klimaatakkoord (2019) is afgesproken de CO-uitstoot in 2050 met 95% gereduceerd te hebben ten opzichte van 1990. Voor 2030 is 49% als tussendoel gesteld. Belangrijke doelstellingen zijn:

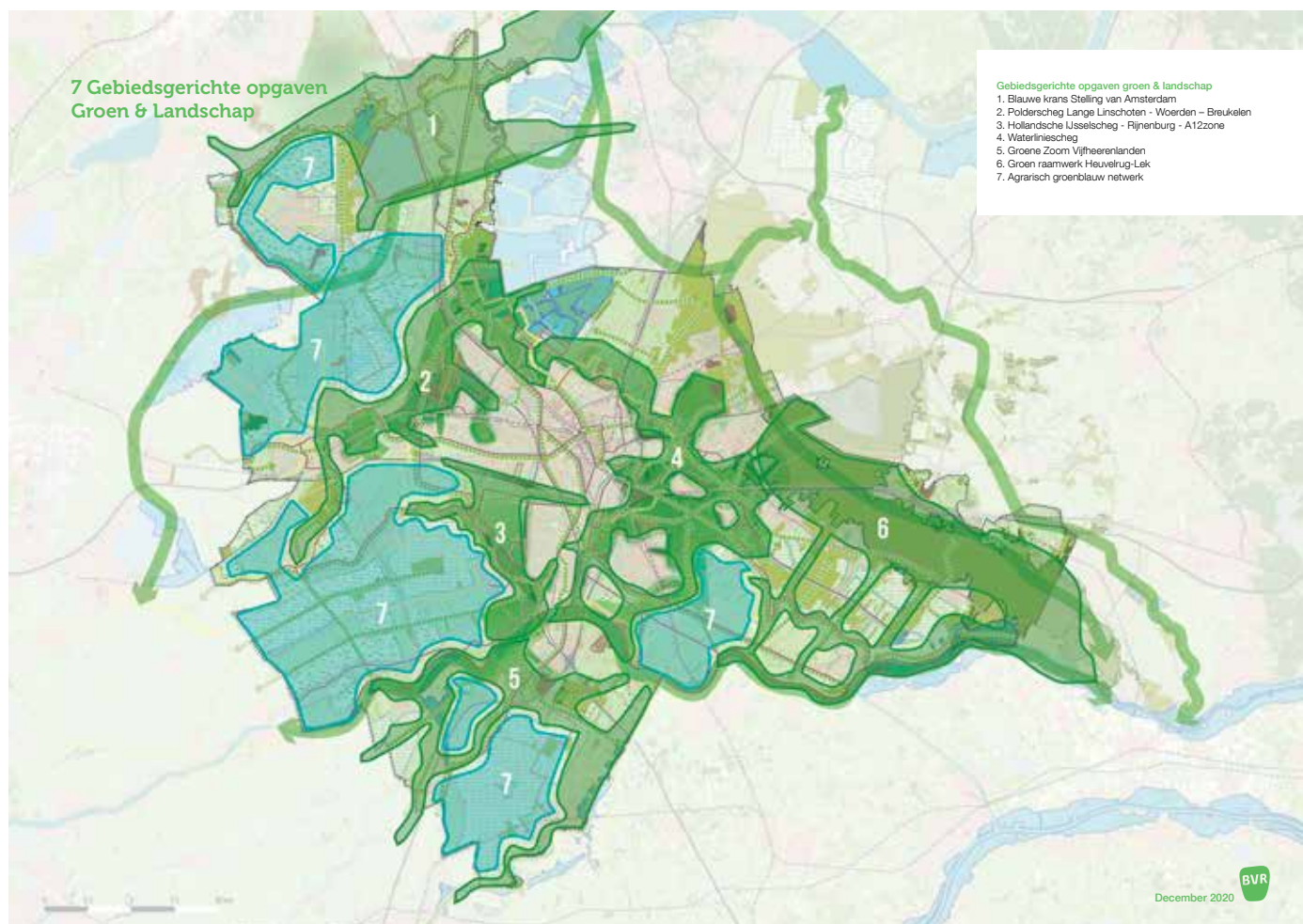
- In 2030 komt 70 procent van alle elektriciteit uit hernieuwbare bronnen. Dat gebeurt met windturbines op zee, op land en met zonnepanelen op daken en in zonneparken.
- 35 TWh duurzame elektriciteitsopwek in 2030 op land, 49TWh op zee. In RES U16 nemen we 1,8 TWh voor onze rekening.
- In 2050 zijn 7 miljoen woningen en 1 miljoen gebouwen van het aardgas af. Als tussenstap zijn in 2030 de 1,5 miljoen bestaande woningen verduurzaamd zijn.
- In 2050 is de landbouw en het landgebruik klimaatneutraal.
- De personenauto zonder uitstoot wordt al voor 2030 normaal. Vanaf 2030 zijn alleen nog elektrische personenauto's nieuw te koop. Naast batterij-elektrische personenauto's rijden er dan ook voertuigen op waterstof of zonnecellen.
- De laadinfrastructuur groeit mee. In 2030 zijn er 1,8 miljoen laadpalen beschikbaar in heel Nederland.

De uitwerking van het Nationale klimaatakkoord voor duurzame elektriciteitsopwek vindt regionaal plaats met gemeenten, waterschappen en provincie. Hiertoe zijn in 2018 30 regio's geformeerd die ieder zelf een doelstelling in duurzame opwek opstellen met draagvlak, passend in de netinfrastructuur en ingebed in zoekgebieden met oog voor ruimtelijke inpassing, koppelkansen en kwaliteit. De RES U16 (Regionale Energie Strategie U16) beschikt sinds oktober 2020 over een bestuurlijk vastgestelde ontwerp RES. Uiterlijk 1 juli 2021 wordt de uitwerking in de vorm van een door de parlementen vastgestelde de RES 1.0. Eerder zijn in de 'Startnotitie RES U16' (oktober 2019) al een aantal uitgangspunten vastgelegd.

In uitwerking van de landelijke doelstelling en in relatie tot onze eigen elektriciteitsbehoefte gaan we ten minste 1,8 TWh duurzame opwek realiseren in 2030 met zon-op-dak, zonnenvelden en windmolens. Daar maken we ruimte voor. Ook na 2030 is er een substantiële opgave. Energie gaat meer ruimte vragen en het wordt meer zichtbaar in de stad en in het landschap. De nationale doelstellingen op CO2 reductie hebben een doorwerking op alle pijlers.

De RES U16 plannen voor duurzame elektriciteitsopwek worden landelijk beoordeeld op: kwantiteit, ruimtelijke kwaliteit, net efficiëntie en maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak. Bij het bepalen van locaties voor elektriciteitsopwek zijn onze leidende principes:

1. We zetten maximaal in op zon-op-dak, daarmee kunnen we de opgave gedeeltelijk realiseren.
2. Er is potentieel voor windmolens:
 - a. vooral langs infrastructuur;
 - b. bij bedrijventerreinen;
 - c. in agrarische gebied en in combinatie met de groene scheggen.
3. Vanuit net efficiëntie en maatschappelijke kosten is clustering van elektriciteitsopwekking wenselijk.
4. Vanuit net efficiëntie en maatschappelijke kosten is de juiste mix van zonnenvelden en windmolens van belang. De noodzakelijke elektriciteitsinfrastructuur voor windmolens is goedkoper dan voor zonnenvelden (factor 3). Op het huidige netwerk is meer ruimte om clusters van windmolens aan te sluiten (grotere projecten kunnen namelijk op andere stations worden aangesloten).
5. Voor zonnenvelden ligt de focus op meervoudig ruimtegebruik.
6. Wij streven naar 50% lokaal eigenaarschap/ zeggenschap bij windmolens en zonnenvelden.
7. Wij streven naar een goede samenhang van lusten en lasten en naar wederkerigheid in de interbestuurlijke verhoudingen.



Gebiedsgerichte opgaven groen en landschap (beeld: BVR)



2.3 THEMATISCHE VERDIEPING

Aanvullend aan de redeneerlijnen is op een aantal thema's meer inhoudelijke verdieping nodig om de keuzes te onderbouwen en de stap van opgave naar redeneerlijn te verduidelijken. Hier worden de volgende thema's nader uitgewerkt:

- Groen en Landschap
- Mobiliteit
- Woonmilieus en kwalitatieve woningbehoefte
- Werkmilieus
- Energie

THEMA LANDSCHAP, WATER EN GROEN

Het pijlerrapport Groen en Landschap geeft een invulling aan de kwantitatieve en kwalitatieve invulling van de groene en landschappelijke opgave. Deze opgave is ruimtelijk vertaald in een opgavekaart en in een aantal algemene en een aantal gebiedsgerichte opgaven.

De opgave is vertaald in vier algemene en zeven gebiedsopgaven die bij de redeneerlijn werden benoemd. De gebiedsgerichte benadering biedt aanleiding voor gemeenten, provincie en andere belanghebbenden om samen te werken aan concrete opgaven in samenhang met opgaven voor verstedelijking, mobiliteit of energie. Ze worden hieronder beschreven:

1. Blauwe krans Stelling van Amsterdam

Een landschappelijke zone rond de Stelling van Amsterdam (Ronde Venen en Stichtse Vecht) met inbegrip van de Vinkeveense en Loosdrechtse Plassen. Dit gebied is de schakel tussen U16 en de Amsterdamse Amstelscheg waar de recreatieve druk flink toeneemt. De gebiedsopgave omvat een doorgaande fiets- en wandelroute langs het Unesco erfgoed die wordt versterkt met groen en water zoals langs de Kromme Mijldrecht. Zo wordt gebouwd aan een krans van waterrijke landschappen in de inundatiegebieden van de Stelling. Het landschapspark bevat dwarsverbindingen voor natuur en recreatie, dwars over de barrières van het Amsterdam Rijnkanaal, het spoor en de A2. De N201 vormt een ecologische barrière. Bij dit project moet er een oplossing worden gezocht voor de otters en andere diersoorten. De Blauwe krans verbindt door middel van natte ecologische verbindingen de Vinkeveense en Loosdrechtse plassen.

De gebiedsopgave bestaat uit de volgende ingrediënten:

- Extra recreatie: 38 ha
- Groene contourgebied: 274 ha
- Extra recreatieve verbindingen: 171 ha
- Mogelijke meekoppelkansen: versterking van de Amstelscheg (MRA), wateropgave en verstedelijking Mijldrecht
- Water: diepe droogmakerij Mijldrecht: voorkom graven en reserveer diepste deel voor berging, combinatie met natuurwaarden veenweidegebied, levendige boerensloten, Toekomstbestendig Amsterdam Rijnkanaal
- Landbouw: natuurinclusieve landbouw en mogelijkheden voor verbreding
- Cultuurhistorie: verhaallijn van Unesco Werelderfgoed Stelling van Amsterdam



2. Polderscheg Lange Linschoten - Woerden – Breukelen

Een samenhangend vitaal landschap op de grens tussen de stroomruggen en het veengebied tussen Woerden / Linschoten / Harmelen / Breukelen. Hiermee blijft een landschappelijke verbinding mogelijk tussen Heuvelrug en veenweidepolders in een nu nog gave doorsnede. Deze zone bevat recreatieve en ecologische verbindingen tussen de Lopikerwaard, de groengebieden rondom Woerden en Haarzuilens, de veenweidepolders van Kamerik/ Kockengen en de landschappen van Maarssen en Breukelen. De polderscheg verbindt stad en land, versterkt de groene buffergebieden tussen de kernen en versterkt onderlinge ecologische relaties. De mogelijkheden om barrières van de A12, het spoor en de A2/Amsterdam Rijnkanaal te slechten wordt bij uitwerking bestudeerd. De gebiedsopgave bestaat uit de volgende ingrediënten:

- Extra recreatie: 45 ha
- Groene contourgebied 155 ha
- Mogelijke meekoppelkansen: extra (moeras) bossen, verstedelijking Breukelen en Woerden, energieopwekking, Oostelijke randweg Woerden en project gekanaliseerde Hollandse IJssel
- Water: Waterberging, tegengaan bodemdaling en voorkomen watertekort veenweidegebied, levendige boerensloten, zwemwater, Toekomstbestendig Amsterdam Rijnkanaal
- Landbouw: natuurinclusieve landbouw en mogelijkheden voor verbreding, tegengaan bodemdaling
- Cultuurhistorie: Limeszone, gedeelten van veenweides met Cope-ontginning rond Kockengen/ Kamerik als monument of Unesco voordracht? Het nieuwe Groene Hart-verhaal vertellen.

3. Hollandsche IJsselscheg / Rijnenburg / A12zone

Een landschappelijke zone aan de Hollandse IJssel tussen IJsselstein en De Meern. In dit gebied is de IJssel met alle cultuurhistorische en recreatieve waarden het verhaalmotief. Voortgebouwd wordt op de aanpak en verbetering van deze rivierzone. Het IJsselpark van Nieuwegein wordt beter verbonden met het naastgelegen IJsselsteinse Kromme IJssel Park en Nedereindsdeplas. Natuurkernen en groene verbindingen versterken de natuurwaarden. In de zone Rijnenburg tot en met de A12 zone (tot Laagraven) wordt recreatiegebied ontwikkeld in samenhang met de verstedelijkingsopgaven van de A12 zone. Bij groene verbindingen in en tussen Nieuwegein en Utrecht moet er aandacht zijn voor het opheffen van barrièrewerking door infrastructuur. Ten zuidwesten van IJsselstein/Nieuwegein moet stedelijke ontwikkeling zorgvuldig met natuur gecombineerd worden. De gebiedsopgave bestaat uit de volgende ingrediënten:

- Extra recreatiegebied: 255 ha
- Extra natuurkerngebied: 30 ha
- Extra recreatieve verbindingen: 71 ha
- Mogelijke meekoppelkansen: ontwikkeling pauzelandchap Rijnenburg en verstedelijking A12 zone, energieopwekking en project gekanaliseerde Hollandse IJssel
- Water: Toekomstbestendig ARK – NZK, waterberging, tegengaan bodemdaling en voorkomen watertekort veenweidegebied, levendige boerensloten, zwemwater, Overstromingsveiligheid rivierengebied en Sterke Lekdijk, wateraanvoer Groene Hart
- Landbouw: natuurinclusieve landbouw en mogelijkheden voor verbreding, bodemdaling
- Cultuurhistorie: geschiedenis van de Nieuwe Hollandse IJssel, Oude Hollandse Waterlinie



4. Waterliniescheg

Een landschappelijke zone aan de zuid-, oost- en noordzijde van Utrecht, tussen Noorderpark, De Bilt, Driebergen/Zeist, Bunnik, Houten en Nieuwegein. Waardevolle open landschappen met hoge cultuurhistorische, recreatieve en ecologische betekenis en passende vormen van landbouw. Deze gebieden worden door de gebiedspartijen in samenhang beschermd en ontwikkeld. Door deze scheg te beschermen en te versterken, kan de recreatieve druk op andere gebieden zoals de Heuvelrug worden verminderd. Het leidende verhaal is dat van linielandschappen: de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Limes. De bestaande groengebieden zoals sport- en golfterreinen, de vele forten en landgoederen zoals Nieuw Wulven en Amelisweerd zijn dragers voor deze scheg. In de Waterliniescheg worden ook nieuwe natuur- en recreatiegebieden ontwikkeld met: Laagraven-A12 zone, Houten/Bunnik, Lunetten (Maarschalkerweerd-Rhijnauwen), Voordorpse polder/Ruijgenhoek met aandacht voor het opheffen van barrièrewerking door infrastructuur. Belangrijk is dat ze passen bij de ruimtelijke principes van de waterlinies. De gebiedsopgave bestaat uit de volgende ingrediënten:

- Extra recreatie: 306 ha
- Extra natuurkerngebied: 30 ha
- Groene contourgebied 145 ha
- Extra recreatieve verbindingen: 275 ha
- Mogelijke meekoppelkansen: uitleg en knooppuntontwikkelingen A12zone/Laagraven, Lunetten-Koningsweg, Bunnik, Houten.
- Water: water vasthouden en waterberging, multifunctioneel ruimtegebruik, klimaatwater/zwemwater
- Landbouw: natuurinclusieve landbouw en mogelijkheden voor verbreding
- Cultuurhistorie: Unesco werelderfgoed Nieuwe Hollandse Waterlinie, Limeszone

5. Groene zoom Vijfheerenlanden

Een landschappelijke zone die de Zouweboezem en Ameide omvat en versterkt (natuur, watersysteem en waterbuffers voor Alblasserwaard, recreatie) en de verbinding legt met de uiterwaarden van de Lek. Deze zone sluit aan op het gemengde landschap ten zuiden van Vianen en maakt via Bolgerijnen verbinding met de Lekuiterwaarden bij Hagenstein. Groene verbindingen worden met broekbossen gemaakt naar het naburige Molenlanden en naar Diefdijk en Linge. In deze groene zoom rondom het agrarische hart van Vijfheerenlanden, worden recreatieve- en natuurverbindingen versterkt. Te slechten barrières: de A27 en het Merwedekanaal. De gebiedsopgave bestaat uit de volgende ingrediënten:

- Extra recreatiegebied: 42 ha
- Groene contourgebied: 103 ha
- Extra recreatieve verbindingen: 171 ha
- Mogelijke meekoppelkansen: snelfietsroute Meerkerk-Vianen-Utrecht
- Mogelijke meekoppelkansen: snelfietsroute
- Water: watersysteem Vijfheerenlanden als waterbuffer, Sterke Lekdijk, prachtsloten
- Landbouw: natuurinclusieve landbouw
- Cultuurhistorie: Oude Hollandse waterlinie



6. Groen raamwerk Heuvelrug-Lek

Een stelsel van groenblauwe verbindingen voor natuur én recreatie samen, smeedt de Heuvelrug en haar flankzone stevig vast aan het gebied Langbroekerwetering - Kromme Rijn - Amsterdam Rijnkanaal - Lek. De beste kansen om de Heuvelrug te versterken lijken te zijn: loofbosaanplant, zonering met ook rustige gebieden, natuurwaarden verhogen in de flankzone tot aan de Kromme Rijn. Dit is het Langbroekweteringgebied. Hier zijn boeren bereid om natuur-inclusiever te produceren en liggen kansen om bosvakken aan te leggen in de landschapsstructuur van opstreckende kavels. We zien 4 kansrijke dwarsverbindingen met natuur en recreatieve routes van de hoge gronden naar de Kromme Rijn en Lek. Zo ontstaat een sterk raamwerk.

Met agrariërs wordt gezocht naar een betere balans tussen ecologie, wateropgaven en landbouw (met name fruitteelt). De Kromme Rijn, Amsterdam Rijnkanaal en sterke Lekdijken krijgen bredere groene randen met fiets/wandelroutes. De flanken van de heuvelrug worden versterkt met substantiële verbetering van biodiversiteit door zoom en mantelvegetaties met behoud van (oude) landschapselementen. Een idee voor nadere verkenning is om een recreatief 'fruitpark' te ontwikkelen als etalage van de fruitteelt en landschappelijke kwaliteiten. In het gebied ten zuiden van de Kromme Rijn zijn kerngebieden nodig voor natuur. Barrières die aandacht krijgen zijn: Amsterdam Rijnkanaal, de N229 en N225 langs de flanken van de Heuvelrug en de A12 op de Heuvelrug. De gebiedsopgave bestaat uit de volgende ingrediënten:

- Extra recreatiegebied: 29 ha
- Extra natuurkerngebied: 30 ha
- Groene contourgebied: 331 ha
- Extra recreatieve verbindingen: 253 ha
- Mogelijke meekoppelkansen: Nationaal Park nieuwe stijl Utrechtse Heuvelrug
- Water: Toekomstbestendig Amsterdam Rijnkanaal, Sterke Lekdijk-Rijndijk, Overstromingsveiligheid rivierengebied, naar 100% infiltratie en vasthouden kwelwater op Heuvelrug icm Blauwe Agenda
- Landbouw: natuurinclusieve landbouw/fruitteelt, agropark (zie parco agricolo Milan)
- Cultuurhistorie: Limeszone, Langbroekerwetering met kastelen en ridderhofsteden, Stichtse Lustwarande.

7. Agrarisch groenblauw netwerk

De agrarische landschappen van de droogmakerij Mijdrecht, de veenweidegebieden rondom Kamerik-Kockengen, de Lopikerwaard en de Vijfheerenlanden en eiland van Schalkwijk/Kromme Rijn hebben hun eigen karakteristieken en bedrijfsopbouw. In elk van deze gebieden wordt met de gebiedspartijen samengewerkt aan de transitie naar een vitale kringlooplandbouw met een toekomstbestendig watersysteem, goede bodem- en waterkwaliteit, recreatie- en natuurwaarden en herstel van kleine landschapselementen zoals bijvoorbeeld erfbeplanting, singels en houtwallen. Routegebonden (vaar)recreatie en mogelijkheden van verbrede landbouw met pleisterplaatsen/horeca bieden mogelijkheden voor de kleine kernen en hun ommeland. Specifiek worden slootkanten natuurvriendelijk beheerd (levendige boerensloten), worden erfbeplantingen en kleine landschapselementen hersteld en wordt gewerkt aan ecologische verbindingen en stepping stones. De gebiedsopgave bestaat uit de volgende ingrediënten:



- Groene contourgebied: 238 ha
- Extra landschapselementen: 125 ha
- Extra natuurkerngebied: 120 ha
- Extra recreatieve verbindingen: 257 ha
- Mogelijke meekoppelkansen: groenblauwe diensten, energiewinning, project waterberging Willeskop
- Water: Waterberging, tegengaan bodemdaling en voorkomen watertekort veenweidegebied, levendige boerensloten, overstromingsveiligheid rivierengebied, wateraanvoer Groene Hart
- Landbouw: natuurinclusieve landbouw en mogelijkheden voor verbreding, nieuwe teelten, tegengaan bodemdaling
- Cultuurhistorie: agrarisch landschap met eigen signatuur zoals verkaveling, laan en erfbeplantingen en kleine landschapselementen

Water en klimaat in verstedelijking

Water en klimaatadaptiviteit spelen in alle groen en landschapsopgaven een belangrijke rol. Het gaat om waterveiligheid, waterkwaliteit en waterhuishouding. De drie waterschappen die in de regio actief zijn (AGV, HdSR en Rivierenland) hebben in de groen- en landschapsopgave een belangrijke bijdrage geleverd.

Daarnaast zit ook in de verstedelijkingsopgave een vraagstuk rond waterbeheer en klimaatadaptatie. Een deel van de regio is kwetsbaar als het gaat om de waterhuishouding. Zo watert een groot deel van de regio af op het Amsterdam-Rijnkanaal, waar beperkte ruimte in zit voor het bufferen van water. Dit betekent dat water zo lang mogelijk moet worden vastgehouden om ervoor te zorgen dat de piekbelasting van het systeem niet groter wordt. Dit betekent dat klimaatadaptief en waterinclusief bouwen een voorwaarde is voor de stedelijke ontwikkeling van de regio.

Daarnaast is het in het algemeen verstandiger om op hogere gronden te bouwen dan op lagere gronden vanuit het oogpunt van maatschappelijke kosten voor waterhuishouding en waterveiligheid. Binnen peilgebieden van polders is het verstandig de laagste delen niet te bebouwen, maar juist te gebruiken voor waterretentie.

Uitvoeringsvraagstukken

Met dit pijlerrapport is een groot deel van de onderzoeksvragen geadresseerd. Er is echter nog aandacht nodig voor:

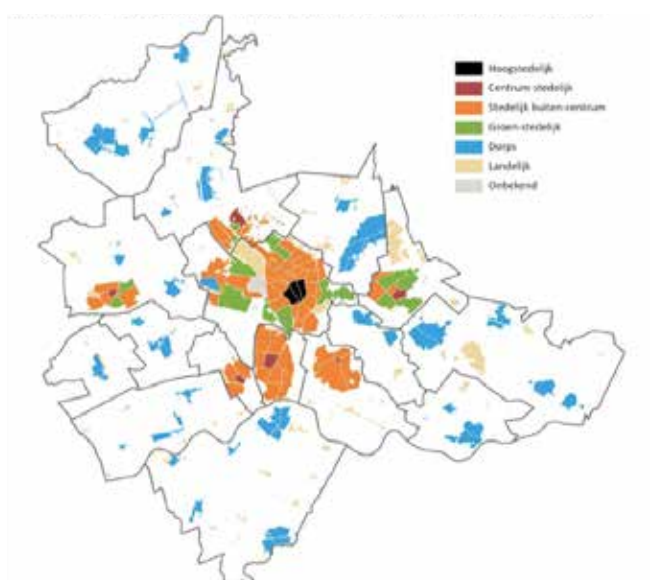
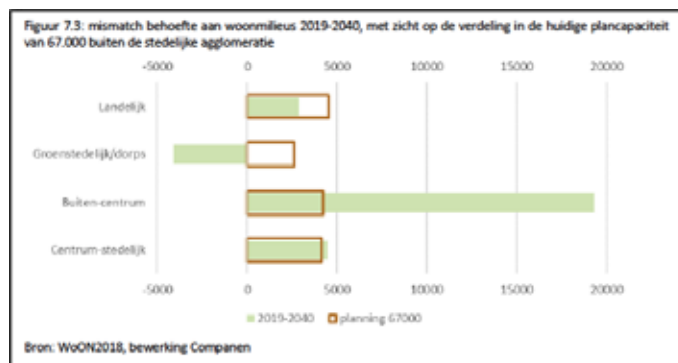
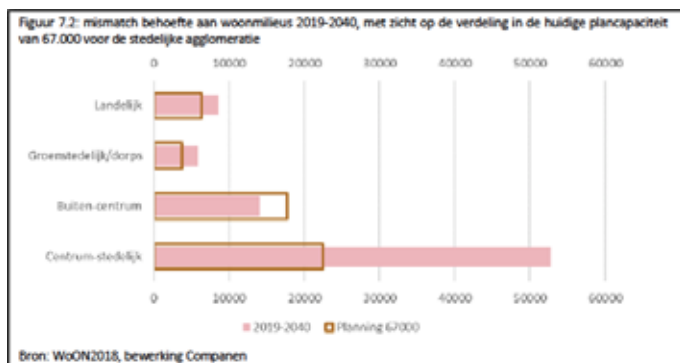
1. *De financiële onderbouwing* en uitwerking van deze opgaven. In deze fase is in het IRP nog geen inschatting gedaan van kosten voor de landschappelijke opgave. Tegelijkertijd wordt er op veel vlakken al uitvoering gegeven aan een aantal van de opgaven. De provincie bundelt de verschillende projecten en bijbehorende geldstromen in het programma "Groen groeit mee." Het is dus zaak om de opgaven en de ruimtelijke ingrepen die daarbij horen te vertalen in een investeringsprogramma, waarbij ook zicht moet komen op financiële dekking van deze kosten. Daarbij speelt het programma "Groen groeit mee" een belangrijke rol en worden op basis van het investeringsprogramma ook andere financieringsbronnen gezocht, bijvoorbeeld vanuit programma's uit het NOVI gebied Groene Hart, , het Nationaal Groenfonds, het Investeringsfonds Omschakeling Landbouw (LNV) en het Waterinnovatiefonds alsmede Europese fondsen.
2. *Meekoppelkansen*: Daarnaast moeten de 'meekoppelkansen' optimaal worden benut. Groenopgave en verstedelijking/energie/mobiliteit moeten waar mogelijk samen worden opgepakt. De groene opgave is voorwaardelijk voor een aantal verstedelijkingslocaties, waarbij enerzijds verstedelijking mogelijk een financiële bijdrage kan leveren aan groeninvesteringen en anderzijds een efficiëntieslag geslagen kan worden: 'als de graafmachines toch bezig zijn, neem dan ook de volgende sloot mee'.
3. *Perspectief agrarische sector*: De transitie naar vormen van landbouw, waarbij de balans met natuur en recreatie sterker wordt gelegd is al volop in gang. Het is belangrijk aan te sluiten bij initiatieven waar samen met de agrarische sector wordt gewerkt aan de landschappelijke opgave. Aansluiting zoeken vanuit de opgaven met het Investeringsfonds Omschakeling Landbouw van het Ministerie van LNV biedt kansen. Daarnaast wordt in Nederland op diverse plekken geprobeerd om initiatieven van agrarisch ondernemers te stimuleren die leiden tot transitie naar meer duurzame landbouw, extra groen, waterberging en of recreatie. Enkele voorbeelden zijn: Groenontwikkelfonds provincie Noord Brabant; Betrekken bij Groen fonds provincie Noord Holland; Ruimte voor Ruimte regeling; Crowdfundingvoornatuur.nl; Netwerkplatform Groen Kapitaal. Hierbij is economische rendabele landbouw uitgangspunt wat in sommige gevallen innovaties van de sector zal vragen.



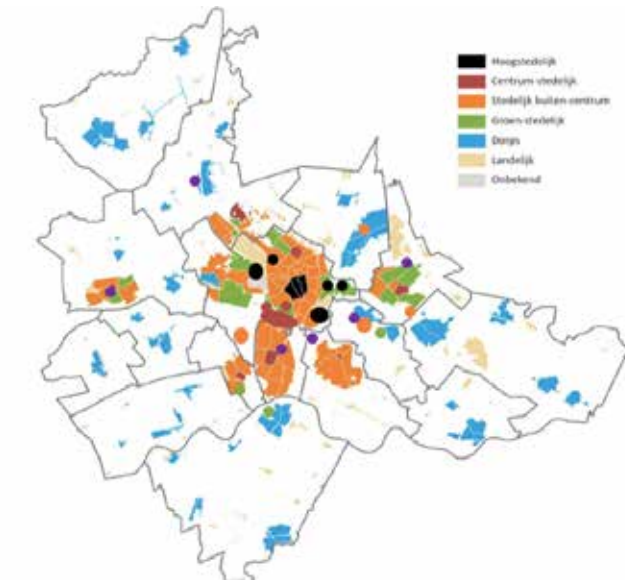
THEMA MOBILITEIT

De verdieping voor het thema mobiliteit is in zijn geheel verwerkt in de redeneerlijn 2. In deze redeneerlijn staan de keuzes die de regio maakt, inclusief de belangrijkste ruimtelijke uitwerking. Deze ruimtelijke uitwerking wordt in de deelgebieden (hoofdstuk 3) verder vertaald in lokale ingrepen.

Met redeneerlijn 2 en de verdieping in deelgebieden zijn de belangrijkste ruimtelijke keuzes voor mobiliteit gemaakt. Verdere verdieping op het thema heeft te maken met nader onderzoek naar generieke mobiliteitsmaatregelen en de onderzoeken die in samenwerking met de provincie en het rijk plaatsvinden over de aanleg van nieuwe infrastructuur. Deze onderzoeken zullen vooral in het kader van U Ned plaatsvinden.



- **Centrumstedelijk (incl. hoogstedelijk):** functiemenging, (groot)stedelijke voorzieningen, hoge woningdichtheid, kwalitatief goede openbare ruimte, goede OV-bereikbaarheid
- **Buiten-centrum:** stedelijke uitstraling, beperkt voorzieningenaanbod, enig openbaar groen, goede OV-bereikbaarheid, zwartepunt bij wonen
- **Groenstedelijk / dorps:** vaak grondgebonden woningen, monofunctioneel (wonen), beperkt aantal voorzieningen, veel openbaar groen, goede bereikbaarheid per auto
- **Landelijk:** buiten de kernen, grote(re) afstanden tot stad en voorzieningen.



- **Centrumstedelijk (incl. hoogstedelijk):** functiemenging, (groot)stedelijke voorzieningen, hoge woningdichtheid, kwalitatief goede openbare ruimte, goede OV-bereikbaarheid
- **Buiten-centrum:** stedelijke uitstraling, beperkt voorzieningenaanbod, enig openbaar groen, goede OV-bereikbaarheid, zwartepunt bij wonen
- **Groenstedelijk / dorps:** vaak grondgebonden woningen, monofunctioneel (wonen), beperkt aantal voorzieningen, veel openbaar groen, goede bereikbaarheid per auto
- **Landelijk:** buiten de kernen, grote(re) afstanden tot stad en voorzieningen.

Woonmilieu indeling 2018

Voorstel voor 2040 (kaart bewerkt door SITE) - zie toegevoegde bolletjes, paars = regionaal transformatiemilieu

THEMA WONEN: WOONMILIEUS EN WOONBEHOEFTE

De vraag naar woningen heeft een belangrijke kwalitatieve component. Er is een verdiepend onderzoek gedaan naar de kwalitatieve woningwensen in de regio. De daaruit afgeleide behoefte is gespiegeld aan de planvoorraad.

De indeling in woonmilieus uit 2018 is echter niet volledig bruikbaar wanneer de verwachte situatie in 2040 wordt beschreven. Een aantal locaties zal een stuk stedelijke zijn geworden en niet langer passen bij de woonmilieu typologie uit 2018. Zo vallen bijvoorbeeld in de oude indeling de Merwedekanaalzone en Westraven in Utrecht onder het groenstedelijke milieu.

In het MIRT onderzoek Utrecht nabij is al een aanname gedaan voor de opwaardering van een aantal woonmilieus. In het IRP sluiten wij aan bij deze indeling die Utrecht Nabij hanteert. Zo zijn de stedelijke knopen Leidsche Rijn Centrum en Lunetten Koningsweg ingedeeld onder hoogstedelijk. Op onderstaande kaartjes wordt het verschil toegelicht. In grote lijnen komt het erop neer dat nabij OV knooppunten het woonmilieu een stapje stedelijker wordt.

In dit IRP voegen we aan de woonmilieus een categorie toe: het regionale transformatiemilieu. Het betreft OV knooppunten die in de toekomst verkleuren van werklocaties naar gemengde woon-werklocaties. Deze regionale transformatiemilieus bieden enerzijds plek aan stedelijke woonmilieus met nieuwe woonvormen, maar ook aan een deel van de werkopgave. Voorbeelden zijn Houten Noordwest en het Stationsgebied van Breukelen.

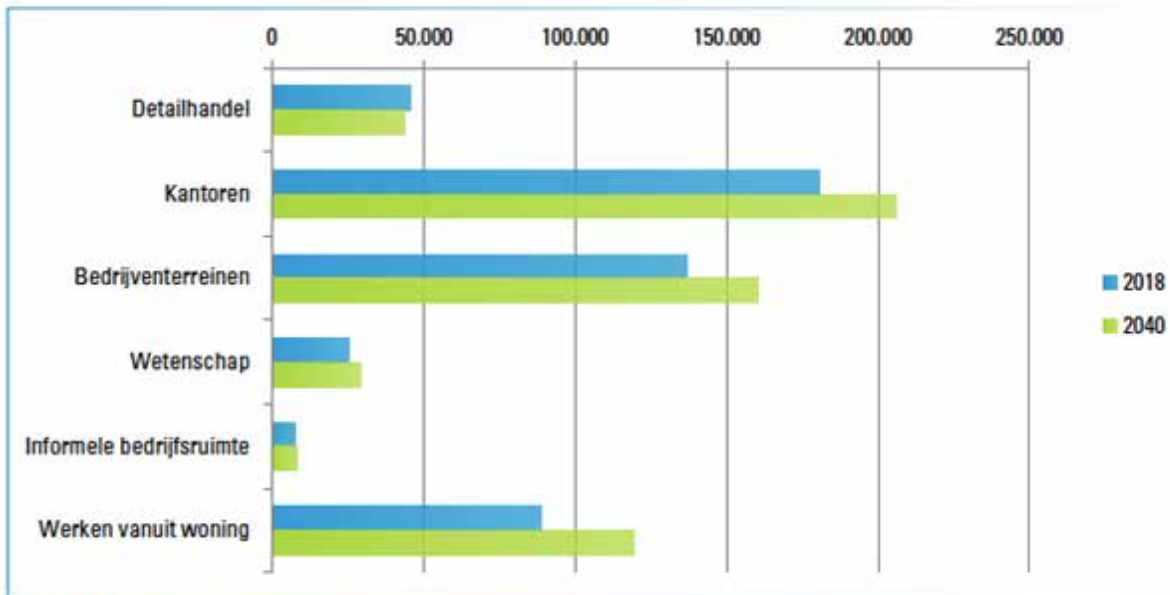
De woonmilieus zijn ingedeeld in hoogstedelijk, centrumstedelijk, stedelijk buiten centrum, groen stedelijk, dorps en landelijk. Deze milieus zeggen iets over de mate van functiemenging, de aanwezigheid van voorzieningen en het bereikbaarheidsprofiel. Waarbij geldt: hoe stedelijker hoe meer menging en hoe meer gericht op het OV. Dit betekent dus dat de opwaardering van stedelijkheid ook gepaard gaat met het minder faciliteren van de auto.

In het kwalitatieve woonbehoefteonderzoek is de match tussen planaanbod en behoefte gesplitst naar de agglomeratie (Utrecht, IJsselstein, Nieuwegein, Vijfheerenland (Vianen), Houten, Bunnik, Zeist, De Bilt en Stichtse Vecht) (bovenste grafiek) en buiten de agglomeratie (de rest) (onderste grafiek). Het grootste deel van de woningbouwopgave zit binnen de agglomeratie. Bovenstaande grafieken (let op het verschil in schaal op de assen) wordt deze mismatch tussen planaanbod en behoefte uitgewerkt.

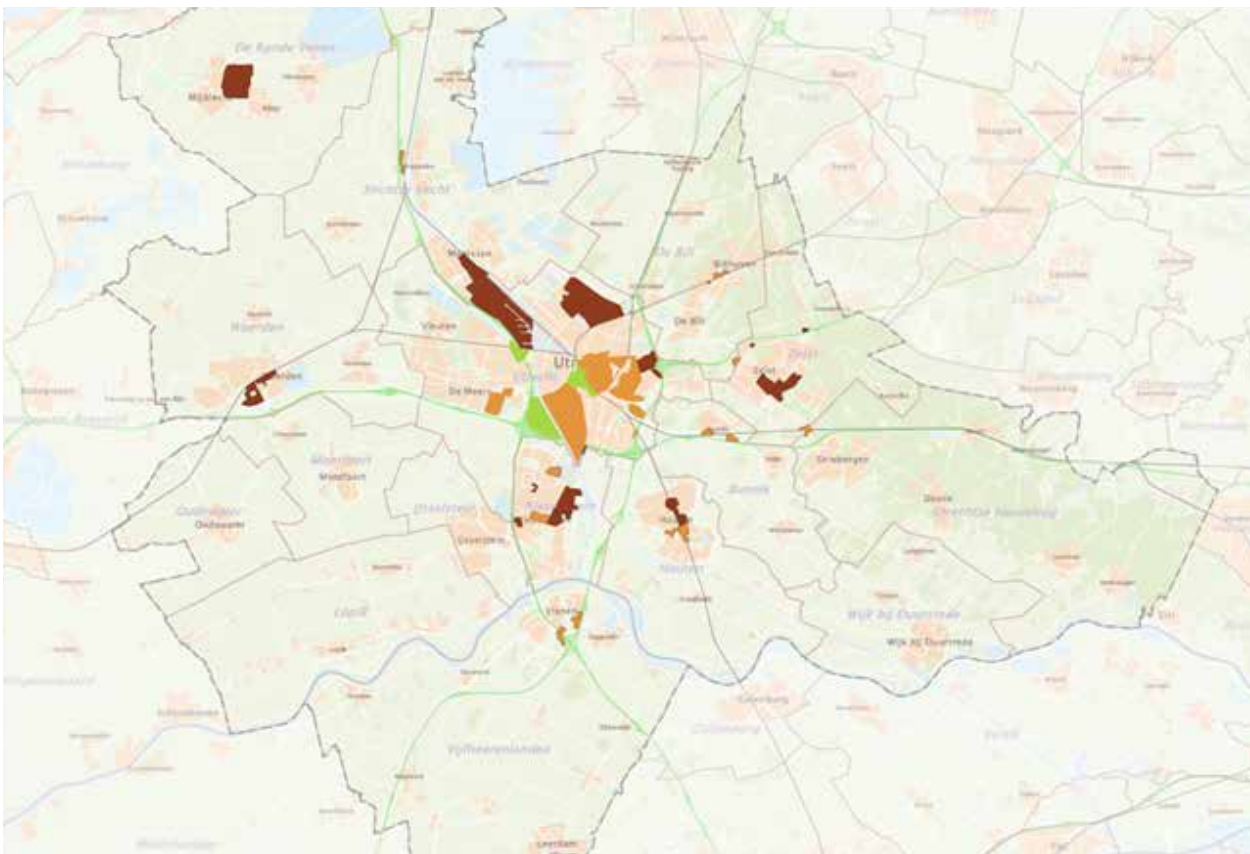
Het onderzoek laat zien dat we sterker moeten inzetten op het realiseren van sterker stedelijke woonmilieus. Binnen de agglomeratie betekent dit centrumstedelijke en hoogstedelijke milieus. Mengen van wonen en werken, voorzieningen in de woonomgeving, en een mobiliteitsprofiel dat op het OV en fietsen is gericht. Als regio geven we hier richting aan door te kiezen voor ontwikkeling langs bestaande en nieuwe OV-assen en daarbij stevig in te zetten als het gaat om dichtheid en menging. In de agglomeratie is eveneens een behoefte aan groenstedelijke milieus, waarvoor aan de randen van de stedelijke agglomeratie ruimte voor moet worden gevonden.

Buiten de stedelijke agglomeratie is een overschot aan dorpse milieus. Hoewel dit deels een kwestie van definitie is laat het zien dat ook hier een stapje hoger op de stedelijkheidsladder gewenst is. Dit biedt kansen voor doelgroepen die in het kader van doorstroming en vitaliteit gewenst zijn in de kleinere en middelgrote kernen.

Figuur 3: aantal banen naar type werklocatie in U16 (incl stad Utrecht) in 2018 en de verwachting voor 2040 (in maximaal scenario)



Bron: Stec Groep, 2020



Kantoorlocaties in de regio Utrecht - Groen = toevoegen kantoren, Oranje = balans kantoren, Roodbruin = herbestemmen kantoren

THEMA WERKMILIEUS

De regio groeit snel. Met het aantal inwoners groeit ook het aantal banen mee. De regio heeft een uitdaging voor zich liggen om niet alleen voldoende banen te creëren die op de juiste plek liggen, maar ook een transitie vorm te geven naar een duurzame en circulaire economie. De belangrijkste opgaven voor de economie:

*Hoe maken we de slag naar een circulaire economie in 2050?
Hoe zorgen we voor voldoende werkgelegenheid voor iedereen?
Hoe behouden en versterken we ons economisch regionaal profiel?*

We zien richting 2040 een aantal nieuwe werkmilieus ontstaan in onze regio:

- Hoogstedelijke woon werkmilieus waarin tal van andere functies op multi functionele locaties gemengd en geïntensiveerd in een groene omgeving gecombineerd zijn. Hier bieden we ruimte voor zakelijke dienstverlening, de smart industry, Denk hierbij aan Utrecht Centrum, Merwedekanaalzone, Leidsche Rijn Centrum.
- Bedrijventerreinen waar we mengen met niet-woonfuncties. Hier bieden we ruimte voor de maakbedrijven en de circulaire industrie. Logistiek en opslag bieden we ruimte, naast bedrijfsruimte voor het lokaal MKB waarbij we met eigenaren en conceptontwikkelaars streven naar een goede mix van betaalbare bedrijfsruimte.
- Regiopoorten als Bunnik, Breukelen, Woerden en Houten waar we wonen en werken mengen op een schaal die voor die steden passend is. Hier bieden we ruimte voor stad en dorp gebonden bedrijven, met een klein tot middelgrote ruimtebehoefte tot circa 2 hectare.
- Vitale kernen waar we bouwen voor zowel een gezonde demografie van de bevolking als voldoende werkgelegenheid voor deze mensen in de eigen kern, mede om de mobiliteitspendel te beperken.
- 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.

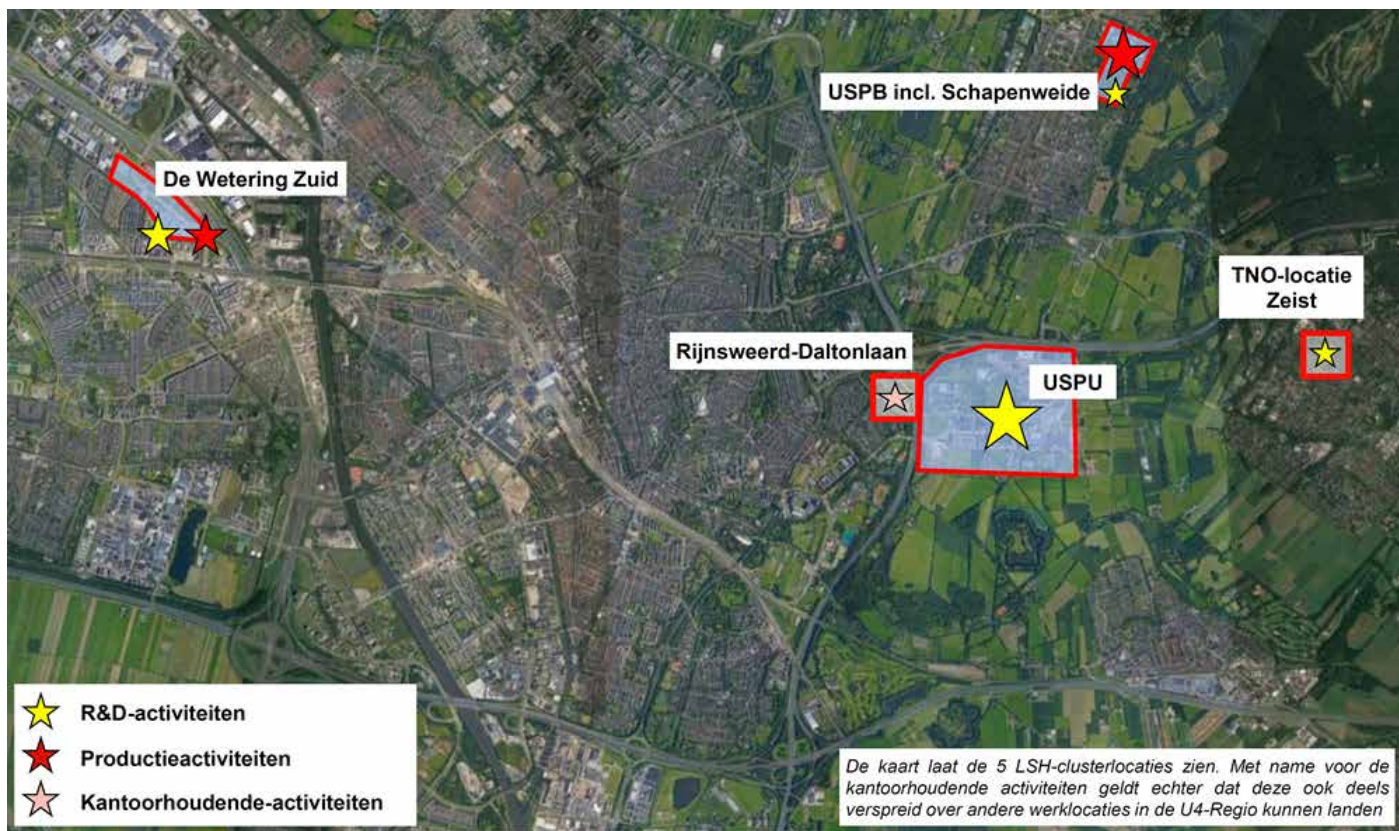
Kantooromgevingen

Tot 2040 is er een berekende behoefte aan maximaal 853.000m² bvo kantoorruimte in de stad Utrecht op plekken die goed bereikbaar zijn met het OV (m.n. Utrecht Centraal, Leidsche Rijn Centrum en Lunetten-Koningsweg). Buiten de stad Utrecht is (kwantitatief) voldoende aanbod aan kantoorruimtes en is het mogelijk om kantoorruimtes te transformeren naar woningen. Het totaal benodigde metrage is een optelsom van nieuwe vraag, vervangingsvraag doortransformatie en verplaatsing van kantoren die niet meer op toekomstbestendige plekken staan. Essentieel voor de toekomstbestendigheid van kantooromgevingen richting 2040 is de multifunctionaliteit, de groene omgeving, de optimale ov bereikbaarheid; ook wel benoemd met de term 'third places'.

We zien dat de huidige economische terugval en beperkte reismogelijkheden tot nieuwe digitale contactmomenten leiden en een andere vraag naar kantoorruimte. Landelijk is de trend dat kantoorhuurders kantoorruimte afstoten die niet centraal ligt of op een uitstekend bereikbare plek met het openbaar vervoer. Utrecht heeft al die kwaliteiten wel. Daarnaast zal het aantal mensen dat gemiddeld in een kantoor werkt afnemen vanuit gezondheidsoptiek en al eerder ingezette trends. Desalniettemin is het zaak dat we jaarlijks monitoren hoe de behoefte aan kantoren zich zal ontwikkelen.

Transformatie- en mengmilieus

Op verschillende locaties in de regio liggen bedrijventerreinen op plekken nabij OV-knooppunten waar plannen zijn voor verstedelijking. Voorbeelden zijn Station Breukelen, Houten-Noordwest, Station Woerden, Station Bunnik. Deze plekken verkleuren in de toekomst van werklocaties naar gemengde woon-werklocaties. Deze regionale transformatiemilieus bieden enerzijds plek aan stedelijke woonmilieus met nieuwe woonvormen, maar ook aan een deel van de werkopgave. Het gaat om de opgave voor bedrijventerreinen en informele bedrijfsruimten die zich laat mengen met wonen. Dit zijn bedrijfsfuncties in lage milieucategorieën.



Afbeelding is Onder Voorbehoud Bestuurlijke Goedkeuring in bestuurlijk overleg Provincie Utrecht, gemeenten Utrecht, De Bilt, Zeist, Bunnik en het USP op 8 maart. (uit: BCI, Marktverkenning Life Sciences&Health en quick scan Verduurzaming U4-regio, 4 februari 2021)

Wetenschap / USP+USP-Bilthoven

We kiezen ervoor om het specifieke profiel van het Utrecht Science Park (USP) te versterken: het Utrecht Science Park is het kloppende hart van een van Europa's meest competitieve regio's en het grootste science park van Nederland, met dagelijks 27.000 medewerkers en ruim 51.000 studenten. Op het Utrecht Science Park werken top kennis- en onderzoeksinstituten en hoogwaardige R&D bedrijven intensief samen om nieuwe oplossingen te vinden voor een langer en gezonder leven, nu en in de toekomst. Er wordt gewerkt aan een gezonde en duurzame leefomgeving onder de noemers Life Sciences & Health. Het is een plek waar inspiratie, ontmoeting en samenwerking centraal staan. Het science park vormt het hart van de Utrechtse kenniseconomie en is een broedplaats voor innovatie.

Het USP ontwikkelt zich steeds verder als internationale toplocatie voor Life Science & Health bedrijvigheid. De totale ruimtevraag voor Life Science & Health tot 2040 bedraagt 155.000m² voor R&D bedrijfsruimte. 110.000 m² productieruimte en 55.000m² kantoorruimte. Tot 2040 levert dit 8.980 extra banen op. (Bron: Buck Consultants International (BCI), ambtelijk concept Marktverkenning Life Sciences&Health en quick scan Verduurzaming U4-regio, 4 februari 2021)¹. De uiteindelijke groei is wel afhankelijk hoe succesvol de regio weet in te zetten op de verbetering van het totale ecosysteem voor Life Science & Health bedrijvigheid. Het gaat daarbij naast ruimtelijke aspecten zoals bereikbaarheid, adequate huisvesting, gedeelde onderzoeksfaciliteiten en kwaliteit omgeving bijvoorbeeld ook om internationale marketing en acquisitie, het beschikbaar blijven van talent, het faciliteren van ondernemerschap en financiering. Gemeenten, de provincie Utrecht en het USP werken samen in het creëren van het optimale klimaat en een locatieaanbod dat zo goed mogelijk aansluit bij de marktwensen.

De ruimte op USP en USPB komt vooral na 2025 vrij. Om in de periode daarvoor bedrijven te kunnen opvangen is huisvesting mogelijk op De Wetering Zuid en de TNO locatie Zeist. Rijsweerd-Daltonlaan is geschikt als locatie voor kantoren waarvoor huisvesting zo dicht mogelijk bij het USP van belang is.

Voor het USP en USP B zijn de volgende principes richtinggevend voor de ruimtelijke ontwikkeling.

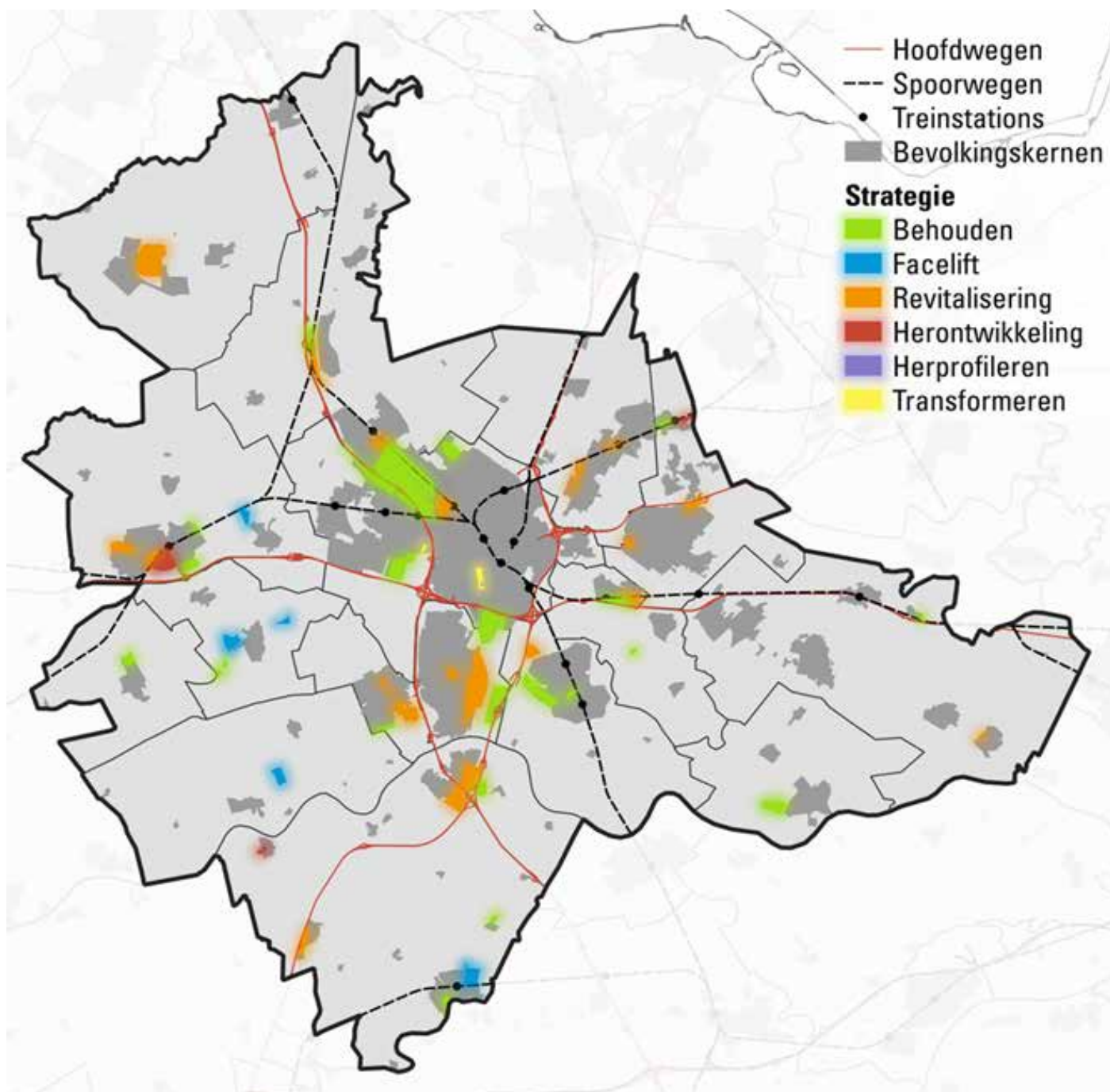
USP en USP B

- Transformatie en verdichting van het USP is noodzakelijk om ruimte te bieden aan nieuwe bedrijvigheid
- Ruimte bieden aan bedrijven die een sterke focus hebben op vernieuwende top R&D (fundamenteel onderzoek) op het gebied van life sciences, health en duurzaamheid
- Herontwikkeling van USP B na vertrek van het RIVM gericht op productie (pharma) en gerelateerde R&D. Ontwikkeling Schapenweide voor 50.000m² Life Science bedrijvigheid met focus op R&D.
- Ruimte bieden aan specifieke woonvormen op het USP. Gaat met name om werkgerelateerd wonen, denk aan studenten, expats en zorgpersoneel.
- Ruimte bieden voor specifieke voorzieningen (24/7) die passen bij het USP.
- Verbetering van de bereikbaarheid van het USP (o.a doortrekken HOV-verbinding, maar ook nieuwe fietsverbindingen, parkeren op afstand en mobiliteitsmanagement) is nodig bij de beoogde verdichting en groei van het aantal banen. Hieronder valt ook betere spreiding van de piekbelasting voor zowel auto als fiets en (H)OV waardoor de huidige infrastructuur beter benut wordt.
- Verbeteren OV bereikbaarheid en fietsbereikbaarheid op de as Station Bilthoven-USP B- USP

Andere locaties

- Snelle herontwikkeling op de TNO locatie Zeist om op korte termijn tot 2025 opvang te creëren voor Life Science bedrijvigheid met focus op R&D (20.000m²).
- Actief aanbieden beschikbare kavels De Wetering Zuid voor het kunnen huisvesten van Life Science bedrijvigheid (R&D en medtech productie) op de korte termijn tot 2025.
- Rijsweerd-Daltonlaan als locatie voor USP-gerelateerde kantoren dichtbij USP.

De Life Science bedrijvigheid rond het USP kent nog geen lange geschiedenis waardoor de precieze groei nog lastig te voorspellen is. Elke 5 jaar zal opnieuw gekeken moeten worden naar de snelheid van de groei. Mocht de groei hoger uitpakken dan voorzien dan zal opnieuw gekeken moeten worden of het USP en USP B in de huisvesting kunnen voorzien of nieuwe locaties moeten worden aangewezen.



Bedrijventerreinen in de regio Utrecht

Bedrijventerreinen

Voor de regio blijft het de opgave om een diversiteit aan verschillende bedrijventerreinen te bieden. We richten ons als regio vooral op het bedienen van het lokale deel van de totale vraag en we willen zo ruimte bieden voor regio-gebonden bedrijvigheid. Met de bovenregionale vraag willen we zeer terughoudend omgaan, we zetten dus niet in op het extra aantrekken van bedrijvigheid van buitenaf. Alle bestaande en nieuwe bedrijventerreinen moeten een aandeel bijdragen aan de ambitie richting een circulaire economie in 2050. Alle werklocaties in de regio zullen ook hun bijdrage leveren aan de energietransitie, door te werken aan energieneutrale of zelfs energieleverende werklocaties.

Aanpak per type bedrijventerrein

Binnen de bedrijventerreinen onderscheiden we stedelijke werkmilieus en functionele werkmilieus. Binnen de functionele werkmilieus onderscheiden we kleinschalige milieus tot 1 hectare, middelgroot van 2-5 ha en XXL, groter dan 5 ha. Op deze vier segmenten zijn de tekorten in beeld gebracht. We pakken de tekorten per segment aan.

Aanpak tekorten stedelijke werkmilieus

In Utrecht realiseren we Strijkviertel (19ha). Daarnaast zetten we volledig in op intensivering (bijvoorbeeld vierde kwadrant Lage Weide) en menging met niet-wonen functies daar waar mogelijk en wenselijk.

Aanpak tekorten functionele terreinen

Functioneel kleinschalige terreinen kennen een tekort van circa 60ha. Er is veel animo om deze tekorten lokaal te accommoderen omdat hiermee het MKB kan worden bediend dat lokaal gevestigd wil blijven. Bedrijven met een groeiende ruimtebehoefte behouden we in de regio door ze alternatieve ruimte te bieden op meer grootschalige terreinen. Vrijkomende ruimte behouden we voor lokale bedrijvigheid.

Om het tekort in te lopen kiezen we voor het accommoderen van bedrijven op een select aantal nieuwe regionale bedrijventerreinen met specifieke vestigingscriteria. Aan deze terreinen leggen we qua inpassing, ontsluiting en circulariteit hoge eisen. Bedrijven die hier landen leveren een aantoonbare bijdrage aan de missie van circulair neutraal in 2050. Er is nog geen afgegronde zoektocht naar extra regionale bedrijventerreinen (een of meerdere) gedaan en deze zijn dus nog niet in beeld gebracht. Dit volgt in de volgende versie.

De tekorten aan terreinen voor XXL logistiek accommoderen we voorlopig niet. Het levert een te hoge verkeersdruk op een al kritiek mobiliteitssysteem en past niet goed in het stedelijk landschap dat we nastreven.

Afstemming in regionaal uitgifteprotocol

Alle plannen voor nieuwe bedrijventerreinen vallen onder een regionaal uitgifteprotocol, waarbij we samen sturen op zowel de kwaliteit van een bedrijventerrein als regionale afstemming over de uitgifte ervan. De regie ligt bij de betreffende gemeente, maar we monitoren via het protocol en een monitortool hoe we nieuw aanbod zo goed mogelijk laten aansluiten bij de vraag. We zoeken bij nieuwe terreinen naar de optimale mix tussen toevoegen van arbeidsplaatsen en ondernemersruimte

Naar een regio van circulaire werklocaties

In de transitie naar een circulaire economie in 2050 spelen de bedrijventerreinen een belangrijke rol. Om daar te komen is een slimme inventarisatie grondstofstromen regio Utrecht nodig met bijbehorende ketenpartijen, die deze weegt en relateert ten opzichte van de ketenpartijen over de regiogrenzen.

Gemeenten kunnen sterk bijdragen aan versnelde opschaling van circulaire bedrijvigheid in de regio. Door meer en efficiëntere afstemming, kennisopbouw en -uitwisseling. Waar mogelijk kiezen overheden bij alle investeringen, inkoop, aanbestedingen (tenders) en onderhoudsuitgaven voor energie neutrale, klimaatbestendige en circulaire oplossingen en toepassingen.

Kansrijke startups die we identificeren, gaan we met behulp van de Regionale Ontwikkel Maatschappij helpen met het uitwerken van circulaire business development. Bij de innovatieprogramma's die we daarvoor maken komt er een focus op circulaire oplossingen die lokale sociaaleconomische meerwaarde creëren. Zichtbare innovatie locaties zijn noodzakelijk om de circulaire economie te versnellen. Dit onderstreept ook het van belang om voldoende aanbod van bedrijfsruimte te hebben die qua prijs en faciliteiten goed aansluit bij deze doelstelling.

Energieopwekking bedrijventerreinen

Alle werklocaties onderzoeken hun bijdrage aan de regionale energie ambitie.



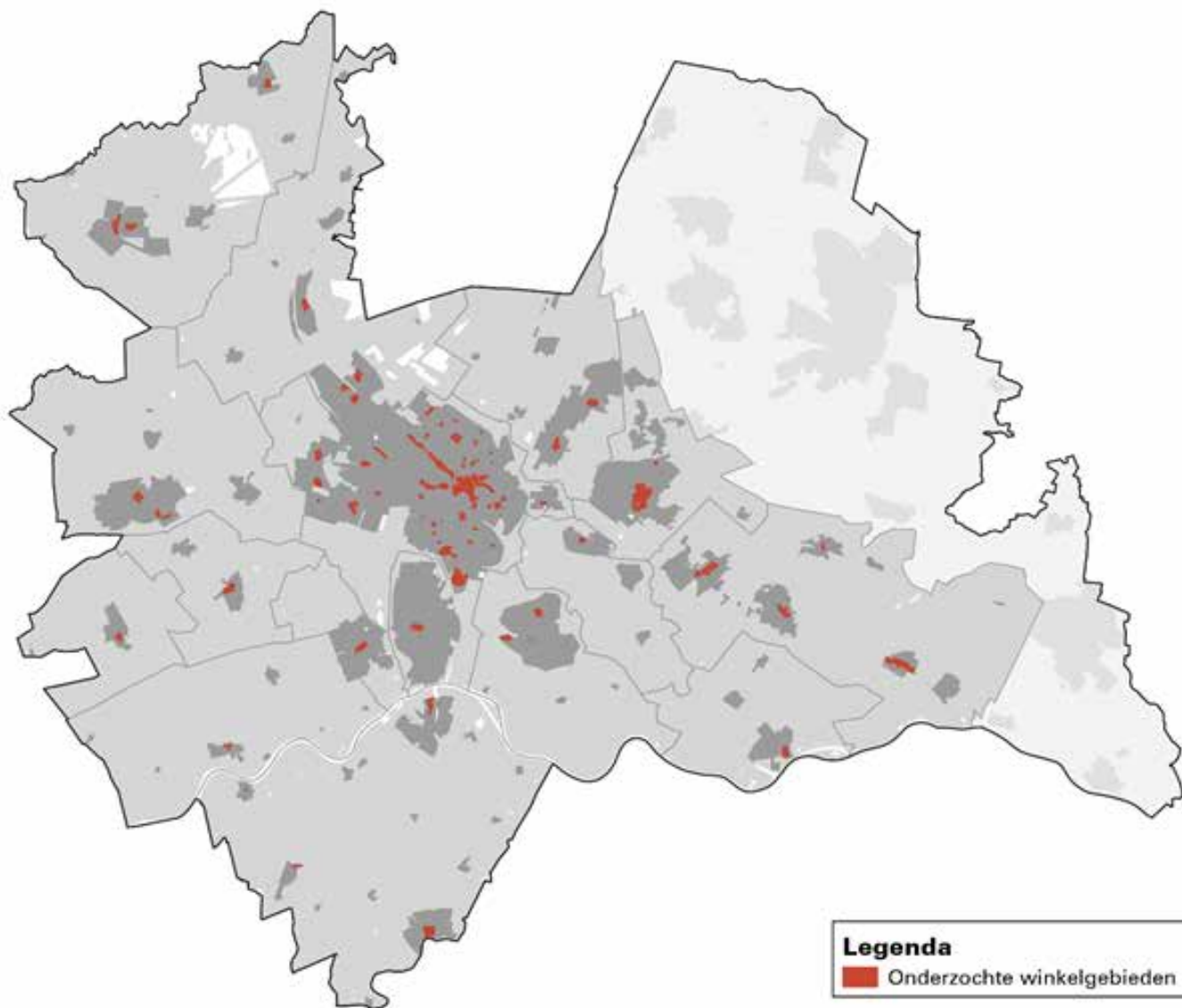
Foto: P.M.

Uitwerkingsvraagstukken bedrijventerreinen

In de verschillende onderzoeken wordt de opgave voor bedrijventerreinen in de regio scherp. Dit betekent echter nog niet dat we de oplossing helemaal in beeld hebben. Er ligt een grote opgave in de verdichting en verbetering van bestaande bedrijventerreinen en een vraag naar één of meerdere locaties voor de resterende uitbreidingsvraag.

Dit zijn opgaven die alleen samen kunnen worden opgelost. Het vereist samen kennis opbouwen, samen beleidsinstrumenten en financiële middelen faciliteren. Samen optrekken richting het bedrijfsleven en samen formuleren wat in kwalitatieve zin de groeiruimte is die nodig is voor de toekomst. Het oplossen van deze vraagstukken is bij uitstek dus een regionaal vraagstuk waarvoor de samenwerking snel opgezet kan worden.

P.M.



Winkelgebieden in de regio Utrecht

Winkelgebieden

De hoofdwinkelstructuur U16 bestaat uit de volgende hiërarchie:

- Binnenstad: de binnenstad van Utrecht heeft de grootste reikwijdte in U16, met een sterk bovenregionale/landelijke aantrekkingskracht. Zij heeft daarmee een unieke positie.
- Regionale centra: de reikwijdte van deze winkelgebieden overstijgen de gemeentegrenzen en hebben daarmee een regionale aantrekkingskracht. Deze groep winkelgebieden is zeer divers in functioneren en hebben een omvang van circa 10.000 tot 45.000 m² benut winkelvloeroppervlak.
- Stadsdeelcentra: deze winkelgebieden bedienen de stadsdelen van gemeente Utrecht en hebben naast dagelijks aanbod een sterk profiel op mode- en vrijetijdswinkels.
- Bovenlokale boodschappencentra: deze winkelgebieden zijn doorgaans de belangrijkste aankooplocaties binnen de kleinere gemeenten. Ze onderscheiden zich ten opzichte van kleinere dorpscentra en wijkcentra door functiemix met naast een dagelijks profiel ook beperkt recreatief winkelen, horeca en maatschappelijke voorzieningen. De winkelgebieden hebben bovendien vaak een toeristisch profiel. De reikwijdte is bovenlokaal (kern-overstijgend en soms gemeente-overstijgend). De omvang varieert van circa 2.000 tot 10.000 m² wvo.
- Perifere concentraties: deze winkelgebieden richten zich op doelgerichte aankopen. Deze groep is zeer divers met enkele winkelgebieden met een sterk regionale aantrekkingskracht zoals Woonboulevard Utrecht, Ravenswade en The Wall tot winkelgebieden met een bovenlokale aantrekkingskracht zoals de Nijverheidsweg Maarsen en Steehouder Woongroep (Houten). Voor deze groep winkelgebieden gelden branchebeperkingen ter behoud van toekomstperspectief van reguliere winkelgebieden.

Uitgangspunten bij de hoofdwinkelstructuur U16

We stellen voor de volgende uitgangspunten te hanteren bij de hoofdwinkelstructuur:

1. Inzet op een vitale, compacte winkelstructuur met naast winkels ook publieksgerichte functies, zoals horeca, cultuur, sport en maatschappelijke functies. Concentratie van winkels in een beperkt aantal compacte gebieden is noodzakelijk.

2. Alle toekomstige winkelinitiatieven in de U16 dienen bij te dragen aan het versterken van de regionale hoofdwinkelstructuur. Lokaal maatwerk buiten de hoofdwinkelstructuur is mogelijk voor kwantitatieve toevoeging van dagelijkse winkelmeters als gevolg van forse woningbouw, kwalitatieve versterking van het dagelijks aanbod en zeer kleinschalige lokale winkels.
3. Bij afweging van winkelinitiatieven en eventuele uitbreidingsplannen houden we rekening met de positie en functie van winkelgebieden in de hiërarchische hoofdwinkelstructuur. Opschalen binnen de hoofdwinkelstructuur (bijvoorbeeld van lokaal boodschappencentrum naar regionaal centrum) is onwenselijk. Voor diverse winkelgebieden kan dit het bijstellen van de ambitie betekenen.
4. Solitaire winkelvestigingen zijn geen onderdeel van de regionale hoofdwinkelstructuur. Onze inzet is erop gericht om deze solitaire winkelvestigingen te verleiden tot verplaatsing naar winkelgebieden binnen de regionale hoofdwinkelstructuur en bij leegstand de winkelbestemming te verwijderen (door transformatie).

Wij bepalen onze acties door winkelgebieden in te delen in concentratiegebieden, balansgebieden en transitiegebieden:

- Concentratiegebied: afgebakend thematisch of kern/hoofdwinkelgebied binnen de hoofdstructuur waar de sterkste winkelactiviteiten plaatsvinden en de toekomstpotentie het grootst is. Doel is het kwalitatief en kwantitatief versterken van deze gebieden. Nieuwe (innovatieve) uitbreidingsinitiatieven dienen te landen in deze gebieden.
- Balansgebied: afgebakend winkelgebied binnen de hoofdwinkelstructuur waar sprake is van behoud van de huidige voorraad aan meters, al dan niet door middel van actieve sturing. Doel is het behouden van deze gebieden en kwalitatief versterken (niet in winkelmeters). Voor behoud van de winkelfunctie is doorgaans de uitdaging om het kernwinkelgebied compacter te maken.
- Transitiegebied: (winkel)gebied/locatie waar de winkelvoorraad mogelijk (grotendeels) wordt onttrokken. Het kan gaan om actieve sturing of passieve sturing. Transitiegebieden kunnen onderdeel zijn van de hoofdwinkelstructuur, maar ook daarbuiten vallen.

Uitwerking vervolgstategie

Met deze vervolgstategie wordt zowel ingezet op goede afstemming van nieuwe initiatieven als het toekomstbestendig maken van bestaande winkelgebieden.



THEMA ENERGIE

NB WORK IN PROGRESS

Parallel aan de ontwikkeling van het IRP ontwikkelt de U16 ook de Regionale Energiestrategie U16. In deze versie van het IRP is het onderdeel Energie daarom nog niet voltooid. De RES moet 31 maart 2021 klaar zijn voor besluitvorming.

Zoekgebieden nemen we gefaseerd op. In de kaarten van het IRP voegen wij de duurzame opwek toe zodra dit mogelijk is. De opbouw is als volgt:

IRP 15-2 (bestuurlijke consultatie)	bestaande opwek + harde plannen
IRP 1-4 (zienswijze raden)	bestaande opwek + harde plannen + zoekgebieden voorstel RES 1.0
IRP medio september	bestaande opwek + harde plannen + zoekgebieden vastgestelde RES 1.0

In het Nationaal Klimaatakkoord (2019) is afgesproken de CO₂-uitstoot in 2050 met 95% gereduceerd te hebben ten opzichte van 1990. Voor 2030 is 49% als tussendoel gesteld. Daarbij zijn doelen gesteld en afspraken gemaakt over elektriciteit, (verwarming van) de gebouwde omgeving, industrie, landbouw en landgebruik en mobiliteit. Wij nemen landelijke doelstellingen als gezamenlijk uitgangspunt. Natuurlijk kunnen gemeenten zelf aanvullende ambitieuzere doelstellingen vastleggen. Meerdere gemeenten hebben dit gedaan.

Participatie is onontbeerlijk om bovenstaande doelen te kunnen halen. Niet alleen is het succes afhankelijk van heel veel individuele keuzes van inwoners en bedrijven over de verduurzaming van hun onder andere hun huis en bedrijf, ook wordt de transitie voor een ieder zichtbaar in haar omgeving. Om de doelen te bereiken werken we samen met vele maatschappelijke partners. Van energiecoöperaties tot bedrijven die energiemaatregelen nemen, van huiseigenaren die hun woning isoleren en uiteindelijk aardgasloos maken tot woningcorporaties die gestaag hun hele woningvoorraad verduurzamen, van Stedin (netbeheerder) tot boeren die het dak op hun stallen benutten voor zonnepanelen.

Als U16 gemeenten werken we met Provincie Utrecht en de waterschappen in de Regionale Energiestrategie U16 (RES) samen aan de energietransitie. De RES U16 is onderdeel van het Nationaal Programma en richt hoofdzakelijk op het realiseren van duurzame elektriciteitsopwek en het verduurzamen van de gebouwde omgeving.

Onze strategie om aan deze doelen bij te dragen is:

1. energie besparen
 2. omschakelen naar duurzame technieken, en daarbij
 3. benutten van duurzame energiebronnen in de regio.
- Dit werkt door in alle pijlers.

1. Besparen

De meest duurzame energie is energie die niet hoeft te worden opgewekt. Besparen is daarom een belangrijke pijler van de strategie. Dat wil zeggen isolatie van gebouwen, energiezuinigere productieprocessen en apparaten en energiezuiniger vervoer. Energiebesparing komt dicht bij bewoners en bedrijven. Het ligt voor de hand dat gemeenten hier een belangrijke rol in spelen richting bewoners en bedrijven. XX Bijvoorbeeld door ze kennis en ondersteuning aan te bieden via het regionale energieloket Jouwhuisslimmer, lokale acties op te zetten en actief toezicht te houden op de bedrijven. XX

2-3. Omschakelen naar duurzame technieken en benutten regionale duurzame energiebronnen

Wanneer we spreken over energie dan hebben we het over elektriciteit en warmte. Het verwachte totale energieverbruik van bijvoorbeeld het verwarmen van gebouwen, het gebruik van elektrische apparaten en mobiliteit in de U16 in 2050 is 27,4 TWh. Wanneer we maximaal isoleren en elektrificeren (denk aan elektrisch vervoer en verwarming van woningen met warmtepompen) dan kunnen we dat terugbrengen tot 13,5 TWh waarvan 10,8 TWh elektriciteit.

Elektriciteit

In uitwerking van de landelijke doelstelling en in relatie tot onze eigen elektriciteitsbehoefte gaan we ten minste 1,8 TWh duurzame opwek realiseren in 2030. Daar maken we ruimte voor. Dat kan bijvoorbeeld met 15% benutting van grote dakoppervlakten + 45 grote windmolens + 800 hectare zonnenveld. 1,8 TWh is 1/6 van de verwachte elektriciteitsbehoefte in 2050. Ook na 2030 is er een substantiële opgave. De omvang daarvan is nog niet duidelijk (zie paragraaf 'extra opgave na 2030' hieronder).

De RES U16 plannen voor duurzame elektriciteitsopwek worden landelijk beoordeeld op: kwantiteit, ruimtelijke kwaliteit, net efficiëntie en maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak. Bij het bepalen van locaties voor elektriciteitsopwek zijn onze leidende principes:

1. We zetten maximaal in op zon-op-dak, daarmee kunnen we de opgave gedeeltelijk realiseren
2. Er is potentieel voor windmolens:
 - a. vooral langs infrastructuur
 - b. bij bedrijventerreinen
 - c. in agrarische gebied en in combinatie met de groene scheggen
3. Vanuit net efficiëntie en maatschappelijke kosten is clustering van elektriciteitsopwekking wenselijk
4. Vanuit net efficiëntie en maatschappelijke kosten is de juiste mix van zonnevelden en windmolens van belang. De noodzakelijke elektriciteitsinfrastructuur voor windmolens is goedkoper dan voor zonnevelden (factor 3). Op het huidige netwerk is meer ruimte om clusters van windmolens aan te sluiten (grotere projecten kunnen namelijk op andere stations worden aangesloten)
5. Voor zonnevelden ligt de focus op meervoudig ruimtegebruik
6. Wij streven naar 50% lokaal eigenaarschap/zeggenschap bij windmolens en zonnevelden.
7. Wij streven naar een goede samenhang van lusten en lasten en naar wederkerigheid in de interbestuurlijke verhoudingen.

Waar de opgave voor duurzame opwek ruimtelijk zal landen en hoe de verdeling tussen zon-op-dak, zonnevelden en windmolens exact zal zijn wordt parallel en in verbinding met het IRP uitgewerkt in de RES. Naarmate zoekgebieden meer zijn uitgekristalliseerd worden koppelingen met andere opgaven mogelijk. Zo kan invulling gegeven worden aan een goede samenhang van lusten en lasten en wederkerigheid in de bestuurlijke verhoudingen. In fase 4 (programmeren) is ruimte om dat verder in te vullen.

Aanvullende opgave na 2030

De RES-opgave stopt niet in 2030; tot 2050 zal de ontwikkeling naar duurzame opwek én gebruik van duurzame warmtebronnen doorgaan. De verwachte elektriciteitsbehoefte in 2050 is 10,8 TWh (met maximaal isoleren en elektrificeren). Er ligt dus nog een aanvullende opgave na 2030. Het is van belang daarmee ruimtelijk al rekening te houden. In de Ontwerp RES U16 is opgenomen dat voor de periode 2030-2040 onderzocht wordt hoe invulling gegeven kan worden aan nogmaals eenzelfde deel van de opgave (1,8 TWh). De uiteindelijke omvang van de aanvullende opgave tot 2040 en 2050 is nog niet te bepalen. Dat heeft een aantal redenen:

- Er is landelijk een kwantitatief doel gesteld voor 2030, maar nog niet voor 2040 en 2050.
- Een deel van de U16-gemeenten heeft vastgesteld eerder dan in 2050 klimaat- of energieneutraal te willen zijn. Dat kan leiden tot een opgave groter dan 1,8 TWh.
- Het is nog niet duidelijk welke technieken we na 2030 kunnen toepassen. Voor de periode tot 2030 wordt gewerkt met bewezen technieken (zon-op-dak, zonnevelden en windmolens). Voor de periode na 2030 moet er nog veel uitkristalliseren:
 - Hoe gaan we regionaal voorzien in de warmtevraag? Meer elektrificatie betekent meer elektriciteitsbehoefte.
 - Hoe ontwikkelt (duurzame) mobiliteit zich? Er zal sowieso geëlektrificeerd worden, in hoeverre gaat waterstof (van buiten de regio) een rol vervullen?
 - Mogelijke landelijke ontwikkelingen in de elektriciteitsproductie.
 - Mogelijke technieken voor duurzame opwek aanvullend op zon-op-dak, zonnevelden en windmolens.

Duurzame warmte

Ook voor onze warmtebehoefte gaan we gebruik maken van duurzame bronnen. In de U16 zijn hiervoor de eerste stappen gemaakt. Alle gemeenten leggen in hun Transitievisies Warmte (TVW) vast hoe zij dit willen gaan doen, in welke tempo en welke warmteoplossingen in welke wijken/buurtten/gebieden het meest voor de hand liggen. Regionaal werken we samen waar nodig en gewenst. In de warmteparagraaf van RES, de Regionale Structuur Warmte (RSW), maken we afspraken over hoe we omgaan met ontwikkeling en gebruik van bovengemeentelijke warmtebronnen.

We hebben ten behoeve van de Transitievisies warmte en de RSW onderzoek gedaan naar de potentiële warmtebronnen en de warmtevraag in de regio U16. Op deze manier is er veel informatie beschikbaar gekomen over warmtebronnen die zich in de regio bevinden. We maken een onderscheid tussen warmtebronnen die beter lokaal ingezet kunnen worden en warmtebronnen die een bovengemeentelijke potentie hebben. De bronnen met bovengemeentelijke potentie zijn de bronnen waar regionale afstemming nodig is. Ook is gekeken op welke warmtethema's regionale samenwerking wenselijk is. Daarbij gaat het om onderwerpen waar meerdere gemeenten mee te maken krijgen in de warmtetransitie, zoals het isoleren van woningen of het opstellen van een businesscase voor een lokale warmtebron.

Ook bedrijven maken de omschakeling naar andere warmtebronnen, waar warmte gebruikt wordt voor het productieproces is het aardgasvrij maken van bedrijventerreinen een uitdaging gezien de beperkte beschikbaarheid van hoge temperatuur warmte in de regio. Bij het intensiveren of uitbreiden van bedrijventerreinen moet de vraag hoe de (toekomstige) warmtevraag wordt onderdeel van de plannen zijn.

Ruimte voor energie infrastructuur

Elektriciteit

Duurzame opwek moet aangesloten worden op het elektriciteitsnetwerk. Dit vraagt een verzwaring van het bestaande netwerk. Daar is fysieke ruimte voor trace's en stations voor nodig. Uitbreiding van de energie-infrastructuur vraagt om langjarige voorbereiding en brengt grote investeringen met zich mee. Een belangrijk reden om nu al planmatig samen te werken en de verschillende opgaven te clusteren. Zo kunnen we gebruik maken van hogere netvlakken tot aan het hoogspanningsnet van TenneT.

De stroomproductie wordt meer afhankelijk van grillig weer. Dat vraagt om een flexibel energiesysteem dat zorgt dat vraag en aanbod matchen. Dat kan met bijvoorbeeld opslag, back-up productie, omzetten van stroom in waterstof of warmte en koppeling met het buitenland (in- en export van duurzaam opgewekte elektriciteit).

Warmte

Vanuit de Transitievisies Warmte zal duidelijk worden aan welke warmteoplossingen in welke wijken/buurtten/gebieden gewerkt gaat worden. De ruimtelijke impact hangt ook daarmee samen. Het gaat hoofdzakelijk om ruimte voor energie infrastructuur. Denk daarbij aan de plaatsing van regelstations in wijken, warmteleidingen en opwekinstallaties (in wijken of daarbuiten). Dit vraagt aandacht in de toch al zo drukke ondergrond, bijvoorbeeld op verstedelijkingsknooppunten en in oude binnensteden. Wanneer in de regio veel gekozen wordt voor all-electric oplossingen(warmtepompen) dan neemt de elektriciteitsbehoefte sterk toe. Dit vraagt om netverzwaring en aanzienlijk meer grootschalige opwek van duurzame elektriciteit.



Huidige harde planlocaties voor duurzame energie



Samenhang met de andere pijlers

Energie gaat meer ruimte vragen en het wordt meer zichtbaar in de stad en in het landschap. De nationale doelstellingen op CO2 reductie heeft een doorwerking op alle pijlers.

Mobiliteit: de CO2-uitstoot van mobiliteit zal tot 2040 sterk gereduceerd worden. Vanaf 2030 zijn er bijvoorbeeld geen nieuwe benzine en dieselauto's meer te koop. Dat betekent dat er dan 1,8 miljoen laadpalen in Nederland zullen staan. Dat leidt tot een aanvullende elektriciteitsvraag waarvoor verzwaring van het bestaande netwerk nodig is. Ook moet er rekening gehouden worden met piekbelasting met grote vermogens als iedereen tegelijk gaat opladen. Tijdelijke opslag en zelfs teruglevering (vehicle to grid) helpt om het net in balans te houden. Door laadinfra en duurzame energie met elkaar te matchen kan efficiënter gebruik gemaakt worden van het elektriciteitsnetwerk.

Wonen: gezond leven in een stedelijke regio vraagt om een duurzame woningvoorraad en duurzame elektriciteitsopwek die bijdraagt aan een gezonde leefomgeving. Om de energiebehoefte te beperken is het logisch om principes te ontwikkelen die de impact van verstedelijking op de energievraag zo klein mogelijk maken. Verstedelijkingslocaties zullen hun bijdrage moeten leveren aan de opwekking van duurzame energie. Nieuwe wijken en bedrijventerreinen kunnen energieneutraal of -positief zijn. De grootste opgave is het verduurzamen van de bestaande woningvoorraad. Gemeenten maken hiervoor zelf een Transitievisie Warmte en werken hierbij regionaal samen in de RES.

Groen en landschap: elektriciteitsopwekking vraagt ruimte. Windmolens en zonnevelden hebben ontegenzeggelijk een impact op het landschap. Het vraagt aandacht dit goed in te passen en de impact te beperken. Er liggen kansen om de landschappelijke opgave te koppelen aan de energieopgave. Mogelijk kan de energieopgave een aanleiding of een financiële drager zijn voor landschapsontwikkeling.

In het Klimaatakkoord is speciaal aandacht voor de emissie van broeikasgassen uit veenweidegebieden. Dit biedt kansen om ontwikkelingen in deze gebieden mogelijk te maken. Bijvoorbeeld verhoging van het waterpeil in combinatie met het plaatsen van zonnevelden of windmolens.

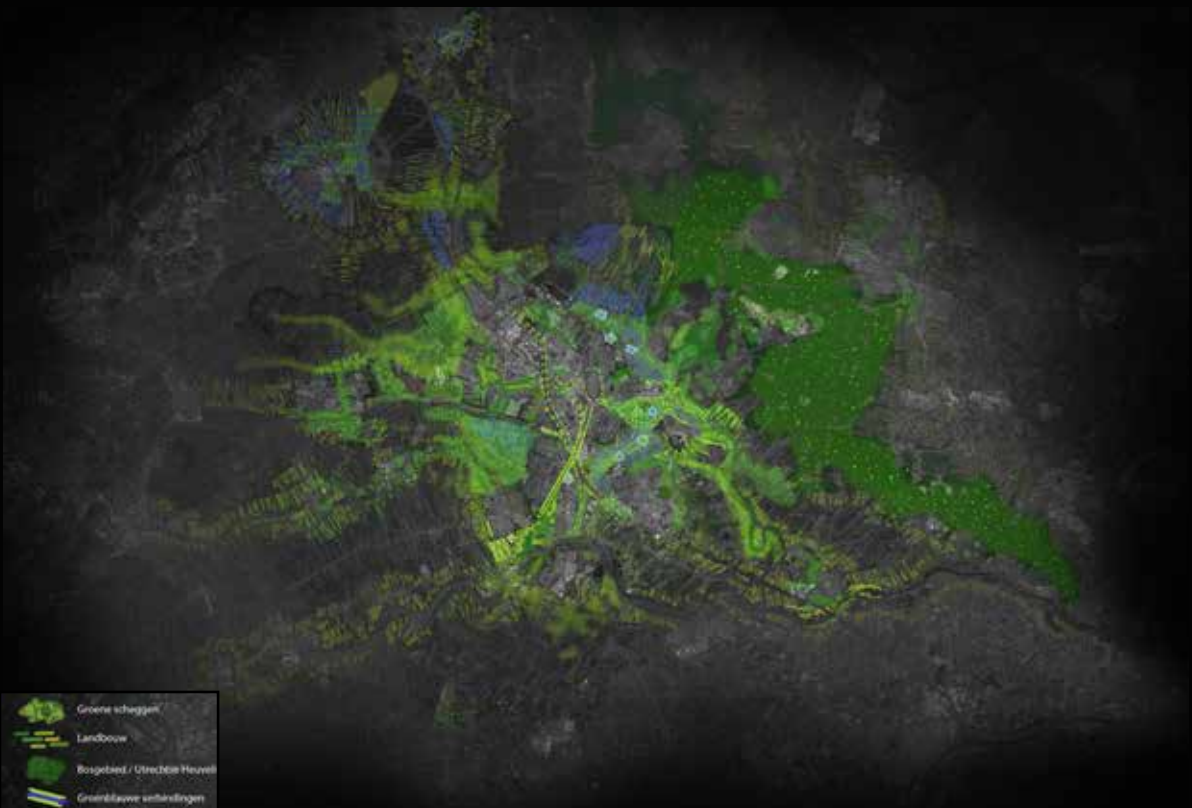
In 2050 moet de landbouw en het landgebruik klimaatneutraal zijn. Een ingewikkelde uitdaging, daar een deel van de uitstoot van broeikasgas niet te vermijden is: koeien produceren methaan en uit kunstmest komt lachgas vrij, beide broeikasgassen. Anderzijds legt de sector ook CO2 vast: in de bomen, de bodem en het gras. Dat draagt weer bij aan de reductiedoelstelling.

Economie: ook bedrijven en industrie leveren een belangrijke bijdrage aan CO2 reductie. Een koppeling van opgaven is daarbij kansrijk. Bijvoorbeeld de koppeling tussen het verdichten met bedrijventerreinen en energieopwekking en de koppeling van de ontwikkeling naar een circulaire landbouw en energieopwekking). Verder zijn marktpartijen nodig om de energietransitie vorm te geven. Bijvoorbeeld voor het isoleren van woningen en het aanleggen van warmtenetten en zonnepanelen. Dit biedt de komende decennia kansen voor bedrijven uit de regio. En vraagt tegelijkertijd meer geschoold personeel om hier uitvoering aan te geven. In 2050 is de industrie circulair en stoot vrijwel geen broeikasgas meer uit. De fabrieken draaien dan op duurzame elektriciteit uit zon en wind of energie uit aardwarmte, waterstof en biogas. De grondstoffen komen uit biomassa, reststromen en -gassen. De restwarmte gebruikt de industrie zelf of levert die aan de tuinbouw of gebouwen en woningen. De industrie is dan naast gebruiker van energie ook producent en buffer van energie.

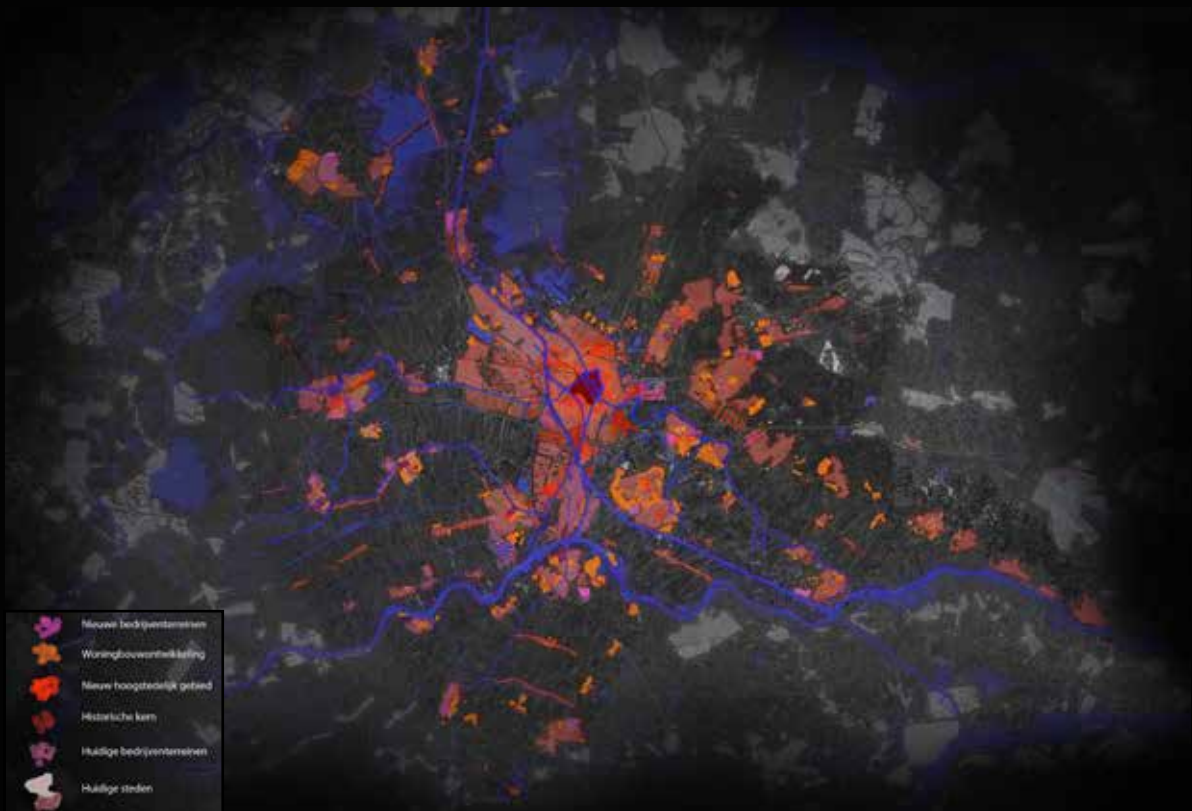
2.4 DE REGIO IN LAGEN



Laag 1: Regio



Laag 2: Groen-blaue netwerk



Laag 3: Verstedelijking

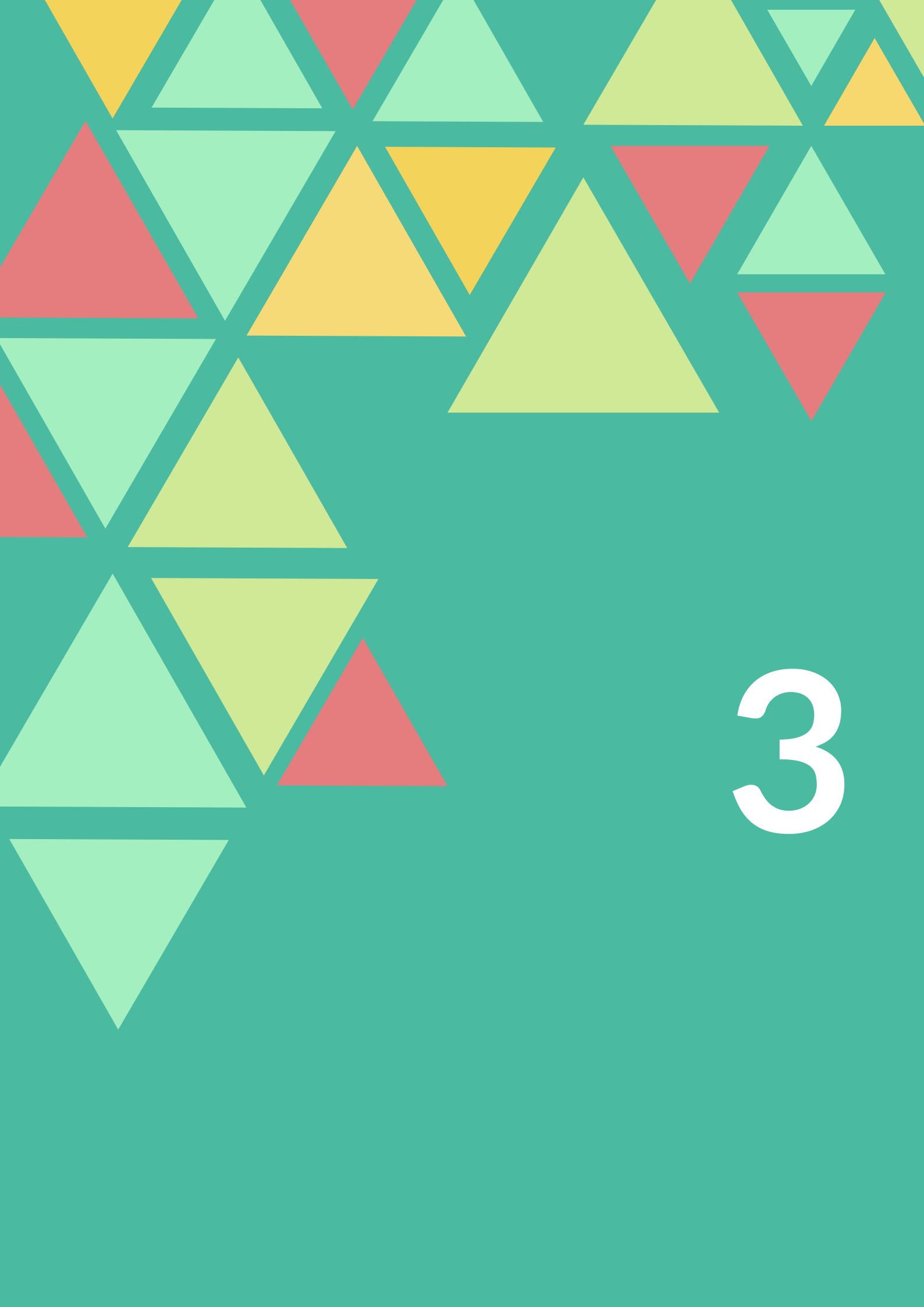


Laag 4: Mobiliteitsnetwerk

Perspectiefkaart: Regio Utrecht in 2040







3



UITWERKING IN DEELGEBIEDEN: EEN NIEUW PERSPECTIEF VOOR ALLE DEELGEBIEDEN

De keuzes die de regio maakt in dit IRP krijgen uiteindelijk een plek in alle deelgebieden van de regio. Per deelgebied wordt een perspectief geschetst en wordt nader ingegaan op hoe de keuzes uitpakken voor ieder deelgebied van de regio. De stad Utrecht zit in ieder deelgebied.

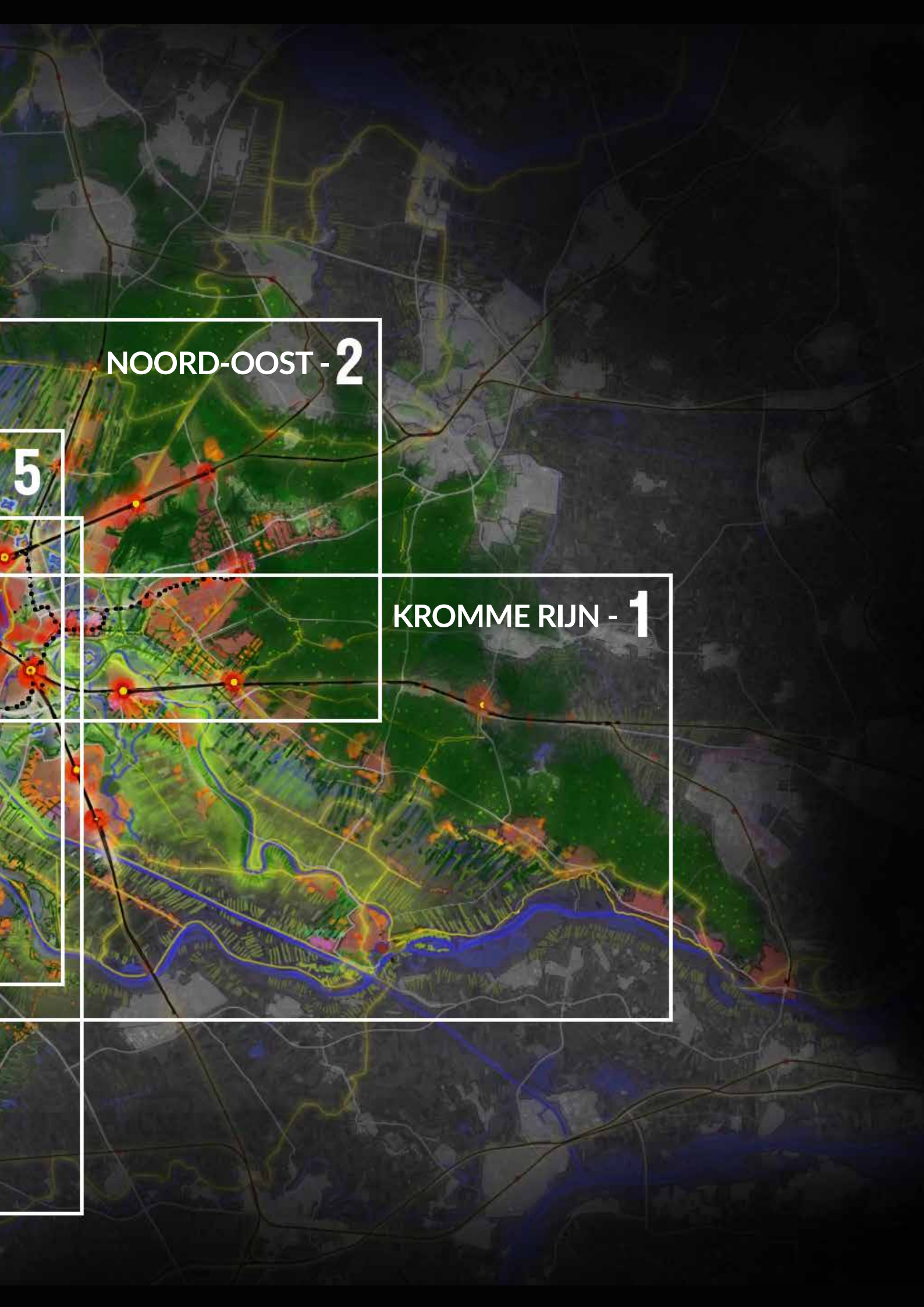
3 - VECHT EN VENEN

4 - WOERD, WAARD EN VIJFHEERENLANDEN

CENTRALE AS -



- Groene scheggen
- Landbouw
- Bosgebied / Utrechtse Heuvelrug
- Groenblauwe verbindingen
- Nieuwe bedrijventerreinen
- Woningbouwontwikkeling
- Nieuw hoogstedelijk gebied
- Historische kern
- Huidige bedrijventerreinen
- Huidige steden
- Vitale kernen
- Weg
- Fietsroute
- Utrecht Centraal
- Treinstation aan het wiel
- Treinstation (zwaar)
- Treinstation
- Tram-/bushalte



NOORD-OOST - 2

5

KROMME RIJN - 1



3.1 DE KROMME RIJN VALLEI

KROMME RIJN

Van Wijk bij Duurstede tot de stadswallen van Utrecht slingert de Kromme Rijn tussen de Heuvelrug en de Lek op de grens van het kleinschalige Langbroekerweteringlandschap en het open rivierlandschap. Het is de verbindende factor in het zuidoosten van de regio: van de weidse uiterwaarden van de Lek tot aan de Oude Gracht. Gezien de historische betekenis van de Kromme Rijn is haar huidige verschijningsvorm bescheiden; soms slechts die van een onopvallende, maar nog steeds slingerende watergang langs de Provinciale weg.

Wanneer de Kromme Rijn Utrecht nadert, is de invloed van snelwegen, spoor en stedelijke ontwikkeling van Bunnik, Odijk, Lunetten, USP en Houten dermate overheersend, dat de wijze waarop de rivier de stad binnenkomt, en de grachten met haar water voedt, nauwelijks te ervaren is. Ook de samenhang met het fortenslandschap van de Nieuwe Hollandse Waterlinie staat onder druk. Ook haaks op de Kromme Rijn is er behoefte aan meer samenhang tussen Heuvelrug en de Lek.

Richting 2040 ontstaat in deelgebied Kromme Rijn een aantal integrale ruimtelijke opgaven. Het robuuster maken van het landschap, dat overloopt in de groene scheg van de Kromme Rijn raakt op een aantal plekken nieuwe verstedelijkingslocaties. Zo wordt de ontwikkeling van de stadsrand van Utrecht kwalitatief verbeterd door de mogelijkheden om ook het landschap en de groene scheggen hier te ontwikkelen. Versnipperde groene landschappen moeten aan elkaar verbonden worden om ruimte te maken voor recreatie en natuur voor het groeiende aantal inwoners. De ontwikkeling rond de knooppunten en aan de randen van Bunnik en Houten geven extra aanleiding om te investeren in de landschapsopgave. Tegelijkertijd is het voor deze woon- en werklocaties eveneens voorwaardelijk dat de mobiliteit verbeterd wordt. Hiervoor zijn ingrepen nodig aan het spoor en de stations van Lunetten-Koningsweg en Bunnik. Verderop langs de Kromme Rijn en langs de flanken van de heuvelrug is het de opgave om de dorpen en steden voldoende ruimte te geven om vitaal te blijven en daarbij tegelijkertijd de kwaliteit van de kernen en de landschappen te versterken.

Landschap, water en groen

- Meer ruimte voor natuur en recreatie aan weerszijden van de Kromme Rijn, moederrivier van Utrecht, een van de groenblauwe verbindingen. Zo verbeteren van de beleefbaarheid, recreatieve en ecologische waarde van de Kromme Rijn. Ook als de basis van de Limes afleesbaar maken.
- Ontwikkeling voor groene scheggen op het hoogtepunt waar stad en landschap elkaar raken: Kromme Rijn, Nieuwe Hollandse Waterlinie, Fortenzone. Ze vormen een zeer waardevol landschap die scherp contrasteert met de hoogstedelijke ontwikkelingen van Utrecht: het amfitheater van de Kromme Rijn
- Verbinden en koppelen recreatieve landschappen Marschalkerweerd – Amelisweerd – Galgenwaard – Wulven – Laagraven (onderdeel van de scheggen)
- Robuuster maken Utrechtse Heuvelrug en vergroten nationaal park. Versterken van de kwaliteit van de Stichtse Lustwarande.
- Landschapsopgaven : ontwikkelen van groen raamwerk Heuvelrug-Lek en agrarisch groenblauw netwerk in het Eiland van Schalkwijk / Kromme Rijn
- Ontwikkelen van de Houtense Rijn ten bate van nieuw water en landschapsontwikkeling
- Koppelen verstedelijkingsopgave Bunnik-Zuid aan landschapsontwikkeling
- Koppelen verstedelijking Metropoolpoort-Oost aan landschapsontwikkeling
- Ontwikkelen landschapspoorten op alle drie de NS stations
- Integreren van water en klimaatadaptatie in alle opgaven

Ten oosten van Wijk bij Duurstede ligt recreatiegebied Gravenbol middenin natuurgebied Lunenburgerwaard. Door het huidige recreatiegebied Gravenbol te verplaatsen naar het westen tot tegen de kern van Wijk bij Duurstede aan krijgt dit niet alleen meerwaarde voor recreatie voor de regio maar worden ook de natuurkwaliteiten van de Lunenburgerwaard, natura 2000 gebied, verhoogd. Deze verplaatsing sluit aan bij ambities van o.a. de provincie, RWS en HdSR.



Mobiliteit

- Fietsverbindingen
 - Veenendaal - Doorn – Driebergen-Zeist – Utrecht (bestaand snelfietsroute project) waarbij met name een knelpunt resteert in de kern van Doorn, alwaar een lange fietstunnel
 - Wijk bij Duurstede – Houten langs ARK; toevoegen aan programma snelfietsroutes
 - Driebergen-Zeist – Utrecht/USP; weliswaar onderdeel van de snelfietsroute Veenendaal – Utrecht, maar scope van bestaande project in niet groot genoeg om deze niet bestaande verbinding daadwerkelijk aan te pakken door de omfietsfactor te verkleinen met een rechtstreekse route evt. via USP (project gaat aan de slag met verbeteren huidige routes via Odijk en Bunnik).
 - Wijk bij Duurstede – Doorn – Amersfoort; toevoegen aan programma snelfietsroutes
- Aanleg Waterlinielijn: snelle OV verbinding Westraven – Lunetten-Koningsweg – USP en eventueel door naar Zeist West en Zeist Noord.
- Aanleg station Lunetten-Koningsweg
- Intensiveren OV-spaken:
 - Bediening Houten - Woerden 8x/uur
 - Bediening Bunnik en Driebergen-Zeist verbeteren naar 6-8x/uur, hiervoor is extra spoorcapaciteit nodig
- Reservering A12 bypass Bunnik – Houten – Laagraven via Limesbaan, rondweg Houten Noord en de Staart naar Laagraven

Stedelijke ontwikkeling

- Ontwikkeling Metropoolpoort Utrecht-Oost met een hoogstedelijk gemengd woon-werkmilieu Lunetten - USP
- Ontwikkeling Regiopoorten:
 - Houten
 - Bunnik
 - Driebergen-Zeist
- Opgave vitaliteit:
 - Wijk bij Duurstede
 - Dorpen Utrechtse Heuvelrug
- Werken:
 - Aan de oostzijde van Utrecht zoeken we naar ruimte voor een bedrijventerrein met een regionale functie.
 - Transformatie en menging stationsgebied Bunnik
 - Verdichten bedrijventerreinen Bunnik
 - Transformatie en menging station Driebergen-Zeist
 - Behoud bedrijventerrein Maarsbergen
 - Behoud bedrijventerreinen Houten
 - Uitbreiding bedrijventerrein Wijk bij Duurstede

Perspectief Wijk bij Duurstede en Heuvelrug 2040: Kromme Rijn als groenblauwe verbinding – (snel)fietsroutes (ARK en KR) – ontwikkelingen in Wijk – Vitale ontwikkelingen in Heuvelrugkernen – Landschapsontwikkeling in Langbroekerwetering landschap – recreatieve en ecologische verbindingen tussen Heuvelrug en Lek:

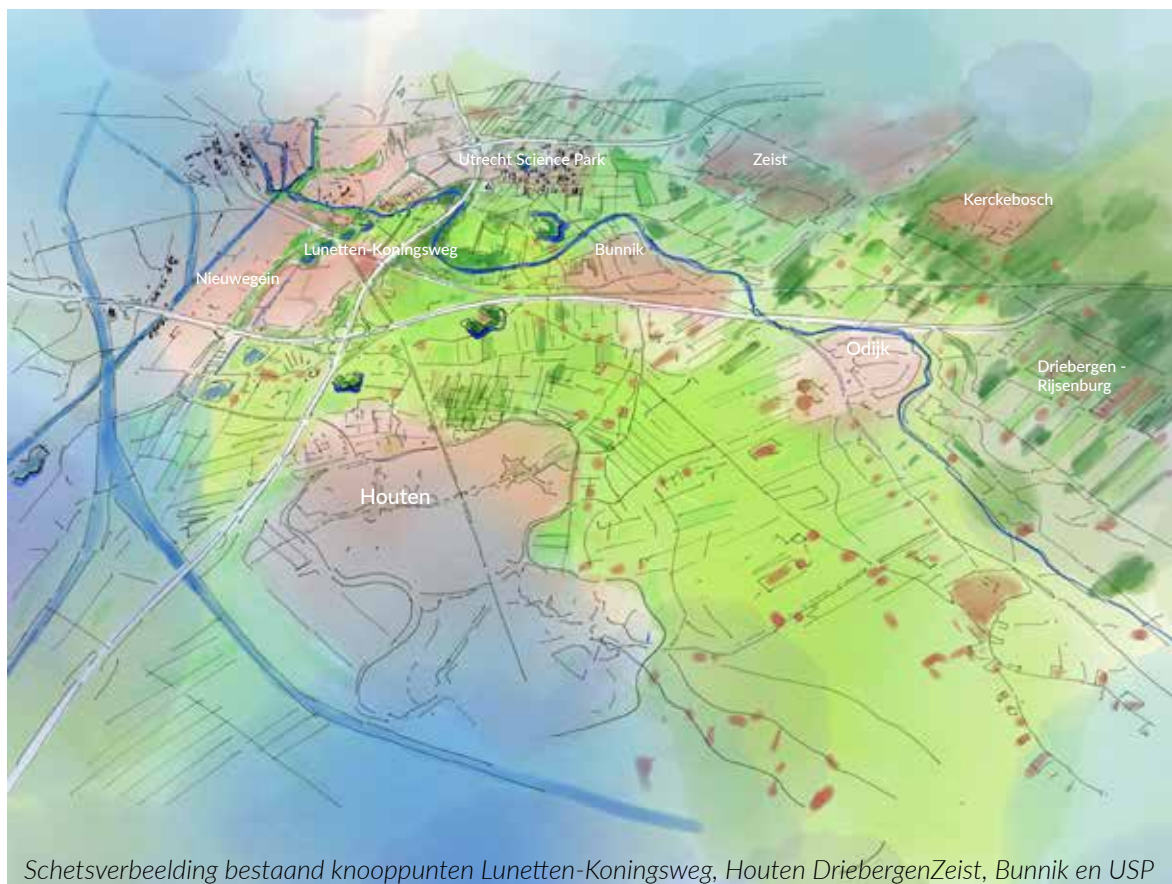


Schetsverbeelding bestaand Wijk bij Duurstede en Heuvelrug

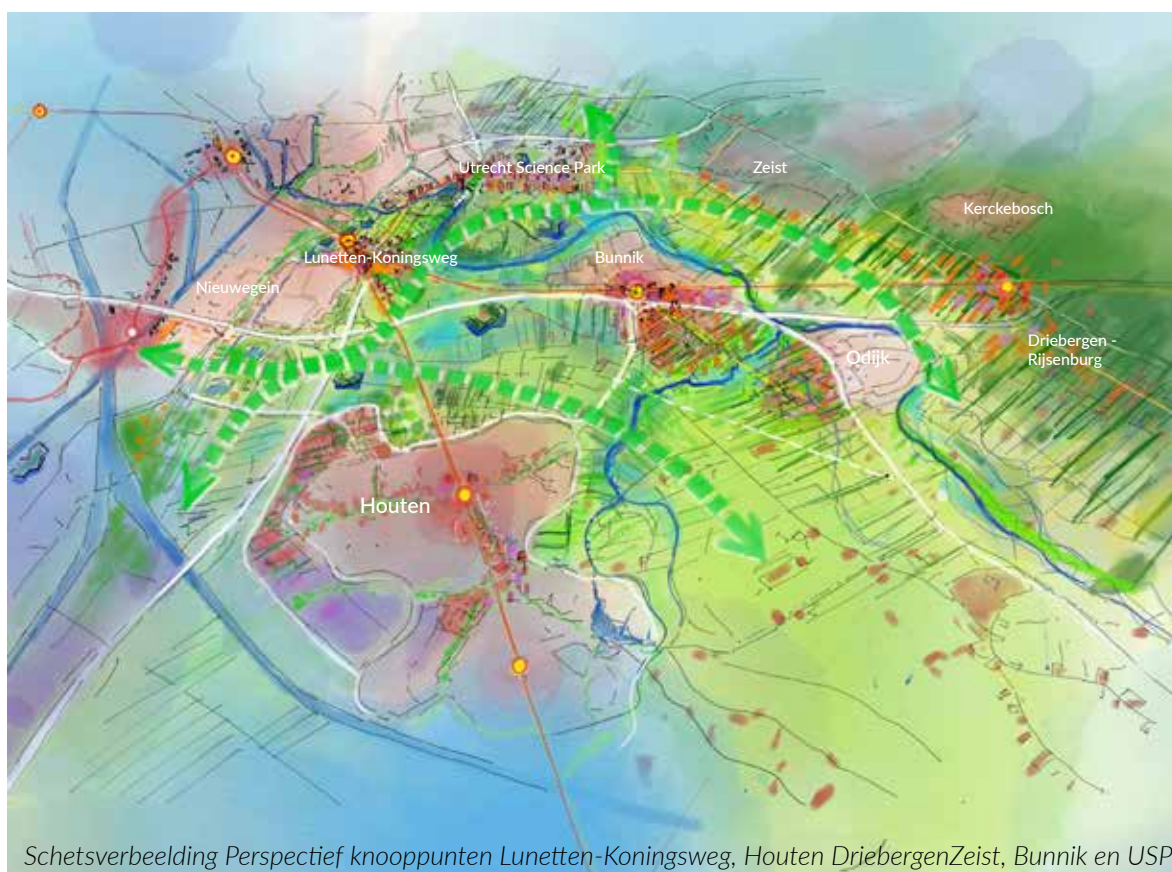


Schetsverbeelding Perspectief Wijk bij Duurstede en Heuvelrug

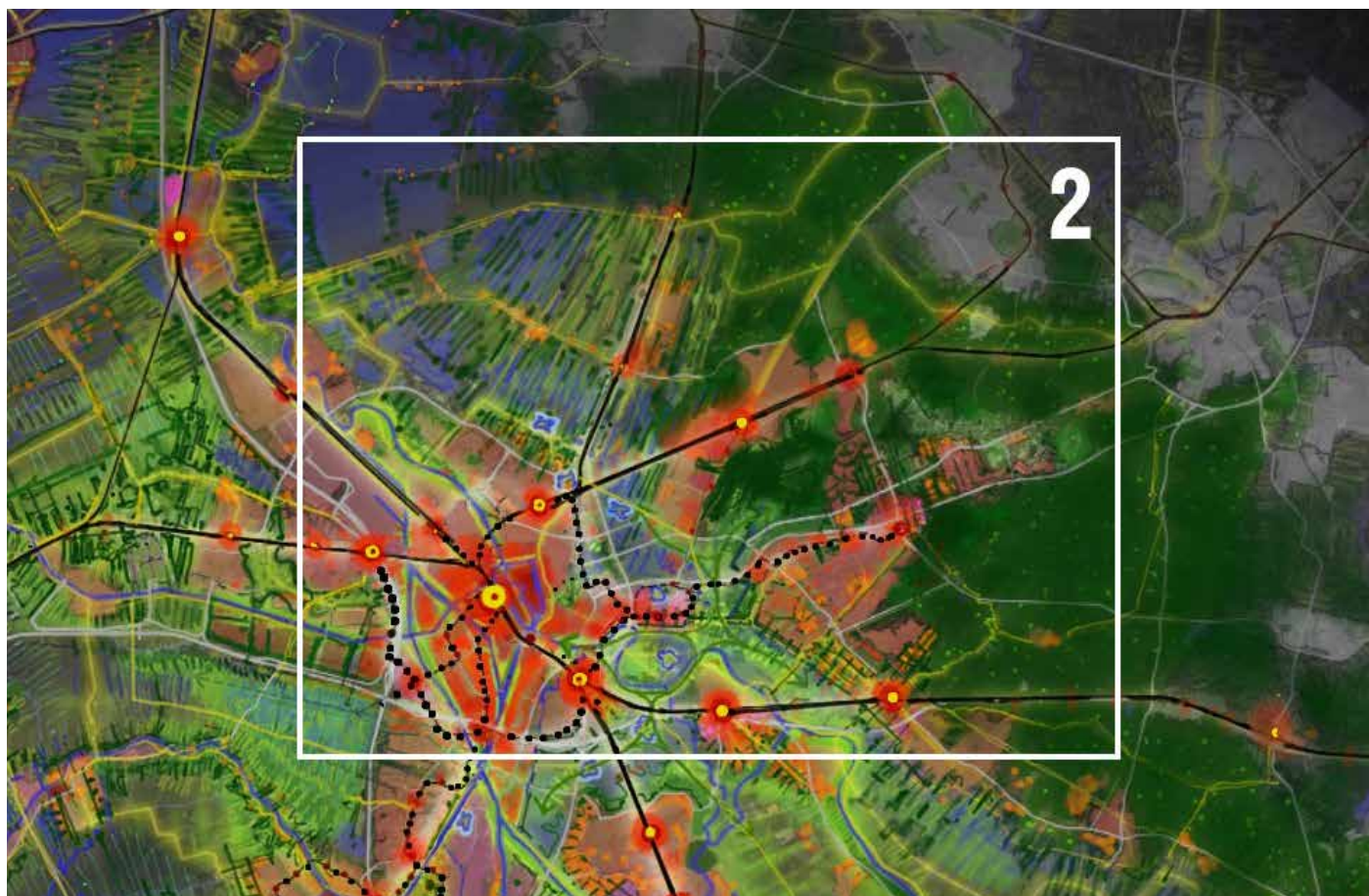
Ontwikkeling rond knooppunten (Lunetten Koningsweg, Houten, DriebergenZeist, Bunnik) en USP, gebruik bestaande weginfrastructuur, parallelweg als optie gestippeld weergegeven, impuls landschappelijke structuren (Kromme Rijn, Houtense Rijn, NHWL), vernatting schootsvelden NHWL (klimaatadaptatie), groene scheg aansluitend op noord en zuid, ontwikkelingen in Stichtse Lustwarande.



Schetsverbeelding bestaand knooppunten Lunetten-Koningsweg, Houten DriebergenZeist, Bunnik en USP



Schetsverbeelding Perspectief knooppunten Lunetten-Koningsweg, Houten DriebergenZeist, Bunnik en USP



3.2 NOORDOOSTFLANK

NOORDOOSTFLANK

Ten Noorden van de kom van De Kromme Rijn is de afstand tussen de stad Utrecht en de Heuvelrug het kleinst. Hier komen het strategisch landschap van de Waterlinie, Heuvelrug en stadsrand samen, doorsneden door netwerk van de snelwegen en spoorlijnen richting Zeist, Arnhem, Amersfoort en Hilversum.

Op deze plek bevindt zich ook het Utrecht Science Park, één van de meest strategisch belangrijke “gebieden” van de regio. Dit maakt de natuur- en recreatieve verbindingen tot een ware uitdaging in dit deelgebied dat velen Utrechters kennen van mooie wandelingen in Amelisweerd.

In het noorden is het landschap meer ontspannen en gaat de Heuvelrug over in het veenweidegebied richting de Loosdrechtse Plassen waar het Noorderpark de overgang met de stad vormt. De waterlinie vormt een verscholen maar verbindende lijn tussen alle landschappen aan deze zijde van de stad.

De opgave vertaalt zich in dit deelgebied in het vinden van de balans en de relatie tussen verdere verstedelijking en het verbeteren van landschap en groen. De Utrechtse Heuvelrug loopt over in de landschappen rond het USP en het Noorderpark. Versnippering ligt op de loer, dus het is de opgave om de investeringen in mobiliteit en verstedelijking juist aan te grijpen om de landschappen beter aan elkaar te verbinden.

De verdichting in Overvecht moet op een goede manier aansluiting kunnen maken met het landschap en het groen van het Noorderpark. Hiervoor is het nodig dat infrastructuur barrières overbrugd worden. Rond Rijnsweerd en het USP ontstaan nieuwe kansen voor wonen en werken door functiemenging en intensiveren en verbeterde OV verbindingen. Het doortrekken van de Waterlinielijn is aanleiding om ook in Zeist-Noord te zoeken naar ruimte voor transformatie en verstedelijking. De landschappelijke inpassing van nieuwe OV-en fietsverbindingen moet worden aangegrepen om het versnipperde landschap hier beter te verbinden. De Bilt blijft met OV goed aangehaakt op het USP en op het centrum van Utrecht. De randen van de kernen, met name in Maartensdijk bieden ruimte voor de eigen woningbehoefte, in combinatie met landschapsontwikkeling en een onderzoek naar een mogelijke multimodale Ov-hub aan de A27.

Landschap, water en groen

- Landschap kenmerkt zich door de overgang van zand en bos op de Heuvelrug naar veen en water in het Noorderpark.
- Landschap waar vele onderdelen samenkomen. De Heuvelrug en de stad raken elkaar bijna. De Stichtse lustwarande loopt als parelketting aan de voet van de Heuvelrug tot aan de stad.
- De Nieuwe Hollandse Waterlinie slingert tussen de steden door met reeks van forten en dijken.
- Robuuster maken Utrechtse Heuvelrug en vergroten nationaal park. Versterken van de kwaliteit van de Stichtse Lustwarande.
- Groene verbinding (ecologisch en recreatief) over A28 (landgoed Oostbroek) en A27 (Noorderpark)
- Verbeteren verbinding Overvecht – Noorderpark over/onder NRU
- Groene verbinding van het Noorderpark naar de Plassen en de groene scheg bij Breukelen
- Gebiedsgerichte landschapsopgave: Waterliniescheg
- Koppelkansen: landschap, OV en verstedelijking Zeist-Noord
- Landschapspoort Hollandsche Rading
- Integreren van water en klimaatadaptatie in alle opgaven



Mobiliteit

- Fietsverbindingen
 - USP-Zeist via rechtstreekse route (onderdeel van programma snelfietsroutes), incl rechtstreekse route in Zeist naar centrum Zeist
 - Upgrade recreatieve route station Bilthoven – Zeist Noord (combi snelfietsroutes en recreatieve verbindingen)
 - Amersfoort – Bilthoven – Utrecht (onderdeel van programma snelfietsroutes)
 - Upgrade fietsroute station Bilthoven – (Berg en Bosch) – Soest over Soestdijkseweg Noord
- Aanleg Waterlinielijn: Lunetten-Koningsweg – USP – Zeist-Noord
- OV-as Bilthoven – USP versnellen, eventueel door vrijliggende infrastructuur op de Soestdijkseweg + toekomstvast maken busstation Bilthoven
- Werkgeversafspraken met instituten en werkgevers USP Bilthoven.
- Zeist – Bilthoven-Zuid – Utrecht centrum blijft goede busverbinding over Utrechtseweg
- Onderzoeken multimodale hub Maartensdijk (A27) icm nieuw station
- Multimodale hub A28 bij afslag den Dolder bij halte Waterlinielijn

Stedelijke ontwikkeling

- Ontwikkeling Metropoolpoort Utrecht-Oost met een hoogstedelijk gemengd woon-werkmilieu Lunetten – USP
- Verdichting Overvecht
- Ontwikkeling Regiopoorten:
 - Zeist-Noord
 - Potentiëel: verdichting rond Station Bilthoven
- Opgave vitaliteit:
 - Maartensdijk
- Werken:
 - Verdichting USP en Rijnsweerd
 - Doorontwikkeling USP Bilthoven
 - Transformatie en menging Rembrandtlaan Bilthoven
 - Transformatie en menging Zeist-Noord
 - Verdichting bedrijventerreinen De Bilt
 - Verdichting bedrijventerrein Overvecht



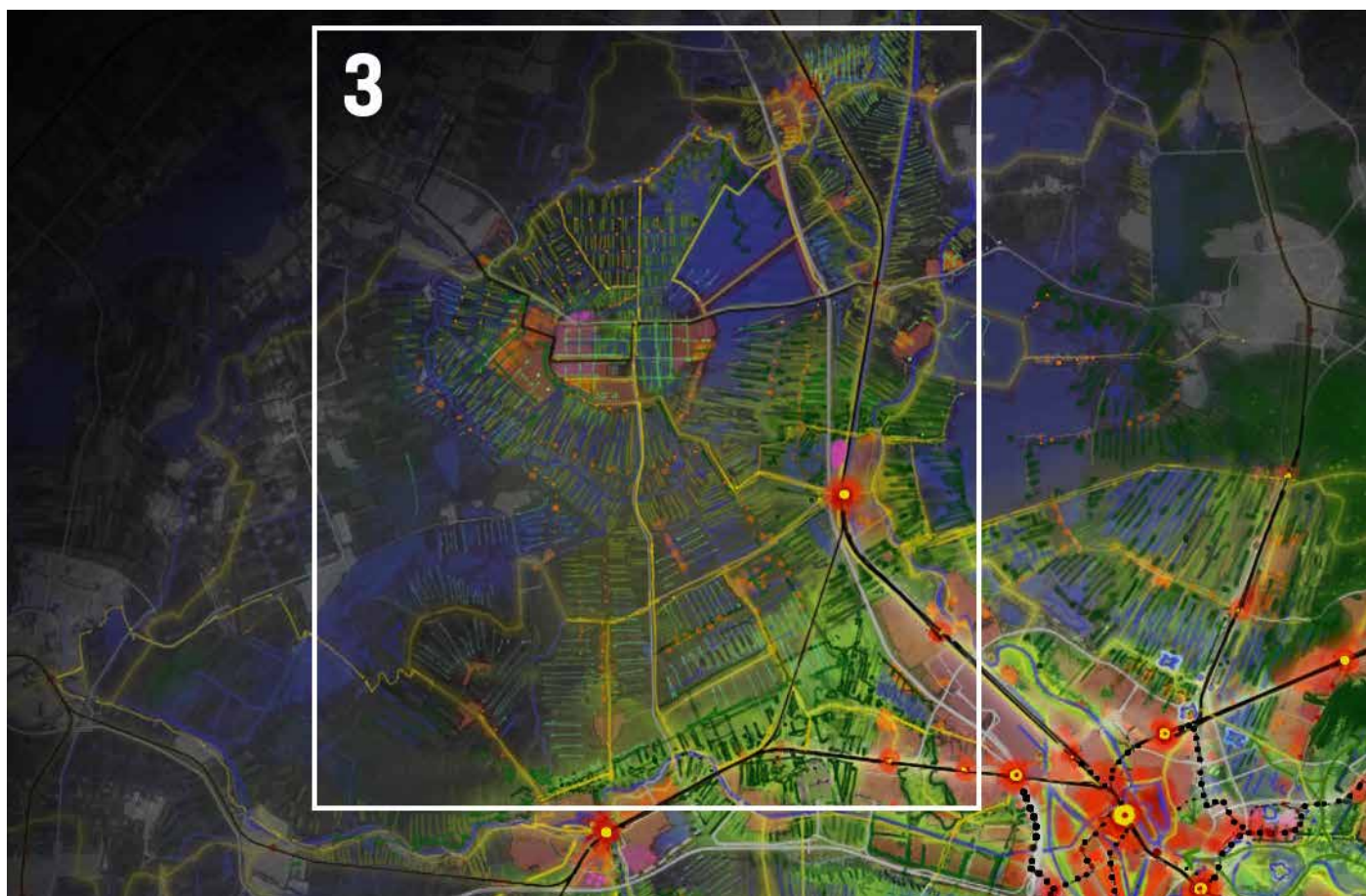
Schetsverbeelding bestaand Noordoostflank



Schetsverbeelding Perspectief Noordoostflank

De ontwikkelingsas Utrecht - Lunetten-Koningsweg - USP - Zeist rond een nieuwe OV lijn. Groene scheg, gekleurd door de waterlinie zorgt voor landschappelijke en ecologische corridors.





3.3 VECHT EN VENEN

VECHT EN VENEN

In het Noordwesten opent het gebied zich met het plassen- en veenweidelandschap met kenmerkende veenweide verkavelingen van Ronde Venen en Kamerik met veenriviertjes als de Kromme Mijldrecht. Vanuit Utrecht lopen de gestrekte lijnen van spoor, kanaal en snelweg door dit open landschap, en slingeren Amstel, Angstel en Vecht zich naar het noorden richting Amsterdam. Halverwege kruist de verbindingsweg van Amstelveen/Aalsmeer, via Mijldrecht en Vinkeveen deze bundel, richting Hilversum.

De corridor tussen Utrecht en Amsterdam was in het verleden en is naar de toekomst een essentieel deel van de urbane structuur van West-Nederland en de Randstad. De stedelijke ontwikkeling van deze corridor is een delicate operatie; historische gevoelige gebieden als het Vecht-lint, natuurgebieden als de plassen, en een gevoelige opgave betreffende veenoxidatie, bodemdaling en de agrarische toekomst van het gebied dienen te worden geadresseerd. Tegelijkertijd kent het gebied een moeilijke bodemgesteldheid én een hoge potentiële verstedelijkingsdruk in het spanningsveld Utrecht-Amsterdam.

Dit betekent dat het samenspel tussen de landschappelijke opgave en de benodigde dynamiek ook in dit deelgebied in samenhang met elkaar moet worden opgepakt. De open landschappen lopen door in de groene scheggen die tot diep het stedelijk kerngebied doorlopen, tot het knooppunt Leidsche Rijn. Ontwikkeling van de regioknoop Breukelen voor wonen en voor werken wordt gecombineerd met ecologische en recreatieve verbindingen en verbetering van de treinbediening. Het station wordt gevoed door goede fietsroutes uit de omgeving en snelle voedende buslijnen, bijvoorbeeld uit De Ronde Venen. Rond Mijldrecht raakt de ontwikkeling van de dorpen de opgave voor groen, water en landschap. Hier wordt gezocht naar manieren om uitbreiding aan te grijpen om de wateropgave aan te pakken. Een systeem van gestrekte en ondersteunende buslijnen zorgt hier voor goede verbindingen met Breukelen, Amsterdam, Uithoorn en Schiphol. De bedrijventerreinen van Mijldrecht en Lage Weide zijn de grootste van de regio. Hier wordt volop ingezet op het efficiënter gebruiken van de aanwezige ruimte, gecombineerd met beperkte uitbreidingsruimte. Rond de stations Leidsche Rijn en Zuilen ontwikkelen de werkmilieus zich door tot hoogstedelijke en creatieve werkmilieus.

Landschap, water en groen

- Natte en open landschappen waar de Amsterdamse Amstelscheg, de Stelling van Amsterdam, het Groene Hart en het veenplassengebied en de groene polderscheg in elkaar overlopen
- Verschillende kronkelende riviertjes en kanalen vormen aantrekkelijke recreatieve dragers: Vecht, Angstel, Gein, Kromme Mijldrecht, Grecht, en de Oude Rijn. Meer ruimte voor ontwikkeling van deze groenblauwe verbindingen van de regio zowel recreatief als ecologisch.
- Opgave voor ecologische en recreatieve verbindingen over A2, Spoor en Amsterdam-Rijnkanaal:
 - Natte as Reeuwijk – Nieuwkoop – Vinkeveen – Loosdrecht – Ankeveen
 - Ecologische verbinding Loosdrecht – Vinkeveen
 - Recreatieve verbinding Noorderpark – Haarzuilens via Breukelen
- Groene polderscheg die Noorderpark, Haarzuilens en Lange Linschoten verbindt. De scheg bereikt via Maximapark het stedelijk gebied en zorgt rond Harmelen voor scheiding tussen Utrecht, Harmelen en Woerden.
- Landschap met een grote wateropgave van veenpolders tot droogmakerijen.
- Landschapsopgaven:
 - Blauwe krans Stelling van Amsterdam
 - Polderscheg Lange Linschoten – Woerden – Breukelen
 - Agrarisch groenblauw netwerk
- Koppelkansen:
 - Landschap, OV en verstedelijking in samenhang bij Breukelen en Woerden
 - Wateropgave, agrarische opgave en uitbreiding Mijldrecht
- Integreren van water en klimaatadaptatie in alle opgaven



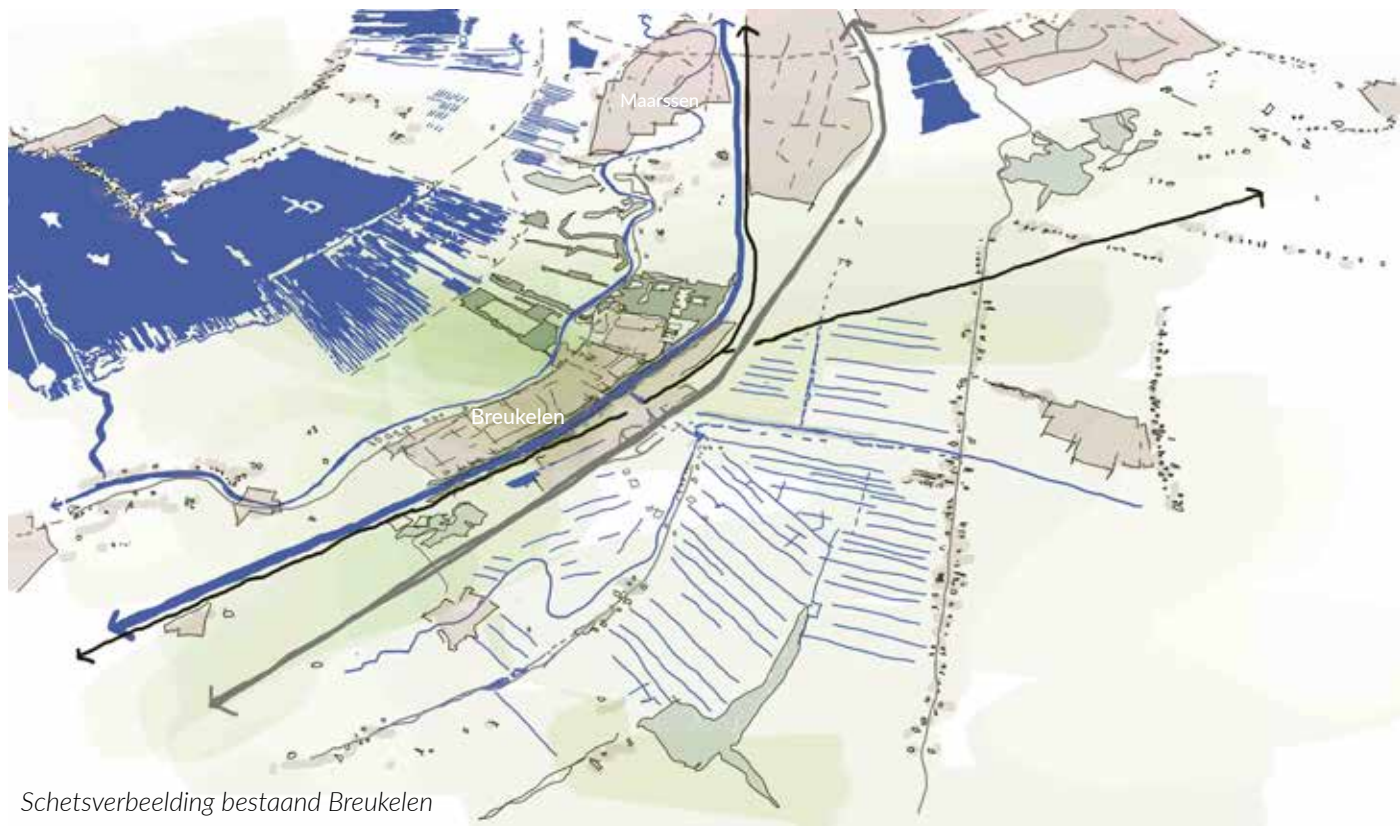
Mobiliteit

- Fietsverbindingen
 - Uithoorn (regioknoop MRA, eindhalte Amstelveenlijn) – Mijdrecht – Vinkeveen - Breukelen station - Breukelen, opnemen in programmering als nieuwe snelfietsroute, inclusief nieuwe fietsbrug over ARK
 - Onderzoek nieuwe langzaam verkeersbrug bij Breukelen-Centrum en/of Breukelen-Noord (zie voorgaande punt)
 - Utrecht – Breukelen – Amsterdam (bestaande snelfietsroute, vergt nog grote en niet geprogrammeerde ingreep bij Demkabrug in Utrecht)
 - Leidsche Rijn – Lage Weide – Zuilen/Overvecht (nieuwe stedelijke route, vergt nieuwe fietsbrug over ARK)
 - Woerden – Wilnis – Mijdrecht – Amsterdam Zuidoost (toevoegen aan snelfietsprogramma, combi met recreatieve route)
- Strekken buslijnen Ronde Venen: Uithoorn – Mijdrecht – Vinkeveen - Breukelen/Amsterdam Bijlmer in combinatie met fijnmazig toeleidend OV naar de te ontwikkelen OV-knopen
- Uitbreiden multimodale Hub Breukelen
- Verbeteren bediening stations Breukelen en Maarssen, hiervoor is extra spoorcapaciteit op de spoorcorridor naar Arnhem nodig
- Verbeteren bediening station Woerden (8x/uur)
- Uitvoeren verbeteringen N201
- Onderzoek naar nut en noodzaak (in combinatie met verstedelijking en multimodale hub) tweede afrit Breukelen aan de Noordkant van het bedrijventerrein
- Onderzoek Oostelijke randweg Woerden (omlegging N212)

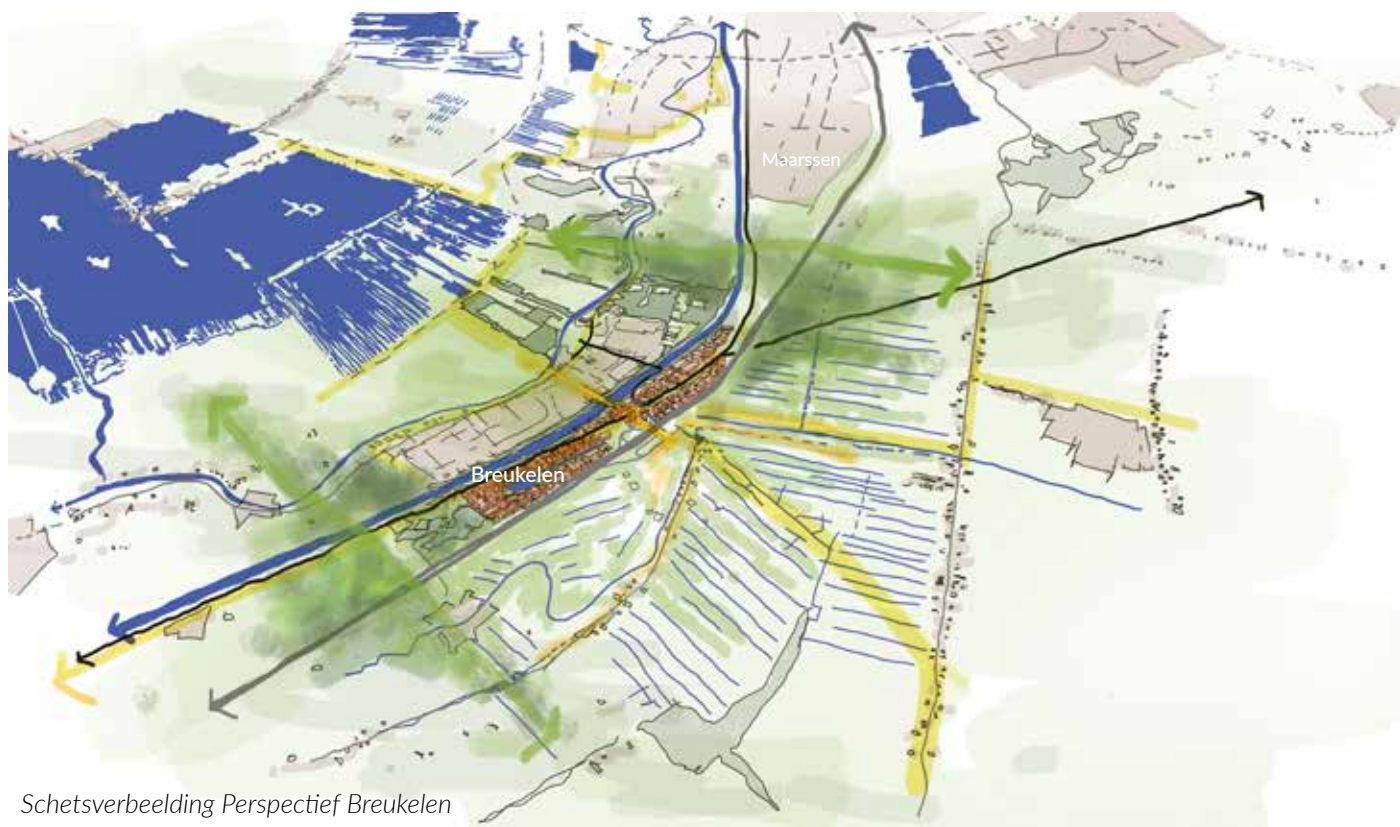
Stedelijke ontwikkeling

- Ontwikkeling Metropoolpoort Utrecht-West met een hoogstedelijk gemengd woon-werkmilieu Leidsche Rijn
- Ontwikkeling Regiopoorten:
 - Breukelen
 - Woerden
- Opgave vitaliteit:
 - De Ronde Venen, uitbreiding Mijdrecht onder mits het bijdraagt aan het verbeteren van de waterproblematiek
 - Dorpen Stichtse Vecht en Woerden
- Werken:
 - Verdichting, intensivering Werkspoor en Lage Weide vierde kwadrant (stedelijk informeel)
 - Intensivering Lage Weide (zwaar industrieel)
 - Transformatie, menging, verdichting en uitbreiding bedrijventerrein bij station Breukelen
 - Transformatie, menging, verdichting en uitbreiding bedrijventerrein bij station Woerden / Snellepoort / Middelland
 - Uitbreiding bedrijventerrein Woerden langs A12 voor schuifruimte verdichting terreinen
 - Verdichting en uitbreiding bedrijventerrein Mijdrecht
 - Aan de westzijde van Utrecht zoeken we naar ruimte voor een bedrijventerrein met een regionale functie.

Ontwikkeling van Breukelen tussen kanaal en snelweg rond het knooppunt en de snelwegafslag. Aan weerszijden van Breukelen worden ecologische verbindingen gerealiseerd. Fietsroutes worden geïntensiveerd.

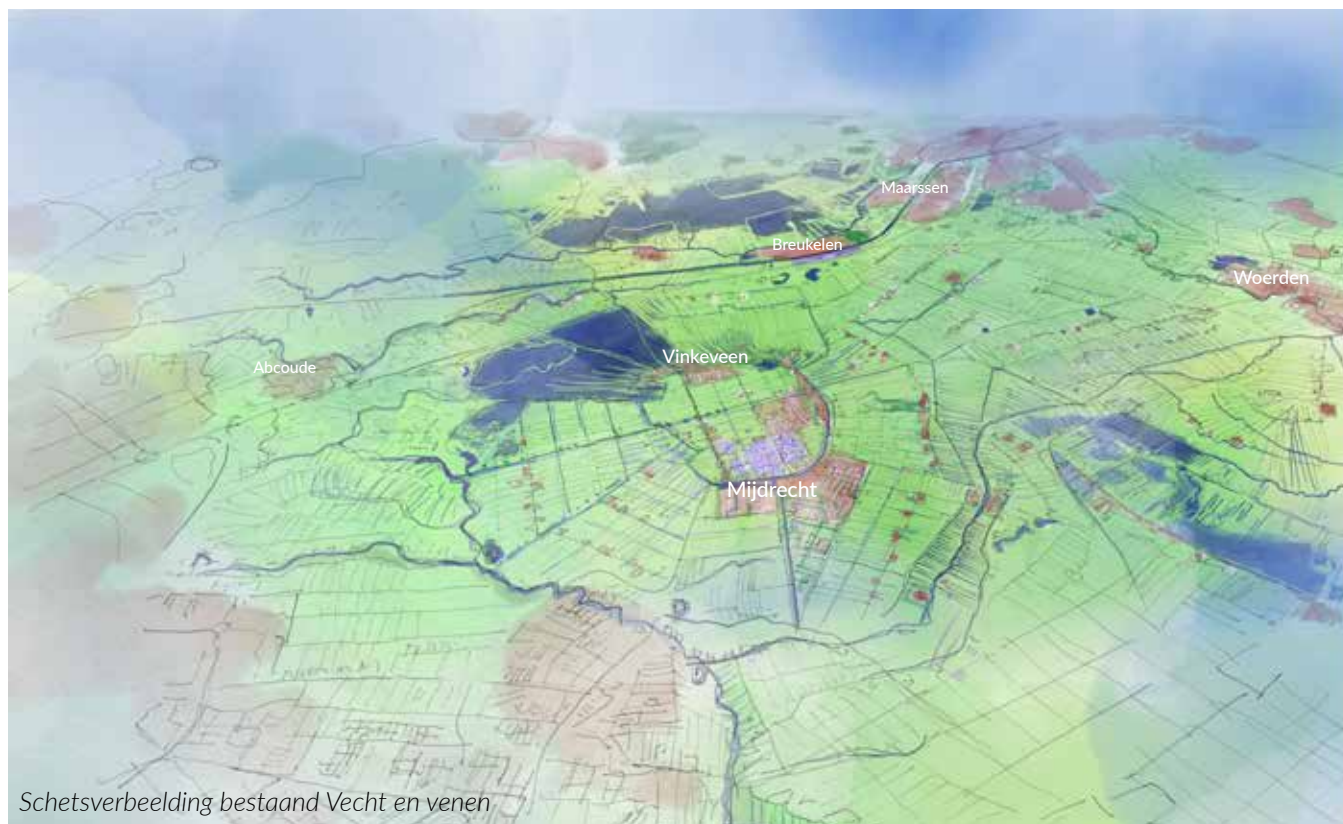


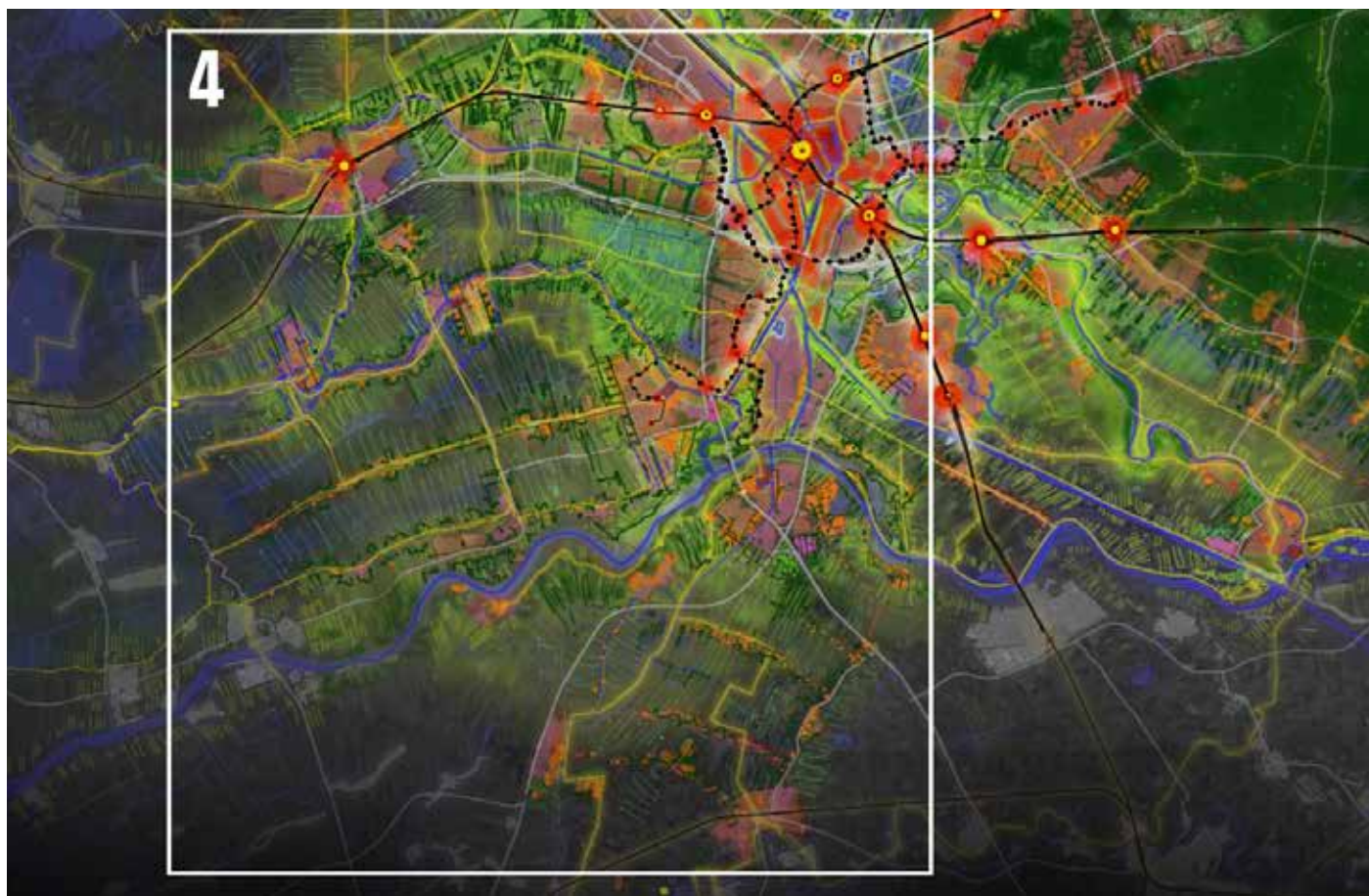
Schetsverbeelding bestaand Breukelen



Schetsverbeelding Perspectief Breukelen

Vecht en venen 2040: Ontwikkelingen in de Ronde Venen gaan hand in hand met ontwikkelingen in het landschap gericht op klimaatadaptatie en landschapsontwikkelingen. Nieuwe OV lijnen en fietsroutes verankeren de ontwikkelingen aan de metropool.





3.4 WOERD, WAARD EN VIJFHEERENLANDEN

WOERD, WAARD EN VIJFHEERENLANDEN

Het landschap van het zuidwesten van de regio wordt gedragen door de historische rivierlinten van de Oude Rijn en de Hollandse IJssel in het noorden, en de Linge en de Lek in het zuiden, waarbij het tussenliggende landschap naar het westen toe steeds natter en lager wordt. Het landschap tussen de rivierlinten is grootschalig en weids.

De polders zijn doorregen met boerderij-linten die de rivierstadjes en lintdorpen verbinden. Hier betekent aandacht voor vitaliteit en leefbaarheid van kernen niet alleen iets voor de rivierstadjes, maar juist ook voor de polderdijken en -linten van de Lopikerwaard en Vijfheerenlanden.

Tussen de linten vragen veenweidegebieden en polders om bezinning op de toekomst. In dit oer-Hollandse landschap staat onder druk door bodemdaling, klimaatadaptatie, waterbeheer en daarmee samenhangend veranderingen in landgebruik. Onderzoek naar alternatief grondgebruik en andere teelten en agrarische verdienmodellen zijn gewenst, met aandacht voor natuur, stilte en landschappelijke waarde.

De polderlandschappen sluiten ook hier aan op de groene scheggen die het stedelijk gebied in strekken. In de polder- en rivierenlandschappen liggen vitale kernen waar stad en dorpsrand ruimte geven voor beperkte uitbreiding in combinatie met investeringen in landschap, groen en water. In Vijfheerenlanden wordt bij Vianen en Meerkerk uitbreiding van woon- en werklocaties in samenhang gezien met de mogelijkheden het OV te verbeteren. Ook in de Lopikerwaard wordt onderzocht hoe de buslijnen beter kunnen aansluiten op het wiel met spaken, bijvoorbeeld door oriëntatie op Woerden en/of IJsselstein. Woerden groeit vooral binnen de stadsgrenzen, maar heeft daarvoor wel schuifruimte nodig op haar bedrijventerreinen en een rondweg ten oosten van de stad. In IJsselstein wordt gekeken of ontwikkeling van woningbouw in relatie tot natuur en mobiliteit tot kansen leidt – hiervoor wordt het kromme IJsselpark in relatie tot de omlegging van de N210 bekeken. Rijnenburg wordt voorlopig ingezet als energielandschap en is onderdeel van de groene scheg die de A12-zone aan het landschap van de Hollandsche IJssel verbindt.

Landschap, water en groen

- Open veenweidelandschappen van onder meer de Lopikerwaard en Vijfheerenlanden
- Diverse rivieren en waterlopen als aantrekkelijke landschappelijke en recreatieve dragers, zoals de Oude Rijn, de Kromme Linschoten, de Hollandse IJssel, het Merwedekanaal, de Linge en de verschillende weteringen. Meer ruimte voor ontwikkeling van deze groenblauwe verbindingen van de regio zowel recreatief als ecologisch.
- Structuren zoals de Diefdijk van de Oude Hollandse Waterlinie en de Hollandsche IJssel en de Limes als dragers van cultuurhistorische landschappen afleesbaar maken.
- De Lek met Lekdijken en uiterwaarden met belangrijke waarden voor natuur en recreatie.
- Opgave voor groene en recreatieve verbindingen, zoals bijvoorbeeld:
 - Groene verbinding Linschoten – Woerden Brediuspark door Woerden
 - Versterken Hollandse IJssel scheg – met verbinding tussen de Hollandse IJssel en de steden Utrecht en Nieuwegein via Rijnenburg/A12-zone, Nedereindse Plas, en Kromme IJssel / IJsselbos / Park Oudegein
 - Koppeling met Polderscheg tussen Woerden, Harmelen en Utrecht.
- Toevoegen verschillende ecologische verbindingen
- Landschap met een grote wateropgave in (veen) weidegebieden (bodemdaling, waterhuishouding)
- Landschapsopgaven:
 - Groene Zoom Vijfheerenlanden
 - Hollandsche IJsselscheg
 - Aanhaken polderscheg
 - Agrarisch groenblauw netwerk
- Invulling geven aan toekomstbestendige agrarische gebieden met perspectief voor agrarische sector, hierbij aansluiten bij de gebiedsagenda Lopikerwaard
- Voor landschapsopgaven ook aansluiten bij NOVI gebied Groene Hart
- Integreren van water en klimaatadaptatie in alle opgaven

Woerd, Waard en Vijfheerenlanden 2040: Vitale kernen in de Lopikerwaard ontwikkelen zich en worden beter aangehaakt bij de metropool met OVlijnen en fietspaden. Meerkerk als voorpost van de regio in het zuiden langs de A27 krijgt ontwikkelruimte met name gericht op werken.

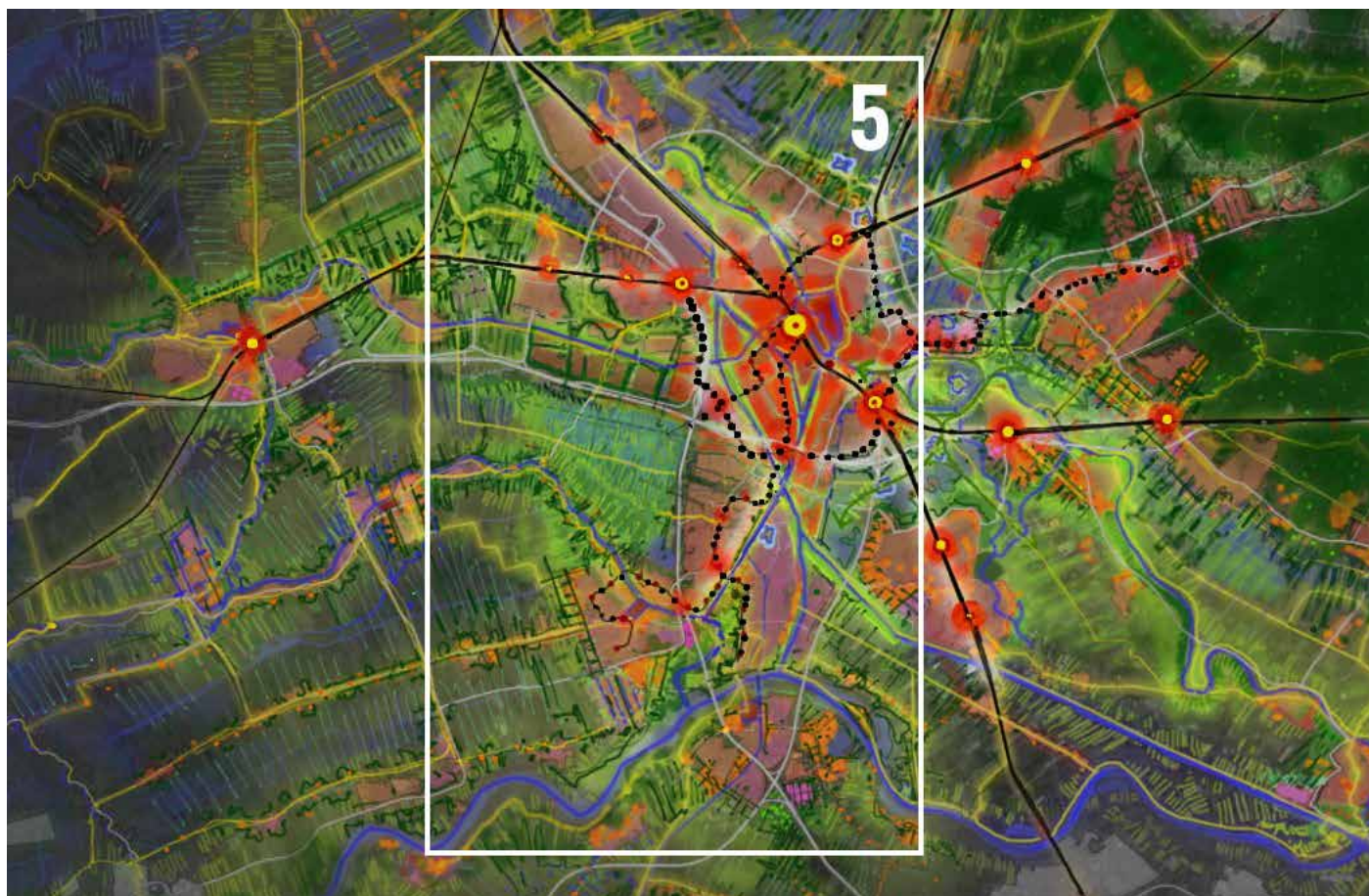


Mobiliteit

- Verbeteren netwerk (snel)fietsroutes, o.a.:
 - Doorfietsroute parallel aan A27, Gorinchem – Meerkerk - Vianen – Houten - USP (uitbreiden bestaande snelfietsroute inclusief brug over Lek (geprogrammeerd) en ARK (nog niet geprogrammeerd))
 - Verbeteren kwaliteit fietsverbinding Vianen-(IJsselstein)-Nieuwegein-Utrecht over Lek en Hollandsche IJssel (o.a. brug bij Hoge Landen in Nieuwegein)
 - Verbinding Oudewater - Linschoten – Utrecht Leidsche Rijn ontbrekende schakel (Cattenbroek – Reijerscop)
 - Verbinding Woerden – Alphen en Woerden - Gouda (langs spoor) versnellen door aanleggen directe routes
- Versnellen Merwedelijn (IJsselstein – Utrecht CS 10 min sneller)
- Onderzoek routing en versnelling van buslijnen Lopikerwaard met oriëntatie op regioknopen Woerden en/of IJsselstein i.s.m provincie Utrecht
- Versterken busverbinding Utrecht-Gorinchem-Breda, met bediening multimodale hubs Vianen Lekbrug en Meerkerk
- Zoeklocatie Multimodale hub langs A12 West, waarbij afslag Harmelen / De Meern-Oost de beste plek lijkt, waarbij de HOV Zuidradiaal vanuit Leidsche Rijn kan worden doorgetrokken
- Afronden verbreding A27 (Houten-Everdingen) en compleet maken Knooppunt Everdingen voor robuustheid netwerk en bestrijden sluipverkeer
- Onderzoek Oostelijke randweg Woerden om centrum Woerden en verstedelijkingslocaties rond station meer autoluw te maken
- Onderzoek omlegging N210 naar afrit Nieuwegein-Zuid in relatie tot verstedelijking IJsselstein-Zuid / Kromme IJsselpark, onder andere naar effecten nieuwe afslag op sluipverkeer in Nieuwegein en Lopikerwaard

Stedelijke ontwikkeling

- Ontwikkeling Rijnenburg in eerste instantie vanuit groen, landschap en energie, mogelijk in latere fase ook verstedelijking, indien woningbouw op andere locaties niet in mogelijk blijkt in de mate waarin dit nu verwacht wordt, of indien de opgave naar boven moet worden bijgesteld
- Ontwikkeling Regiopoorten:
 - Ontwikkeling regiopoort Woerden als gemengd woon-werkmilieu, met accent rond station Woerden, maar ook met projecten in de rest van Woerden, mogelijke uitleg aan de rand van Woerden
 - IJsselstein-Zuid voor vitaliteit IJsselstein, mogelijk meer dan alleen voor eigen woningbehoefte, georiënteerd op versterken OV bereikbaarheid en voorzieningen IJsselstein
- Opgave vitaliteit:
 - Kleinere kernen Lopikerwaard groeien met name voor eigen behoefte, zoals opgenomen in gebiedsagenda Lopikerwaard, daarin ook aandacht voor vitaliteit linten (wonen en werken)
 - Kernen Vijfheerenlanden groeien met name voor eigen behoefte
- Werken:
 - Menging wonen en werken rond regiopoort Woerden
 - Opgave voor bedrijventerreinen in dit deelgebied:
 - Geplande uitbreiding bedrijventerreinen Lopikerwaard: IJsselstein, Lopik, Montfoort en (mogelijk) Oudewater
 - Uitbreidingsmogelijkheden bedrijventerreinen Vianen en Meerkerk
 - Mogelijkheden uitbreiding (en schuifruimte) bedrijventerreinen Woerden richting A12
 - Samenwerking en realisme nodig voor intensiveringopgave bedrijventerreinen
 - Er blijft een opgave voor regionaal bedrijventerrein over, hiervoor is in dit deelgebied nog geen ruimte voor gevonden, maar is wel belangrijk in de economische dynamiek



DE CENTRALE AS

Deze verstedelijkingszone van de centrale as is cruciaal in de verstedelijkingsstrategie van de regio. De mate waarin transformatie van bestaande stedelijke werkgebieden plaats gaat vinden, de connectiviteit van dezelfde gebieden kan worden verbeterd en de leefkwaliteit kan toenemen zijn daarbij bepalende factoren. De A12-zone bestaat uit diverse deelgebieden met vitale regionale economische functies. De van west naar oost lopende A12 kan een grote barrière vormen in de kwalitatieve ontwikkeling van dit gebied. De Zuid-Noord gerichte samenhang in de zone is groot, en wordt in de komende decennia alleen maar groter. Met de toenemende betekenis en verbetering van OV neemt de onderlinge verwevenheid toe.

Gelijktijdig grenst het gebied van de centrale as aan waardevolle landschappen aan de west, zuid en oostzijde waar een opgave speelt voor recreatie en natuurontwikkeling. Ook specifiek de waterwegen zoals de Vaartse Rijn, vormen een belangrijke kwaliteit in dit deelgebied en vormen de basis voor kwaliteit bij transformatieopgaven.

De verbindingen tussen het landschap van de Hollandsche IJssel, Lopikerwaard en de Nieuwe Hollandse Waterlinie enerzijds en de verstedelijkingsopgaven langs de Merwedelijn anderzijds is hier de integrale opgave. Het centrale puzzelstuk is de A12-zone, waar tegelijkertijd een stedelijke ontwikkelingsopgave, een mobiliteitsopgave en een groenopgave wordt opgelost. De groenblauwe verbindingen moeten in dit deelgebied diep doordringen in het stedelijk gebied om te zorgen voor een aangename en gezonde leefomgeving. Tegelijk wordt juist gekozen voor compacte verstedelijking in hoge dichtheden, waarvoor de aanleg van de Waterlinielijn en de versnelling van de Merwedelijn nodig zijn. De aanwezige waterlijnen zorgen voor een directe verbinding tussen landschap en stad en moeten gebruikt worden voor groene ruimte en fietsverbindingen.

Landschap, water en groen

- Groene scheg Hollandse IJssel / Rijnenburg
- Waterliniescheg
- Groene zoom Vijfheerenlanden
- Kromme IJsselpark met doorsteek Vaartsche Rijn (Noord-Zuid)
- Groene verbinding Rijnenburg – Laagraven door A12-zone
- Integreren van water en klimaatadaptatie in alle opgaven

Mobiliteit

- Fietsverbindingen
 - Vianen – Nieuwegein – Utrecht langs de Vaartsche Rijn (bestaande snelfietsroute, nog enkele middelgrote ingrepen niet geprogrammeerd)
 - Nieuwegein – IJsselstein (o.a. brug bij Hoge Landen in Nieuwegein)
 - Houten – Laagraven – Westraven – Papendorp – Leidsche Rijn Centrum (toevoegen aan programma snelfietsroutes)
- Versnellen en aanleggen Merwedelijn Utrecht – CS – Westraven – Nieuwegein – IJsselstein
 - Nieuwegein Centrum – Utrecht in 15 min; vergt zowel in Utrecht als Nieuwegein concentratie/schrappen van haltes (ontwikkelen kleinschalige OV-knopen), waarna het logisch is om hier ook in IJsselstein mee aan de slag te gaan
 - Optie voor multimodale hub IJsselstein A2 aan tramlijn indien reistijd van de hub naar Utrecht CS 20 minuten wordt
- Aanleg Waterlinielijn Westraven – Lunetten – USP – Zeist-Noord
- Aanleg OV-wiel Westraven-Leidsche Rijn Centrum (grotendeel bestaande busbaan via Papendorp en LRC naar Maarssen NS)



Stedelijke ontwikkeling

*Energie
PM*

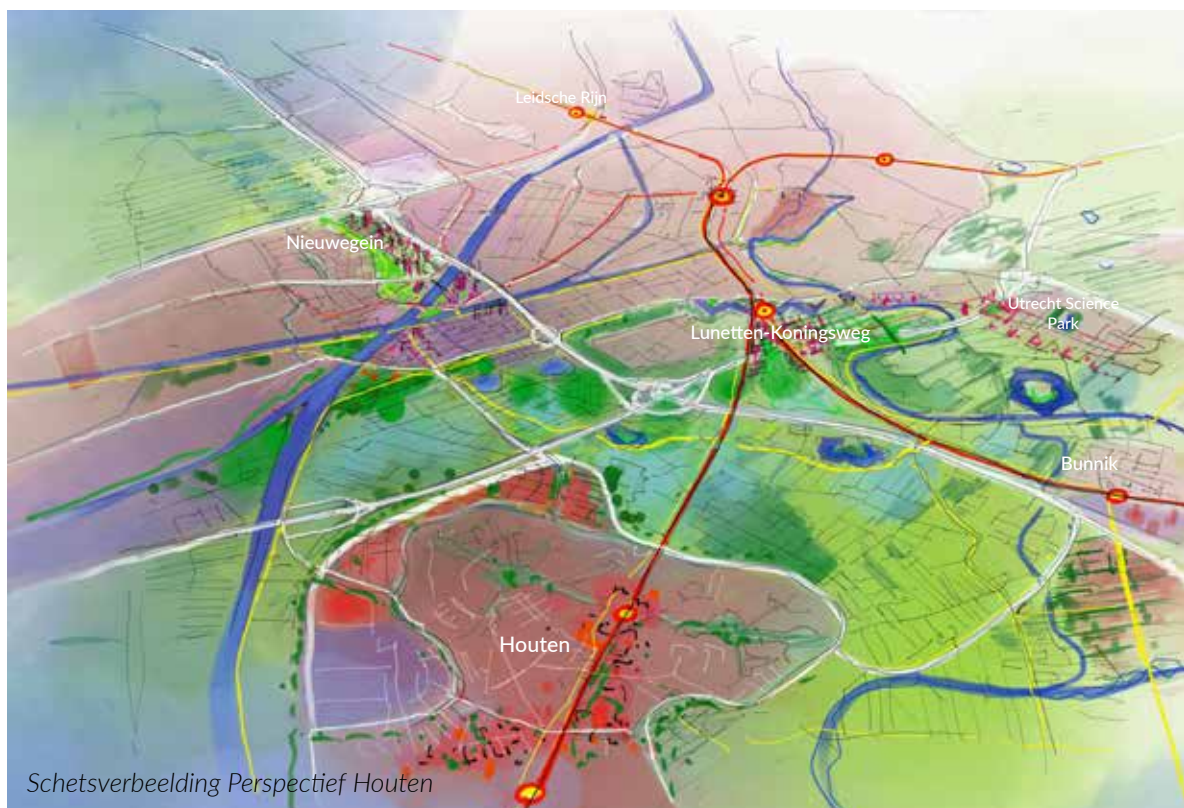
- Ontwikkeling Metropoolpoort Utrecht-Zuid met een hoogstedelijk gemengd woon-werkmilieu A12-zone. Gericht op fiets en OV.
 - Gemengd stedelijk gebied Papendorp
 - Stedelijke woonwijk Galecopperzoom
 - Hoogstedelijk gebied Westraven/Tramremise/rand De Liesbosch
 - Menging en intensivering Bedrijventerrein Kanaleneiland
 - Intensiveren bedrijventerrein De Liesbosch
- Bij de A12 zone als verstedelijkingsgebied benoemen dat dit op zichzelf ontwikkeld kan worden en in die zin niet afhankelijk is van een bredere verstedelijking in de zuidkant van de regio, maw niet afhankelijk is van een keuze voor Rijnenburg of voor verstedelijking in knoop Lunetten. Echter wel is een randvoorwaarde een OV en snelfiets verbinding via Lunetten naar USP...
- Ontwikkeling Regiopoorten:
 - Nieuwegein Centrum
 - Houten
- Opgave vitaliteit:
 - IJsselstein
 - Vianen
- Werken:
 - Intensivering en functieverbreiding in het vierde kwadrant van Lage Weide, betere verbinding meten Leidsche Rijn Centrum en Zuilen (dit vereist een langzaam verkeer verbinding over het kanaal)
 - Toevoegen van kantoorprogramma op Utrecht Centraal, Leidsche Rijn Centrum en op termijn Lunetten Koningsweg.
 - De deelgebieden van de A12 zone hebben vrijwel allemaal een werkprogramma. Rondom de aansluiting met de snelweg voegen we beperkt kantoren toe. De randen met bedrijfsruimte gaan we intensiveren. We realiseren in de volledige A12 zone circa 4.000 arbeidsplaatsen extra op termijn tot 2040.

De Centrale As 2040: De centrale as koppelt IJsselstein en Nieuwegein aan het centrum van Utrecht en het USP via nieuwe OV structuren. IJsselstein breidt uit naar de Lek aansluitend bij de IJsselscheg. Vianen. Op de achtergrond zijn ontwikkelingen in de A12 zone zichtbaar met optioneel een parallelstructuur. Rijnenburg ontwikkeld zich tot energielandschap in combinatie met landschapontwikkeling.

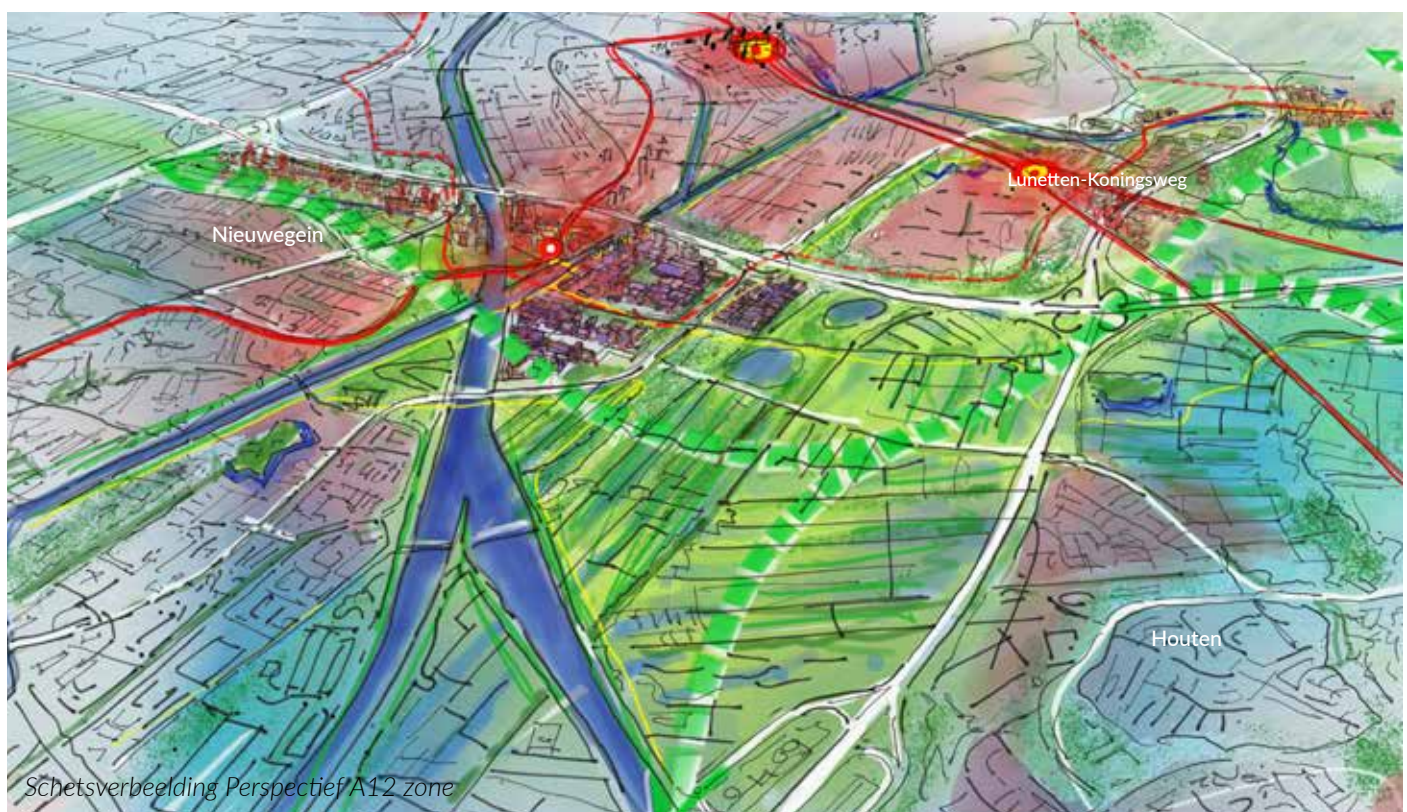
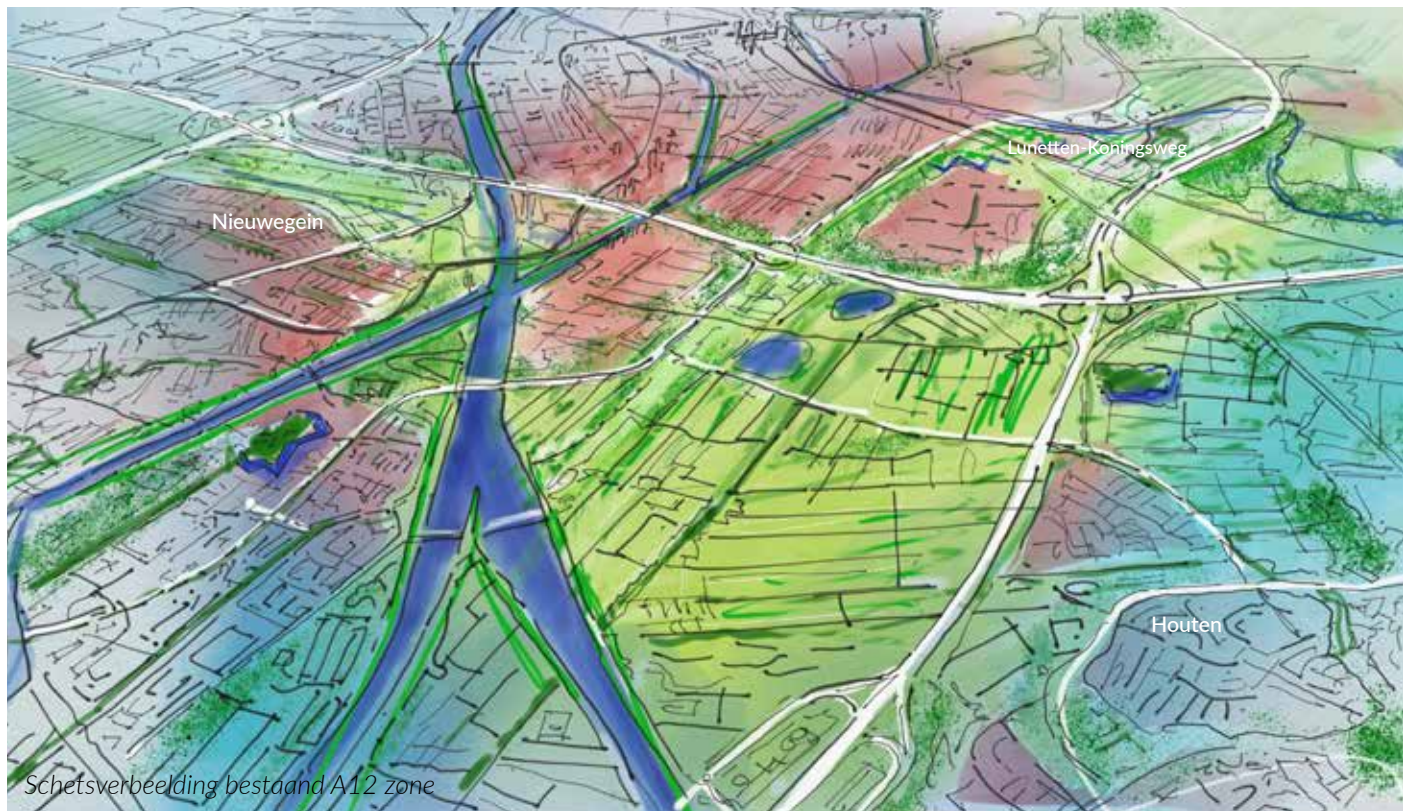




Houten intensificeert rond de stations de bestaande stad gekoppeld aan het OV. Tussen Utrecht en Nieuwegein ontstaat een nieuw hoogstedelijk gebied. De parallelweg is optioneel en mag geen barrière vormen. Het nieuwe knooppunt Lunetten-Koningsweg is een tweede hoogstedelijke ontwikkeling. De waterliniescheg vormt een groene ruimte voor recreatie en natuur tussen Utrecht, Houten en Bunnik. Sportvelden van Maarschakelweerd maken onderdeel uit van deze scheg.



Intensivering van de A12 zone tot hoogstedelijke stadwijk. Kansen mooie milieus aan de kruising van waterwegen. De zone is met nieuwe OV lijnen direct verbonden met Utrecht CS, station Lunetten- Koningweg en USP. Het landschap tussen Houten en Utrecht maakt onderdeel uit van de Liniescheg met ontwikkelingen voor recreatie, natuur en klimaatadaptatie.



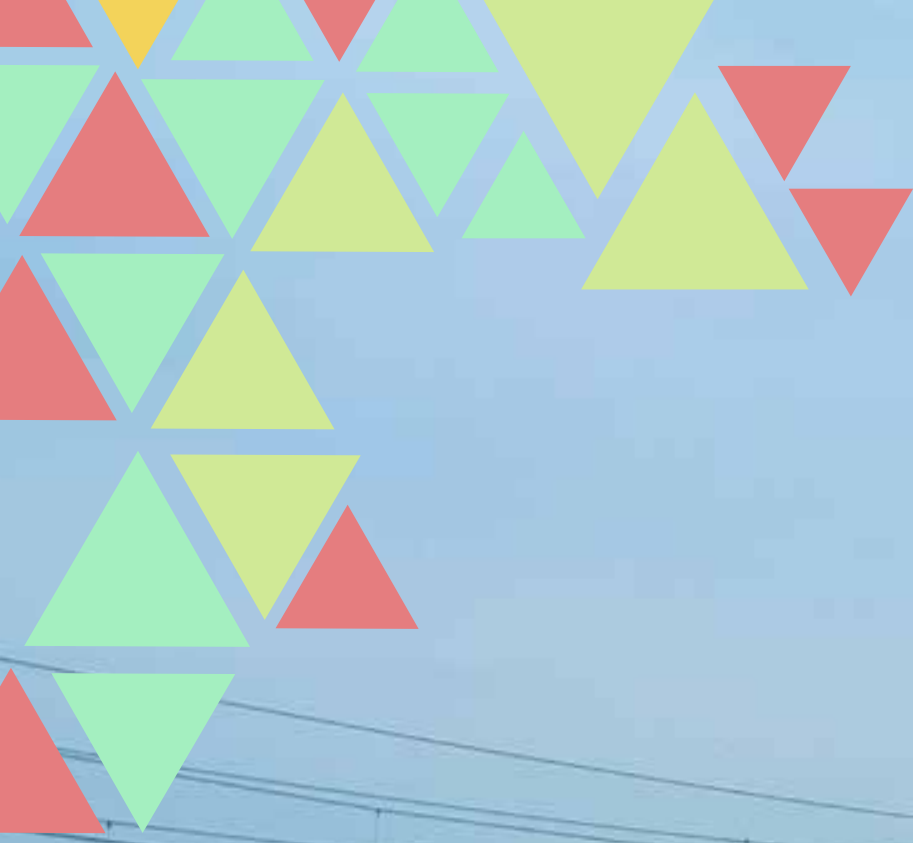


4



ONTWIKKELSTRATEGIE: NAAR EEN ADAPTIEF ONTWIKKELPAD VOOR DE REGIO

Tekst



4.1 ONTWIKKELPAD IRP

Consistent, samenhangend en integraal

De regio heeft de ambitie om de groei op een bijzondere, kwalitatieve en samenhangende wijze op te vangen, door in alle overwegingen het gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen als consequent uitgangspunt te nemen. Het pad dat leidt tot zo'n gezonde en samenhangende regio zal consistent moeten zijn op deze hoofdambitie. Dat betekent dat de regio in zet op een verstedelijkingsstrategie die de groene kwaliteit van de regio en haar steden en dorpen als basis uitgangspunt neemt en die wil versterken. Het betekent ook dat de regio de noodzakelijke stedelijke groei binnen bestaand stedelijk gebied en nabij bestaande en soms nieuwe knopen van openbaar vervoer wil realiseren. Dat lopen, fietsen en openbaar vervoer prevaleren boven de auto. De regio heeft met het IRP een perspectief op de toekomst in handen, waaruit een eensluidend verlangen spreekt, waarmee de regio samen sterk staat, waarop men elkaar kan aanspreken en kan inspireren om bij te dragen. De wil en de openheid om elkaar te helpen, te inspireren en waar nodig aan te spreken op de overeengekomen ambities, is een van de belangrijkste voorwaarden voor een voortvarende ontwikkeling van de regio.

De regionale verstedelijkingsopgave is complex, niet alleen groeien in wonen, werken en voorzieningen, maar tegelijk ook behouden en ontwikkelen van de landschappelijke kwaliteit (de Utrechtse Trots), groeien en verbeteren van recreatie en natuur, een energie transformatie bewerkstelligen, een klimaatadaptieve regio worden en de mobiliteit op orde hebben. Het een kan niet zonder het ander. Alle afzonderlijke gebiedsopgaven maken het geheel van de kwaliteit van de regio en tegelijkertijd stuurt de regionale overkoepelende kwaliteit de insteek van de afzonderlijke delen.

Volgordelijkheid is daarom moeilijk te bepalen. Maar desondanks zit er wel een grof stapsgewijs ontwikkelpad in. Omdat we simpelweg niet alle woningen of werklocaties tegelijk kunnen en ook niet zouden willen realiseren, en ook omdat een aantal grote gebiedsontwikkelingen pas kunnen als er aan bijvoorbeeld mobiliteitsvoorwaarden is voldaan.

De regionale opgave voor groen en landschap gaat uit van de notie dat de U16 regio wil groeien en dat het behouden en daarmee versterken van de kwaliteit van groen en landschap een belangrijke randvoorwaarde is voor de economische ontwikkeling van de regio, gelijkwaardig aan de eveneens randvoorwaardelijke schaa sprong van mobiliteit en vervoer. De ambitie van de regio is daarbij ook om tegelijk met de groei in woningen en inwoners ook het aantal arbeidsplaatsen en de groene ruimte (natuur en recreatie) te laten meegroeien. Deze ambitie zorgt ervoor dat er in het ontwikkelpad strategische sturing nodig is, want dit gaat niet vanzelf.

De ambitie van de regio is daarbij ook om tegelijk met de groei in woningen en inwoners ook het aantal arbeidsplaatsen en de groene ruimte (natuur en recreatie) te laten meegroeien. Deze ambitie zorgt ervoor dat er in het ontwikkelpad strategische sturing nodig is, want dit gaat niet vanzelf.

De ambitie van een integrale en samenhangende verstedelijking van de regio is ook gelegen in de verwachting dat dit kansen biedt voor een betere kwaliteit en kansen voor een bredere bekostiging vanuit meekoppelkansen en werk met werk maken.

Adaptief

Het IRP schetst een toekomstige ontwikkeling van de regio en daarbij is consistentie zoals gezegd van groot belang. Echter, het IRP is geen eindplan en niet in beton gegoten. De periode waarover het IRP het perspectief schetst is lang en in die tijd zullen er maatschappelijke en economische veranderingen optreden. De regio zal blijvend onderzoek moeten doen naar behoeften en trends en blijvend de voortgang van alle geplande ontwikkelingen moeten monitoren. Bijsturen indien nodig is daarmee geen zonde, maar een gezonde instelling.

Utrecht Nabij en concept RSU als onderlegger

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 ook in volgorde en in de tijd zijn geplaatst. De gemeente Utrecht werkt aan haar Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040, waarvan het concept ook een ontwikkelpad kent. Beide rapporten dienen als input voor het ontwikkelpad IRP zoals hieronder beschreven.

Afhankelijkheid

De eerste prioriteit in de regio ligt bij het versneld uitvoeren en realiseren van alle reeds harde plannen voor zowel woningbouw als werklocaties. Tevens gaat het om het snel en zorgvuldig voorbereiden van de realisatie van nog niet harde planvoorraad. Zeker voor de binnenstedelijke locaties nabij knooppunten zijn de regionale ambities hoog en zal alles op alles gezet moeten worden om die ambities te realiseren. Van enkele grote toekomstige plangebieden is bekend dat verdere verstedelijking afhankelijk is van het op orde brengen van de mobiliteit.

De metropoolpoorten zijn daarin niet allemaal gelijk. Het Centraal Station en Leidsche Rijn Centrum zijn voor de verdere doorontwikkeling in principe niet afhankelijk van grote infrastructurele ingrepen. Voor de ontwikkeling van metropoolpoort Lunetten-Koningsweg en de A12-zone is eerst de aanleg van het zuidelijke deel van het Wiel

met Spaken nodig (Papendorp-Westraven-Lunetten-Koningsweg, aanleg station Lunetten-Koningsweg (incl. bediening door niveau 4 en 3 treinen) en stevig versnellen Merwedelijn).

Ook de regiopoorten verschillen van elkaar. Zo kan nabij de knopen Woerden en Houten onafhankelijk van verdere grootschalige ingrepen gestart worden met doorontwikkelen, omdat de treinfrequenties op de corridor Houten-Woerden al de komende jaren omhoog zullen gaan. Voor Bunnik, Breukelen en Zeist geldt dat er eerst nog stevige investeringen in respectievelijk spoor en tram nodig zijn.

Geconstateerd is dat er naast binnenstedelijke ontwikkelingen ook een beperkt aantal buitenstedelijke ontwikkelingen nodig zijn om aan de gestelde woningbouwopgave in de regio te kunnen voldoen. Zo is vanwege de nabijheid van een ov-knoop de locatie Bunnik-Zuid aangemerkt als zo'n potentiële buitenstedelijke ontwikkeling. Ook hiervoor geldt echter dat de capaciteit van het spoor eerst opgevoerd moet worden, en daarvoor zijn eerst forse investeringen in het spoor nodig. Met betrekking tot de vitale kernen in de regio is gesteld dat kernen zouden moeten kunnen bouwen voor hun directe eigen behoefte. Dit kan binnendorpse inbreiding betreffen of, onder voorwaarden en provinciale goedkeuring, kleinschalige dorpsuitbreiding. Deze ontwikkelingen zijn van beperkte omvang, in tempo gebaseerd op concrete lokale behoefteramingen en daardoor niet afhankelijk van grootschalige infrastructurele ingrepen (treinen, trams, snelwegen). Lokaal maatwerk is nodig om te bepalen of busverbindingen of snelfietsverbindingen nodig zijn om te zorgen dat er geen extra belasting van bestaand autowegennet optreedt.

Systematiek van groen en landschap groeit mee

In het rapport U16 Ruimtelijke Opgave Groen & Landschap 2020-2040 zijn de opgaven gekwantificeerd en gebundeld in zeven gebiedsgerichte opgaven. Om de opgaven uitvoeringgericht te koppelen aan het IRP worden de landschappelijke opgaven ingedeeld in vier gelijkwaardige categorieën:

1. Groen/blauwe verbindingen op regionale schaal randvoorwaardelijk voor de gehele U16 opgave
2. Landschappelijke opgaven gekoppeld aan verstedelijking: mobiliteit, bedrijventerreinen en woningbouw
3. Landschappelijke opgaven samenhangend met landelijk gebied, energie en vitale kernen
4. Zelfstandige / onafhankelijke natuuropgaven

Omdat deze projecten onlosmakelijk samenhangen met overige stedelijke ontwikkelingen in de regio, hangt de prioritering in tijd en geld van de landschappelijke opgaven samen met andere projecten. In de volgende fase van het programmeren zal preciezer een tijds- en uitvoeringskoppeling gemaakt worden tussen de verstedelijkingsprojecten en de groen -en landschapsprojecten.

Vitale kernen

De vitale kernen kennen elk hun eigen dynamiek en afhankelijkheden en worden daarom niet ondergebracht onder de ontwikkelpaden. Er is geen volgordelijkheid in de ontwikkeling in de vitale kernen. Het is veel eerder de opgave om vitale kernen gedurende de periode van 2021 – 2040 geleidelijk te ontwikkelen, afgestemd op de lokale behoefte en situatie. Het uitgangspunt is dat vitale kernen geen grote toevoegingen van verkeer opleveren en daarmee zijn ze relatief onafhankelijk van grote infrastructuur-ingrepen. Wel kunnen lokale ingrepen in landschap, voorzieningenstructuur of energie een aanleiding te zijn voor het combineren van opgaven in de tijd, maar dit zal altijd lokaal en specifiek zijn. De opgave voor vitale kernen is gebaat bij een zekere geleidelijkheid van ontwikkeling, omdat daarmee ook de lokale markt de nieuwe woningen of andere ingrepen kan absorberen.

Bedrijventerreinen

De systematiek van het programmeren en prioriteren van bedrijventerreinen vindt plaats aan de hand van vier categorieën:

1. Stedelijk klein/middelgroot;
2. Functioneel klein;
3. Functioneel grootschalig;
4. Functioneel xxl.

Bij de stedelijke bedrijventerreinen zal het Strijkviertel in 2023 starten en wordt verder vol ingezet op intensivering. In de categorie functioneel klein is vooral sprake van een overaanbod en is te onderzoeken hoe nader gefaseerd kan worden. Voor de categorie functioneel grootschalig is in het kader van het IRP nog een zoektocht naar enkele regionale bedrijventerreinen. Voor de categorie xxl wordt niet actief gezocht naar ruimte en initiatieven worden in het kader van regionaal programmeren meegenomen.

In beweging komen

Het ontwikkelpad is meer dan alleen een fasering van fysieke ingrepen in de regio. Een belangrijk onderdeel is hoe de regiogemeenten en hun partners met elkaar een goede start kunnen maken met de realisatie van de geschetste ambities, welke alliantie of organisatievorm is hiervoor nodig? Welke eerste stappen kunnen gemaakt worden? En op welke wijze worden nieuwe inzichten en voortgang verwerkt in de komende jaren? In de volgende fase REP Regionaal Programmeren zal ook een aanzet worden gegeven voor deze alliantie vorming, organisatievormen en monitoring.

Fase 1 tot 2030

Uiteraard gaan de gemeenten in eerste instantie door met het realiseren van de harde planvoorraad voor wonen en werken. Tegelijkertijd moet er in deze fase gestart worden met de voorbereidingen van de plannen voor na 2025 en 2030.

Op het niveau van de regio is van belang dat de metropoolpoorten Utrecht Centraal en Leidsche Rijn Centrum worden doorontwikkeld. Er wordt een start gemaakt met het Wiel met Spaken door eerst de SUNIJ-lijn te vernellen/aanleggen Merwedelijn, waarna vanaf knooppunt Westraven ook een aanvang kan worden gemaakt met het ontwikkelen van het Wiel Leidsche Rijn centrum-Westraven-Lunetten-USP. Voor deze stap is een niveau 3 station Lunetten-Koningsweg nog niet noodzakelijk. In deze fase starten we ook met enkele versnellingen/versterkingen op bestaande OV-corridors, onder andere Gorinchem-Vianen-Utrecht, Wijk-Bunnik-Lunetten-USP en Mijdrecht-Breukelen. We onderzoeken met rijk en provincie of het mogelijk is om bestaande fietsprogramma's te versnellen door rijksmiddelen toe te voegen aan de programma's.

Rond de regioknopen Woerden en Houten kan in deze fase doorontwikkeld worden.

Voor het werken is van belang dat er wordt gestart met verdichten van bestaande bedrijfslocaties waar dit al mogelijk is. Daarnaast zal er gezamenlijk onderzocht moeten worden wat de randvoorwaarden voor geslaagde verdichting van bedrijfsterreinen zijn, welke instrumenten er zijn of nodig zijn en welke relevante allianties er gevormd kunnen worden.

Voor groen en landschap zal in eerste instantie worden ingezet op vier regionale groenblauwe verbindingen:

- Kromme Rijn – Oude Rijn (tevens Limes)
- Nieuwe Hollandse Waterlinie en Vecht
- Verbindingen van de Lek (obv project sterke Lekdijk)
- Verbinding Hollandse IJssel (obv project Gekanaliseerde Hollandse IJssel)

Vervolgens wordt in de loop van deze fase ingezet op de start van de volgende ontwikkelingen:

- Ontwikkeling Scheg Kromme Rijn zone (inclusief overkluizingen A27) – onderdeel Waterliniescheg (o.b.v. Westraven, Lunetten en USP)
- Polderscheg Woerden, Breukelen, Lange Linschoten (o.b.v. ontwikkelingen Woerden en Breukelen)
- Robuust maken van Heuvelrug en Stichtse Lustwarande
- Agrarisch groen blauwnetwerk (gefaseerd o.b.v. landbouwtransitie in hele IRP periode)
- Nieuwe natuurkerngebieden (30 ha per stuk)

Energie

PM

Fase 2 2030 - 2040

In deze fase zal vooral de doorontwikkeling spelen van de reeds in gang gezette grote stedelijke gebiedsontwikkelingen in de Centrale As, rondom de metropoolknopen Utrecht Centraal en Leidsche Rijn Centrum en de regioknopen Woerden en Houten. In deze fase wordt station Lunetten-Koningsweg ontwikkeld (inclusief de oplossing voor de spoorcapaciteit Utrecht-Arnhem en frequentieverhoging Veenendaal-Breukelen) en wordt het Wiel Zuidoost definitief gemaakt (keuze modaliteit: HOV of Lightrail) richting USP en Overvecht. Ook werkt de regio in deze fase aan het doortrekken van een OV-concept naar Zeist West, Zeist Noord en eventueel Amersfoort.

Tegelijkertijd werken we aan het voltooien van de Merwedelijn richting Papendorp/Leidsche Rijn en Nieuwegein Zuid / IJsselstein. Beide ontwikkelingen brengen keuzes met zich mee ten aanzien van het ontwikkelen van regionale OV knopen waar regionale buslijnen verknopen met lightrail of bundelen met HOV-lijnen. Op die manier kan de stedelijke ontwikkeling rondom knoop Westraven worden gestart. Ook de stedelijke verdichting rondom knooppunt Lunetten-Koningsweg wordt gestart. In deze fase wordt ook gestart met de uitvoering van verstedelijking rond de regioknopen Zeist Noord, Breukelen en Bunnik, inclusief Bunnik-Zuid.

Voor groen en landschap gaat het in deze fase om:

- Ontwikkeling/afronding Waterliniescheg
- Afronding Polderscheg Woerden, Breukelen, Lange Linschoten
- Hollandse IJsselscheg o.b.v. A12 zone (of eerder op het programma door meekoppelen als energielandschap Rijnenburg gepland staat)



Verderop in deze fase zullen de volgende ontwikkelingen voor groen en landschap aan de orde zijn:

- Groene Zoom Vijfherenlanden (of zoveel eerder als landbouwtransitie en/of energielandschappen daar aanleiding toe geven)
- Groen Raamwerk Heuvelrug – Lek (of zoveel eerder als landbouwtransitie en/of energielandschappen daar aanleiding toe geven)
- Blauwe krans Stelling van Amsterdam (mede op basis van ontwikkelingen Mijdrecht. In afstemming met MRA mogelijk eerder op het programma?)

Energie

??

Fase 3 adaptief pad 2025 - 2040

In de loop van bovenstaande fases wordt duidelijk hoe de algehele mobiliteit zich landelijk ontwikkelt en welke trends er binnen modaliteiten en tussen modaliteiten plaats vinden. Onze regionale verstedelijkingsstrategie is er op gericht om na 2030 op HWN-corridors bij voorkeur een beheersbare situatie te hebben (dat houdt in een redelijke doorstroming in de spits). Dat wil bijvoorbeeld zeggen dat op de A12, de A27 en de A28 er niet meer auto's in de spits zijn bijgekomen dan de prognoses tot 2030 ons nu al laten zien (op basis van autonome groei en de verstedelijking tot 2030). Als op de drukste HWN-corridors tegen die tijd een onbeheersbare situatie blijkt, dan staan we voor de keuze om de capaciteit van het hoofdwegennet (en daarvan afgeleid op de op- en afritten en toeleidende wegen) te vergroten. Bijvoorbeeld door middel van een parallelweg aan de A12.

Op dezelfde wijze zal gedurende deze fases ook worden gezien of en in hoeverre de ontwikkeling van Rijnenburg voorbereid zou moeten worden om na 2035 aan de regionale vraag naar woningen te kunnen voldoen. Dit brengt dan ook noodzakelijke keuzes over adequate OV ontsluiting hiervan aan de orde.

Woningbouw: overzicht aantallen

1	GEMEENTE UTRECHT		Minimaal	Maximaal	UTRECHT STAD
	Bestaande plannen		41000		Gebaseerd op RSU
	Lunetten/Koningsweg + USP/Rijnsweerd		8000		
	Leidsche Rijn Centrum		400		
	Overvecht		5000		
	Overig Utrecht		3300		
	Rijnenburg		0	25000	
	TOTAAL EXCL A12 zone		57700		RSU benoemt min. aantallen per knoop, geen maximale aantallen
	A12 ZONE				
	Utrechts deel (incl. Papendorp)		11000	13500	Aantallen A12 zone uit bandbreedte Projectgroep A12-zone
Nieuwegeins deel		5000	10500		
TOTAAL UTRECHT INCL A12		68700	96200*	* Maximum aantal is inclusief maximale variant Rijnenburg	
2	GEMEENTE NIEUWEGEIN				REGIOKNOPEN
	Harde planvoorraad		4470		
	Aanvullend binnenstedelijk		2500		
	TOTAAL EXCL A12		6970		
	TOTAAL NIEUWEGEIN INCL A12		11970	17470	
3	GEMEENTE HOUTEN				
	Harde planvoorraad		1000		
	Ruimtelijke koers		4800		
	TOTAAL HOUTEN		5800		
4	GEMEENTE WOERDEN				
	Woerden binnenstedelijk		4700		
	TOTAAL WOERDEN		4700		
5	GEMEENTE STICHTSE VECHT				
	Knooppunt Maarssen + Breukelen		6000		
	Overig, harde plannen		1700		
	TOTAAL STICHTSE VECHT		7700		
6	GEMEENTE ZEIST				
	Harde plannen		3000		Onderzoek in kader aanleg HOV Zeist-Noord
	Zeist aanvullende potentie bij HOV Zeist-Noord		0	5000	Onderzoek naar verstedelijking rond station, deels in Gemeente Utrechtse Heuvelrug om dubbeltelling te voorkomen hier niet opgeteld in totaal, maar bij Gemeente Utrechtse Heuvelrug
	Knp Driebergen-Zeist		500	1500	
	TOTAAL ZEIST		3000	8000	

Woningbouw: overzicht aantallen

7	GEMEENTE BUNNIK	Minimaal	Maximaal	
	Harde plannen dorp	600		
	Bunnik station	1500		
	Bunnik-Zuid	3500		
	Odijk-West	1000		
	TOTAAL BUNNIK	6600		
8	GEMEENTE DE BILT			VITALITEIT
	Bestaande plannen	600		
	Bilthoven station	400		
	Vitaliteit	500	1200	
	TOTAAL DE BILT	1500	2200	
9	GEMEENTE DE RONDE VENEN			
	Harde plannen	1800		
	Vitaliteit	1000	3000	
	TOTAAL DE RONDE VENEN	2800	4800	
10	GEMEENTE WIJK BIJ DUURSTEDE			
	Harde plannen	600		
	Vitaliteit	1160	1300	
	TOTAAL WIJK BIJ DUURSTEDE	1760	1900	
11	GEMEENTE IJSSELSTEIN			
	Harde plannen	800		
	Vitaliteit	1440	2500	
	TOTAAL IJSSELSTEIN	2240	3300	
12	GEMEENTE VIJFHEERENLANDEN			
	Harde plannen	2000		
	Vitaliteit	1000	1000	
	Zachte plannen	0	2250	
	TOTAAL VIJFHEERENLANDEN	3000	5250	
13	GEMEENTE UTRECHTSE HEUVELRUG			
	Harde plannen	740		
	Marinierskazerne	400		
	Station Driebergen-Zeist	500	1500	
	TOTAAL UTRECHTSE HEUVELRUG	1640	2640	

Onderzoek naar verstedelijking rond station, deels in Gemeente Zeist, om dubbeltelling te voorkomen hier opgeteld bij totaal van de gemeente

Woningbouw: overzicht aantallen

14	GEMEENTE LOPIK Ambitie Lopikerwaardagenda/ vitaliteit TOTAAL LOPIK	Minimaal 300 300	Maximaal
15	GEMEENTE MONTFOORT Lopikerwaardagenda / vitaliteit TOTAAL MONTFOORT	430 430	
16	GEMEENTE OUDEWATER Lopikerwaardagenda / vitaliteit TOTAAL OUDEWATER	975 975	

	<i>min</i>	<i>max</i>
TOTAAL UTRECHT	57700	
RIJNENBURG	0	25000
A12 ZONE	16000	24000
TOTAAL UTRECHT+	73700	106700
REGIOKNOPEN	34770	39770
VITALITEIT	14645	21795
TOTAAL	123115	168265*

143265 exclusief Rijnenburg

4.2 REGIONAAL PROGRAMMEREN EN MONITORING

P.M.

illustratie?

4.3 INVESTERINGSSTRATEGIE EN ALLIANTIES

P.M.



5



BEOORDELING

Tekst

P.M.

P.M.



6



BIJLAGEN:

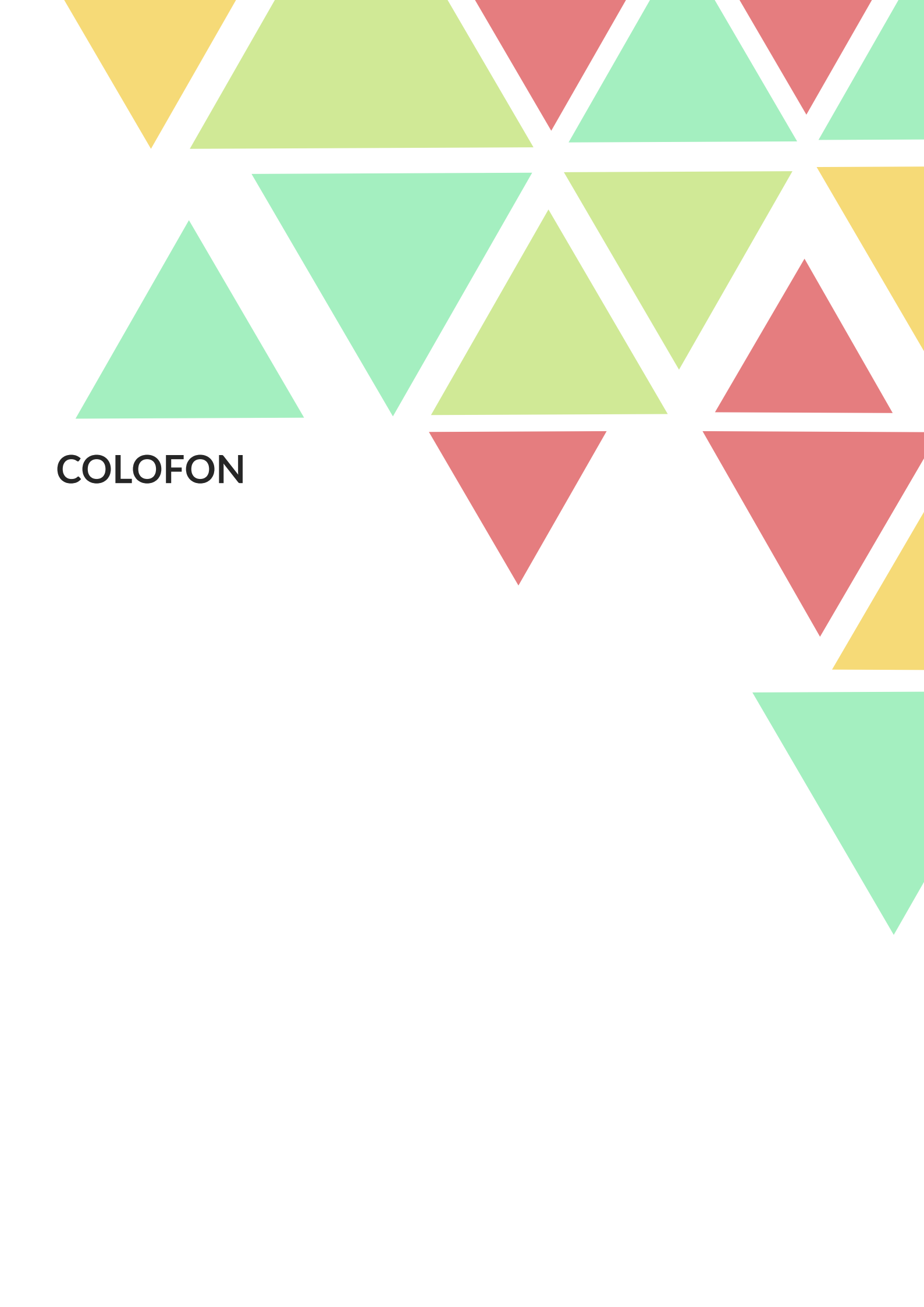
A. ONDERZOEKSVRAGEN

B. BEOORDELINGSKADER

Tekst

P.M.

P.M.

The background of the page is decorated with a pattern of large, overlapping triangles in three colors: yellow, light green, and reddish-pink. These triangles are arranged in a way that they form a larger, irregular triangular shape in the upper half of the page. The word "COLOFON" is printed in a bold, black, sans-serif font, positioned to the left of the main triangular cluster.

COLOFON