



CONTOUR INTEGRAAL RUIMTELIJK PERSPECTIEF (REP)

U16TRECHT

GEZOND LEVEN IN EEN STEDELIJKE REGIO VOOR IEDEREEN

31 MAART 2020





Voorwoord

De Metropoolregio Utrecht (MRU) is een van de snelstgroeiende regio's van Nederland en één van de meest competitieve regio's van Europa. Om de groei in goede banen te leiden is door de regio U10 in 2018 een Ruimtelijk-Economische Koers (REK) opgesteld. Daarin zijn principes geformuleerd die richting geven aan ontwikkeling van de regio tot ontmoetingsplek voor Gezond Stedelijk Leven. De Opgavetafel Ruimtelijk Economisch Programma (REP) heeft de opdracht om de REK tot uitvoering te brengen en stelt daartoe een Integraal Ruimtelijk Perspectief en Programma op. Als tussenstap naar een perspectief is een contour opgesteld. De contour is nadrukkelijk geen eindbeeld, maar een onderzoeksagenda om komen tot een Perspectief en bevat zoekrichtingen en onderzoeksvragen voor de regionale ruimtelijke ontwikkeling.

De afgelopen periode is veel informatie verzameld. Door het opleveren van aanvullende bouwstenen voor wonen, werken, bereikbaarheid, landschap en energie, de inzichten uit de ruimtelijke modellering die REP en MIRT gezamenlijk hebben opgepakt, de gesprekken met regiegemeenten en partners. Wij zijn trots u dit te mogen aanreiken middels de vertaling in deze contour. De komende maanden gaan we in gesprek om zaken scherper in beeld te krijgen en keuzen te maken om de opgave te verdelen in de regio. We zullen dit samen doen met de collega's in de regio en met partners als provincie, rijk, waterschappen en andere partijen.

*Herman Geerdes en Klaas Verschuure
Bestuurlijk opdrachtgevers REP*





Inhoudsopgave

Inleiding	6	4. DEELGEBIEDEN	84
1. KOERS EN KADERS	8	4.1 De Kromme Rijn-vallei	88
1.1 Ruimtelijk-economische koers	10	4.2 Noordoostflank: Strategische waterlinie landschap en noordelijke heuvelrug	96
1.2 Gezond leven in een stedelijke regio	11	4.3 Corridor ontwikkeling Snelle Vecht tussen Utrecht en Amsterdam	102
1.3 Uitgangspunten	12	4.4 Woerd, Waard en Vijfheerenlanden	110
1.4 Inzichten MIRT-onderzoek	14	4.5 De centrale as	116
1.5 Geactualiseerd beoordelingskader	15	Colofon en totstandkoming contour REP	126
1.6 Contour REP als onderzoeksagenda	17	Bijlagen	128
1.7 Ontwikkelstrategie	18	Bijlage 1: Beoordeling contour	130
2. RUIMTE	20		
2.1 Landschap	24		
2.2 Stedelijke ontwikkeling en mobiliteit	40		
2.3 Mobiliteit en netwerk vitale knooppunten	54		
2.4 Energie	60		
2.5 De schaalsprongen in lagen	66		
3. ONTWIKKELING	70		
3.1 “De Kaart van Altijd”	74		
3.2 “De Kaart van Alles”	76		
3.3 Inventarisatie woningbouwaantallen	80		

Inleiding

Voor u ligt de contour REP die u kunt lezen als tussenstap in het proces om te komen tot een Integraal Ruimtelijk Perspectief en Programma voor de U16. Hieronder wordt geschetst hoe we van REK naar contour in het REP komen. Ook worden de vervolgstappen richting het perspectief toegelicht.

Doel en Resultaat van het REP

Met de Ruimtelijk- Economische Koers (REK) kiest de regio U10 ervoor 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 te zijn. Met het Ruimtelijk- Economisch Programma (REP) wordt daar concreet invulling en uitvoering aan gegeven. In het REP vertaalt de regio U10 de diverse ruimtelijke ambities en opgaven in een integraal ruimtelijk Perspectief en een Programma inclusief afspraken over uitvoering.

Gezamenlijk maken we de regio

De regionale opgaven op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid, energie en landschap zijn grotendeels in beeld en hebben op onderdelen nader onderzoek nodig. Ze zijn urgent, complex en omvangrijk, hangen nauw met elkaar samen en beïnvloeden elkaar. In dit programma komt het erop aan dat we als regio keuzes gaan maken, dat we deze keuzes maken in hun onderlinge samenhang en dat we deze keuzes uitwerken in regionale en gebiedsgerichte programma's en projecten. De contour beschrijft de regionale opgaven en is een stap om de uitvoering daarvan

te activeren. Ook worden ontwikkelmogelijkheden beschreven en mogelijke thema's voor samenwerking aangereikt, die eventueel in deelgebieden verder uitgewerkt zouden kunnen worden. Hier kan ook rekening gehouden worden met grensoverschrijdende samenwerking. Het biedt een handvat voor samenwerking.

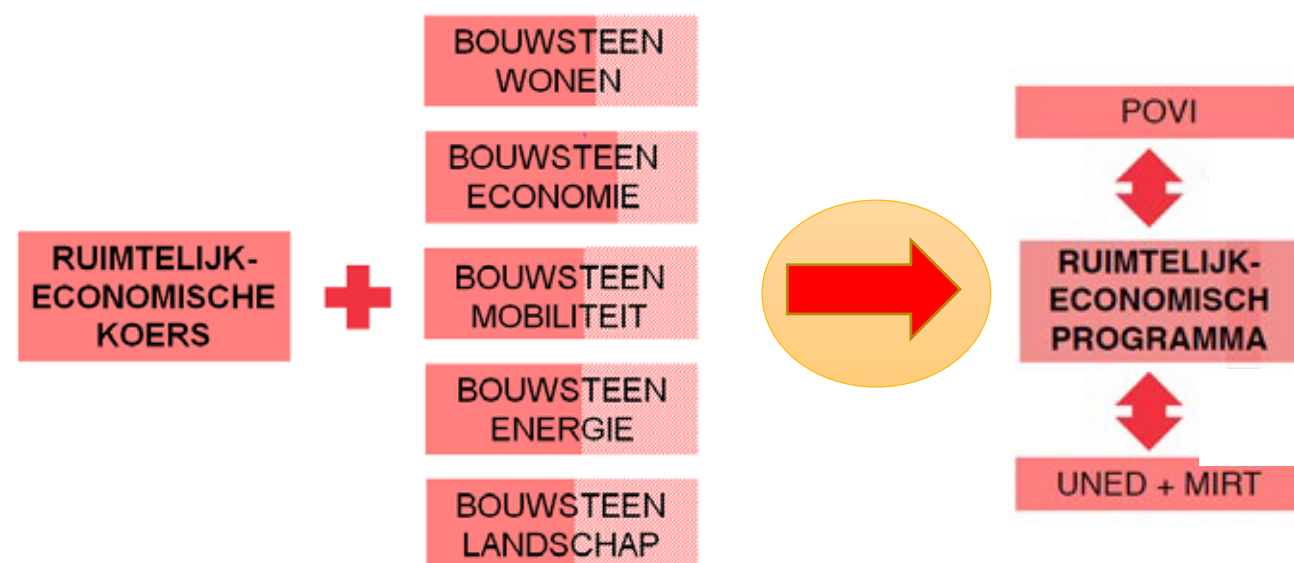
Van REK naar REP

De 16 gemeenten van de U10 zullen op verschillende wijze kunnen bijdragen en hebben elkaar nodig. Alleen dan kunnen we dé ontmoetingsplaats zijn voor gezond leven in een stedelijk regio voor iedereen, kan deze regio zich krachtig positioneren richting andere overheden en kan de uitvoering gericht worden opgepakt.

Vier fases om te komen tot het REP

De realisatie van een integraal ruimtelijk Perspectief voor de regio vergt een intensief en zorgvuldig proces. Het Integraal ruimtelijk Programma van het REP komt, conform het vastgestelde plan van aanpak 'naar een integraal ruimtelijk perspectief', in vier fases tot stand:

- Fase 1: Het zetten van een stip op de horizon tot 2040, als bestuurlijk vertrekpunt. Deze fase is afgerond;
- Fase 2: Opstellen van een ruimtelijke contour. Dit product ligt nu voor;
- Fase 3: Opstellen van een integraal ruimtelijk Perspectief en ontwikkelpad;
- Fase 4: Opstellen van een integraal ruimtelijk Programma en uitvoeringskracht.



Wat is de Contour REP?

Voor u ligt de contour REP. De contour REP is een tussenstap om te komen tot het Perspectief en Programma. Het is nadrukkelijk geen eindbeeld, maar bevat kansrijke zoekrichtingen en onderzoeksvragen voor de regionale ruimtelijke ontwikkeling. Het kan gezien worden als een onderzoeksagenda voor de volgende fase met een overmaat aan plancapaciteit die richting en ruimte biedt voor nadere keuze, afweging en concretisering.

Samenwerking met andere trajecten.

Het REP trekt nauw op met andere trajecten waarin ook gewerkt wordt aan perspectieven, kaders, afspraken en/of uitvoering voor (integrale) ruimtelijke ontwikkeling voor de regio, zoals de POVI, U Ned / MIRT Onderzoek, Regionale Energie Strategie U16, A12-zone en ontwikkelingen vanuit de Waterschappen. De verschillende onderzoeksvragen kunnen zelfstandig of in samenwerking met andere trajecten worden opgepakt en uitgewerkt. Het tussenproduct van de contour REP vormt input vanuit de U10 voor de provinciale omgevingsvisie (POVI) en uitgangspunt voor het U Ned/ MIRT Onderzoek.

Vervolgstappen

Fase 3: Integraal ruimtelijk Perspectief

Vanuit de contour die nu voorligt, moeten in de komende fase ruimtelijke keuzes worden gemaakt, wat soms lastig zal zijn. Ook zal participatie met belanghebbenden een rol gaan spelen, wat weer nieuwe dynamiek en inzichten op zal leveren. Het Perspectief (met harde en zachte keuzes) met ontwikkelpad voor adaptief programmeren zal naar verwachting in het 1e kwartaal 2021 worden afgerond.

Fase 4: Programmering: regionaal, in deelgebieden en lokaal.

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. Dit zal op een aantal plekken en indien niet strijdig met het Perspectief voor de lange termijn al parallel lopen aan fase3. Bijvoorbeeld de regionale woningbouwprogrammering. Zo zal de POVI een programmering voor wonen en werken oppakken in 2020. Daarvan is het van belang dat het past in de voorgestane regionale ontwikkeling U16 en dat wordt gekeken hoe REP en POVI daarop samenwerken. Voor de deelgebieden is een aanzet gedaan voor het werken in de allianties.

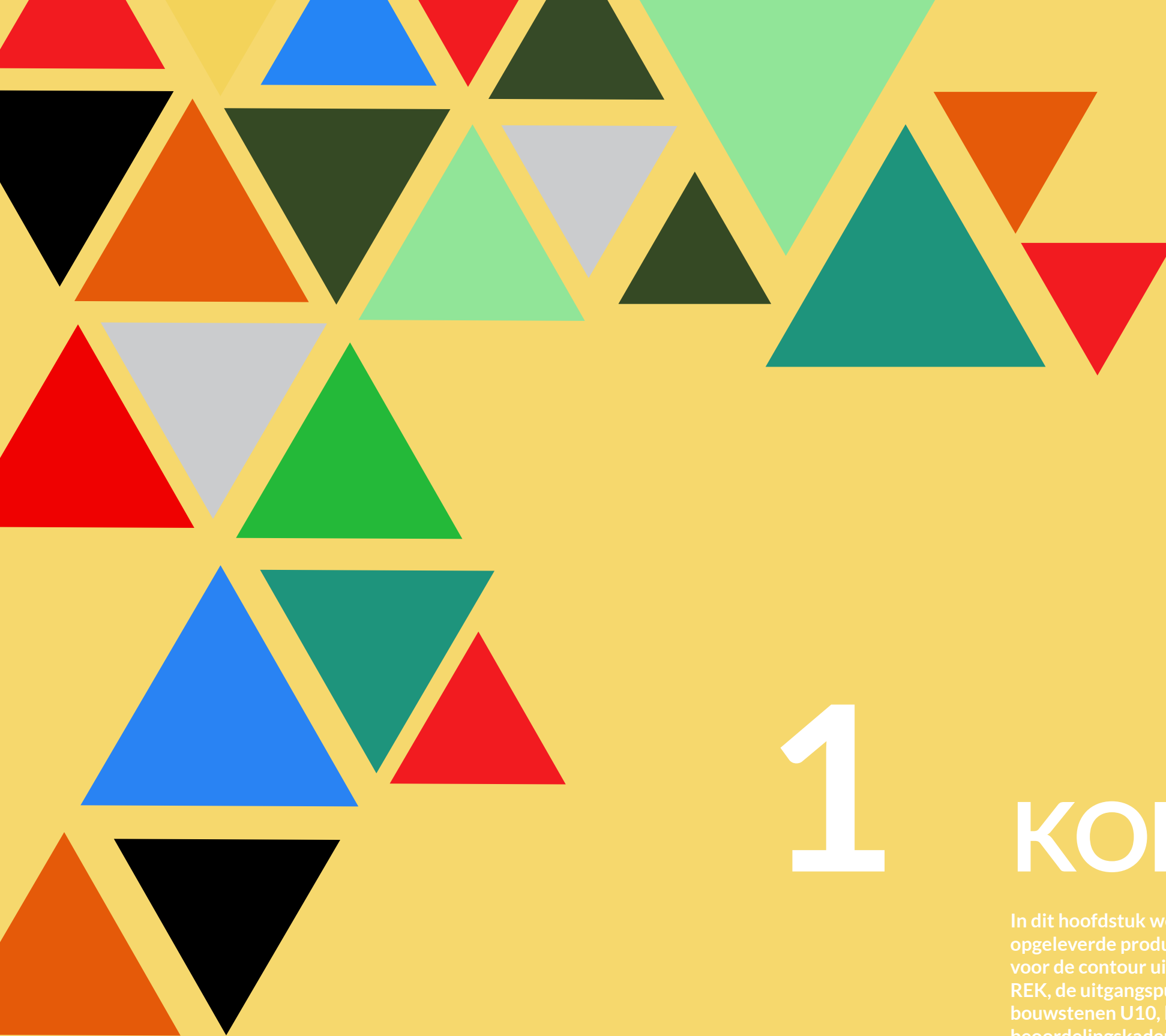
Leeswijzer: opbouw van de contour

In hoofdstuk 1 wordt de inhoud van de opgeleverde producten als bouwsteen voor de contour uiteengezet. Dit betreft de REK, de uitgangspunten uit de vastgestelde U10 bouwstenen, het (geactualiseerde) beoordelingskader en de inzichten uit ruimtelijke modellering van REP en MIRT als kansrijke ontwikkelrichtingen. Ook wordt concreet hoe we gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen vertalen in een ontwikkelstrategie. En wat programmering en fasering in de praktijk met zich meebrengt.

In hoofdstuk 2 betreft de analyse van de onderzoeken over wonen, werken, bereikbaarheid, energie en landschap. Het geeft de ontwikkelkansen en onderzoeksvragen weer. In het ruimtelijk verhaal worden de schaa sprongen verbeeld en toegelicht.

In hoofdstuk 3 wordt de ontwikkelstrategie van de regio concreet. Het wordt scherp welke mogelijkheden er zijn, waaruit we nog kunnen en moeten kiezen, en waarvoor fasering en programmering nodig zijn.

Hoofdstuk 4 beschrijft ontwikkelmogelijkheden beschreven en mogelijke thema's voor samenwerking aangereikt die eventueel in deelgebieden verder uitgewerkt zouden kunnen worden. Hier kan ook rekening gehouden worden met grensoverschrijdende samenwerking. Het biedt een handvat voor samenwerking.



1

KOERS EN KADERS

In dit hoofdstuk wordt de inhoud van de opgeleverde producten als bouwsteen voor de contour uiteengezet. Dit betreft de REK, de uitgangspunten uit de vastgestelde bouwstenen U10, het (geactualiseerde) beoordelingskader en de inzichten uit de ruimtelijke modellering van REP en MIRT als kansrijke ontwikkelrichtingen. Ook wordt concreet hoe we Gezond Stedelijk Leven vertalen in een ontwikkelstrategie. En wat programmering en fasering in de praktijk met zich mee brengt.

1.1 Ruimtelijk-Economische Koers (REK)

Toekomstbeelden REK U10: Gezond leven in een stedelijke regio

De Ruimtelijk-Economische Koers is in 2018 opgesteld door de destijds participerende gemeenten in de U10. Het vormt daarmee het kompas van de U10. De keuzes worden in de REK niet vertaald naar concrete locaties voor verstedelijking of landschap. Ook worden er geen specifieke ingrepen in het mobiliteitssysteem voorgesteld. De keuzes die worden gemaakt zijn op het niveau van principes die nog vertaald moeten worden naar concrete ingrepen. Deze contour kan gezien worden als eerste poging om een fysiek ruimtelijke uitwerking te doen van het kompas.

In de REK wordt gekozen voor een regio waar gezond stedelijk leven centraal staat. Met zes toekomstbeelden (thematisch ingestoken) wordt een beeld gegeven van de toekomst van de regio. Er worden principiële keuzes gemaakt met betrekking tot de manier waarop de regio groeit, hoe we met mobiliteit omgaan, et cetera. 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.

De gemaakte keuzes in de REK zijn onder andere: 'We accommoderen de groei van de regio in de regio, we groeien bij voorkeur op binnenstedelijke locaties en nabij knooppunten en we geven voorrang aan duurzame mobiliteit'. Eveneens wordt benoemd dat de balans tussen aantrekkelijke woon- en werkmilieus enerzijds en de kwaliteit en toegankelijkheid van het landschap anderzijds het wonen in de regio zo aantrekkelijk maakt.



Toekomstbeelden REK

1.2 Gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen

Motto regionale ontwikkeling U16:

'Gezond leven in een stedelijk regio voor iedereen' is het overkoepelende en samenbindende thema van het REP. Gezondheid dient daarom integraal onderdeel te zijn van de vijf pijlers.

Gezondheid

In de U10 hanteren we een brede definitie van het begrip gezondheid. Daarvoor zijn de volgende waarden van belang:

- Gericht op het algeheel welbevinden (geluk);
- Uitgaan van positieve gezondheid, breder dan alleen de aan- of afwezigheid van ziekte, maar focus op preventie;
- Gericht op iedereen, dus inclusief.

Vertaling van 'gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen' naar ruimtelijke principes

Om gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen op een goede manier te laten landen in het ruimtelijke perspectief voor de regio worden een aantal ruimtelijke principes meegegeven die zorgen dat de ruimtelijke inrichting bijdraagt aan een goede gezondheid.

1. Realiseer voldoende, kwalitatief hoogwaardige, groenblauwe ruimte, die voor iedereen toegankelijk is;
2. Geef prioriteit aan lopen, fietsen en openbaar vervoer, stimuleer bewegen en beperk het vervuilende goederen- en personenvervoer;
3. Pas inrichting en gebruik van de ruimte aan op de eisen vanuit klimaatverandering en energietransitie en borg gezondheid en veiligheid daarbij. Verminder door de inrichting de milieubelasting op gevoelige bestemmingen;
4. Zet in op een landbouwtransitie met minder negatieve en meer positieve effecten op gezondheid;
5. Zorg voor een ruimtelijke inrichting waarin iedereen mee kan doen en ontwikkel nieuwe woonconcepten gericht op bevorderen van sociale cohesie;
6. Zet ook bij circulaire economie en in de bouw/ bouwconcepten gezondheid centraal.

De vertaling van de ruimtelijke principes van gezond leven in een stedelijke regio is de basis voor de hoofdstukken in deze contour en voor de nadere uitwerking in vervolgfasen van het REP. De vraag hierbij is nog op welke wijze de ruimtelijke hoofdprincipes worden vertaald in het ruimtelijk perspectief en tot welke concrete onderzoeksvragen dit leidt.

1.3 Uitgangspunten

In de U10 zijn een aantal sectorale onderzoeken gedaan, om de opgaven van wonen, werken, mobiliteit, energie en groen en landschap scherp in beeld te krijgen. Deze onderzoeken zijn bouwstenen voor het REP en zijn behandeld in alle gemeenteraden als zodanig. Het zijn de uitgangspunten voor het REP en de basis voor het beoordelingskader, waarlangs de regio de ruimtelijke keuzes zal leggen om scherp te krijgen in hoeverre deze keuzes bijdragen aan het hoofddoel Gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen.

De uitgangspunten en het beoordelingskader zijn een gezamenlijke basis voor REP en U Ned / MIRT Onderzoek. Medio 2019 zijn beide documenten behandeld in de 16 gemeenteraden. De reacties die daarop zijn ontvangen, zijn verwerkt in aangescherpte uitgangspunten en een aangescherpt beoordelingskader. Die aanpassingen in de uitgangspunten zijn hieronder meegenomen.

Daarnaast is op elk van de vijf pijlers verdiepend onderzoek gedaan, deels loopt dit nog op het moment van opleveren van deze contour. De uitkomsten van deze verdiepende onderzoeken zijn niet vertaald in deze aangepaste uitgangspunten, ze hebben immers nog geen status. Wel zijn de uitkomsten verwerkt in hoofdstuk 2, waarin de opgaven voor de regio zijn beschreven en onderzoeksvragen voor het vervolg zijn geformuleerd. Het is nu eerst aan de bestuursstafels en het REP om richting te geven dit voor te leggen aan colleges en raden.

WONEN

1. Woningbouwopgave: de woningbouwopgave is 104.000 in de periode 2017-2040, het bestaande planaanbod (maart 2018) is 67.000. Er moet dus nog extra ruimte worden gevonden voor minimaal 37.000 woningen. De opgave van 104.000 is op basis van de verwachte huishoudensgroei en de verwachte vervangingsbehoefte (sloop), maar exclusief inlopen woningtekort, exclusief planuitval en exclusief plantoeval. Daarmee kan gesteld worden dat het gaat om een ondergrens. Het Locatieonderzoek U16 (januari 2019) vormt het uitgangspunt voor de opgave en de planvoorraad. Om planuitval op te kunnen vangen en adaptief te kunnen programmeren hanteren we voor de periode na 2025 een plancapaciteit van 130%.
2. Woonmilieus: onderzoek naar de kwalitatieve invulling (ook dichtheden) van de woningbouwopgave volgt nog en in modellen gaan we daarmee variëren o.b.v. expert judgement. De resultaten worden eind van de zomer verwacht en worden meegenomen bij de beoordeling van de modellen.
3. Focus op OV-knooppunten en binnenstedelijk: de verstedelijking zoveel mogelijk nabij (toekomstige) OV-knooppunten van openbaar vervoer en binnenstedelijk realiseren; daarnaast in het overige binnenstedelijk gebied en eventuele nieuwe uitleg. Nieuwe uitleg wordt zoveel mogelijk gekoppeld aan (bestaande of nieuwe) OV-knooppunten van de belangrijkste infrastructurele corridors.
4. Vitaliteit kernen: Aanvullend op de grootschalige verstedelijking wordt er ook ruimte geboden voor kleinschalige uitbreiding van het stedelijk gebied en de kernen om de lokale vitaliteit en/of ruimtelijke kwaliteit te vergroten (lokaal maatwerk).

WERKEN

1. De groei van de beroepsbevolking gaat gelijk op met de groei van arbeidsplaatsen. De kwantitatieve opgave die hieruit volgt: tot 2040 zijn in de U16 circa 80.000 extra arbeidsplaatsen nodig om de groei van de beroepsbevolking op te vangen.
2. De berekende theoretische ruimteclaim van nieuwe werklocaties in 2040 is bepaald voor kantoren (770.000 m2 bvo), bedrijventerreinen (215 ha), detailhandel (krimp regio, stijging stad), gemengde gebieden en wetenschap. Kantoren en detailhandel bevinden zich binnen bestaande stedelijke contouren. Om de ruimteclaim van bedrijventerreinen zo beperkt mogelijk te houden studeren de U16 partners op de intensiveringspotentie van zowel bestaande als nieuwe bedrijventerreinen.
3. Kansrijke werkmilieus versterken door, toevoegen 416.000m2 kantoren op Multifunctionele kantoorlocaties vooral in de stad Utrecht, transformeren kantoren op slechte plekken, meer mengen van wonen met werken in de stad en regio, alleen uitzondering wanneer het echt niet past.
4. Compensatie eventueel verlies werklocaties: mogelijke transformatie van bedrijventerreinen zorgt voor verdringing van werken door wonen, waardoor de ruimte vraag groter wordt. Deze ruimte vraag moet in de regio gecompenseerd worden.
5. Samenhang wonen en werken: en met aandacht voor de beleidsmatig gewenste groei van de doe-economie en/of maak-industrie en de gewenste groei (en dus ruimteclaim) van het Utrecht Science Park, bijvoorbeeld op omliggende satellieten.
6. Werklocaties in hoge dichtheden: daar waar het type werk dat toestaat, worden werklocaties verdicht ontwikkeld.
7. Vitaliteit kernen: aandacht voor de ruimtelijke groei van bedrijven in de eigen kern én voor bedrijvigheid die aan de stedelijke regio gebonden is.
8. Landbouweconomie: in de modellen wordt rekening gehouden met de werkgelegenheid in de agrarische sector.
9. In de programmering van onze gebieden en wijken houden we rekening met de toename van werk vanuit de eigen woning.
10. Circulaire economie en maakindustrie: Circulaire economie en maakindustrie: We zetten in op circulaire economie en kansrijke groeiemarkten die passen bij het profiel van gemeente en regio Utrecht zoals de maakindustrie. We willen circulaire ketens sluiten waarbij werklocaties complementair van elkaar functioneren. Bedrijventerreinen met een hoge NEXT Economy potentie mengen we niet of nauwelijks.
11. We streven compacte, diverse detailhandelgebieden na in de juiste omvang. Er ligt een opgave om het volume aan detailhandel te laten krimpen en vrijkomende ruimte te benutten voor wonen, andere vormen van werk en andere stedelijke functies. Daar waar veel woningen worden toegevoegd is beperkte groei van detailhandel wel wenselijk.

MOBILITEIT

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

LANDSCHAP

1. Voldoende ruimte voor recreatie / inlopen tekort: In gelijke tred met verstedelijking maken we ruimte voor recreatiemogelijkheden, bewegen (fietsen en wandelen), ontmoeten en ontspannen (rust). Bij voorkeur daar waar de luchtkwaliteit en geluidbelasting goed is. Er is een tekort van 550 ha recreatief groen in de regio Utrecht. Uitgangspunt is dat het tekort van 550 ha recreatief gebied (bij voorkeur groen) tot 2040 voor de regio een plek krijgt.
2. Creëer voldoende ruimte voor kwalitatief hoogwaardig groen, water en klimaatadaptatie: dit betekent het zoveel mogelijk behouden van de aanwezige natuur- en landschappelijke waarden. Daarnaast is het belangrijk dat groen in goede nabijheid is (binnen een straal van 2,5 km (grootschalig) groen aanwezig). En er zijn voldoende kwalitatief hoogwaardige gemengde en gezonde woon- en werkmilieu met groen en water, wat een bijdrage levert aan het omgaan met hittestress en waterretentie.
3. Ruimte voor toekomstbestendige en natuurinclusieve landbouw: een vitale agrarische sector is een belangrijke ruimtelijke en economische drager van het landschap.
4. Biodiversiteit en ecologie. De biodiversiteit in de regio wordt versterkt en het aantal soorten neemt op zijn minst toe. Er blijft ruimte voor de ontwikkeling van flora en fauna en regionale soorten worden beschermd en behouden.

ENERGIE

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

1.4 Inzichten MIRT-onderzoek

De uitgangspunten die door U Ned en REP zijn geformuleerd zijn gebruikt om modelmatig te onderzoeken op welke manier de verschillende opgaven waar we als regio voor staan fysiek vertaald kunnen worden. Hieruit zijn lessen geleerd die zijn doorvertaald in zeven inzichten. De nadruk lag hierin op wonen, werken en mobiliteit in relatie tot leefbaarheid. De inzichten leiden tot aanvullende onderzoeksvragen die deels door U Ned binnen het MIRT Onderzoek en deels gezamenlijk door REP en U Ned worden onderzocht om te komen tot een perspectief.

Zeven inzichten uit MIRT Onderzoek Metropoolregio Utrecht (MRU)
De modellen hebben een aantal belangrijke inzichten opgeleverd, met name op het gebied van mobiliteit en verstedelijking.

1. De regionale én nationale mobiliteitssystemen staan zonder de veronderstelde verstedelijkingsopgave op de middellange termijn al onder hoge druk.
De toename van autonome mobiliteit en verstedelijking met in totaal ca. 104.000 woningen zorgen in 2040 voor grote knelpunten op de (hoofd)infrastructuur. Ook in 2030 zorgen de geplande 67.000 woningen al voor extra druk. Zonder ingrepen in de (hoofd)infrastructuur is verdere verstedelijking zeer complex.

2. Generieke mobiliteitsmaatregelen hebben potentie
Generieke maatregelen als gedragsbeïnvloeding (regionaal parkeerbeleid - zowel voor bezoekers als voor werknemers - en andere vormen van betalen naar gebruik), realisatie regionale P+R-voorzieningen (zowel op grote afstand van de stad als aan de randen), gecombineerd met fors investeren in non-stop fietsroutes en de doorstroming van het ov hebben potentie voor zowel de nationale als de regionale bereikbaarheid. Zonder gerichte maatregelen in het OV/spoor leidt dit generieke beleid echter tot extra druk op Utrecht Centraal.

3. Het doorontwikkelen van knopen is een kansrijke koers
Het doorontwikkelen van bestaande (en zo nodig toevoegen van nieuwe) ov-knooppunten in combinatie met ruimtelijke ontwikkeling (zoals wonen, werken en recreatieve poorten) is een kansrijke koers. Maar op de langere termijn hebben de bestaande knopen onvoldoende capaciteit en ruimte om door te groeien. Bovendien geldt ook voor het knooppuntenbeleid dat het de druk op het stedelijk openbaar vervoer en op Utrecht Centraal nog verder vergroot.

4. Groei kernen voor vitaliteit
De grote woningbouwopgave kan gerealiseerd worden in de stedelijke gebieden van de regio, de kernen kunnen doorgroeien voor de versterking van de vitaliteit mits dit past binnen het provinciaal beleid. De P+R-strategie en knooppuntenstrategie biedt kansen om de bereikbaarheid van de kernen en de modal shift te versterken.

5. Kwaliteitsimpuls Nieuwe Hollandse Waterlinie goed voor vestigingsklimaat
De regionale samenhang tussen verstedelijking, landschap én de economische profilering van de regio is gebaat bij een stapsgewijze gedoseerde kwaliteitsimpuls in en rondom de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Juist door de samenhang met het ook aan de oostzijde van de stad gelegen Life Science Cluster kan het vestigingsklimaat worden verbeterd.

6. Ontwikkeling van de A12-zone kan veel opleveren, maar is complex
De ontwikkeling van de A12-zone kan potentieel een grote en robuuste bijdrage leveren aan het realiseren van voldoende woningen en arbeidsplaatsen, het verstevigen van de regionale agglomeratiekracht, aan een betere verbinding tussen Utrecht en Nieuwegein en aan de ruimtelijke kwaliteit. Vanuit leefbaarheid, bereikbaarheid en inpassing bestaan stevige opgaven om dit mogelijk te maken.

7. Grootschalige infrastructurele maatregelen kunnen effectief zijn voor de opgave in de regio.
Eerste oefeningen met infrastructurele maatregelen voor weg (A12, A2) en lightrail (regionaal spoor via A12-zone) laten zien dat deze maatregelen effectief kunnen zijn voor de doorstroming op het hoofdwegenet, op het spoor en op de regionale schaal. Een toevoeging van infrastructuur, parallel aan de A12, vergroot de bereikbaarheid en biedt een kans voor de transformatieopgave in dit gebied. Tegelijkertijd constateren we dat dit complexe maatregelen zijn met grote impact op leefomgeving en inpassing.

1.5 Geactualiseerd beoordelingskader

Geactualiseerd beoordelingskader REP
Op basis van zienswijzen, aanvullingen van raden en staten (moties en amendementen) en aanvullende informatie vanuit de U10 Bestuurstafels is een aangescherpt beoordelingskader samengesteld. In de onderstaande figuur zijn de hoofd- en subdoelstellingen uit het, nog definitief vast

te stellen, beoordelingskader REP opgenomen. De oranje gekleurde subdoelen en kernindicatoren zijn toevoegingen ten opzichte van het eerdere beoordelingskader. Voor een toelichting op de totstandkoming en aanscherping van het beoordelingskader verwijzen we naar het separate rapport ‘Aangepaste beoordelingskader REP’ (februari 2020).

Centraal motto U16: ‘Gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen’		
Hoofddoel	Subdoelen	Kernindicatoren
Bevorderen van een gezonde, duurzame en energieke regio	Bevorderen gezonde leefstijl	Fietsgebruik Voor iedereen zijn er – dichtbij en toegankelijk- aantrekkelijke plekken Leefomgeving draagt bij aan gezond gewicht Wonen en druk verkeer zijn gescheiden Functies (Wonen, werken, voorzieningen) zijn goed gemengd, overlastgevende bedrijven staan op afstand Actief vervoer (lopen en fietsen) is in beleid, ontwerp en gebruik de standaard Tussen kernen zijn goede fiets- en OV-verbindingen.
	Bevorderen gezonde leefomgeving (o.a. terugdringen hinder geluid en emissies)	Geluid Emissies luchtverontreiniging Verkeersveiligheid Veiligheid in de brede zin Waterkwaliteit
	Kansen voor klimaatadaptatie; o.a. beperken wateroverlast, waterveiligheid en hittestress	Kansen voor klimaatadaptatie
	Voldoende schoon en gezond water	Robuust Watersysteem Ruimte voor het hoofdwatersysteem Strategische grondwatervoorraden
Economie versterken: Aanjagen economische groei van de regio	Kansen en bijdragen aan realisatie energietransitie	CO2-emissies verkeer Kansen en bijdragen aan de energietransitie in termen van energieproductie en -besparing (in TWh en PJ)
	Agglomeratiekracht vergroten	Bruto Regionaal Product (BRP) Aantal arbeidsplaatsen (economische opgave) Hoeveelheid ha toegevoegde gemengde functies wonen en werken Ruimte-intensivering werklocaties en voorzieningen
	Versterken van het vestigingsklimaat	Versterking vestigingsklimaat
	Bevorderen circulariteit in de economie	Behoud werklocaties (niet mengen met wonen) met een bovengemiddelde Next Economy Potentie (NEER) Complementariteit van werklocaties om circulaire ketens te kunnen sluiten
	Bevorderen innovatie in de economie	Kansen voor innovatieve economie
	Stimuleren betekenisvolle werkgelegenheid met gezonde en veilige arbeidsomstandigheden	Aandeel gezonde en veilige arbeidsplaatsen op het totaal

1.6 Contour REP als onderzoeksagenda

Contour REP als onderzoeksagenda

De contour is een tussenstap in het proces om te komen tot een Integraal Ruimtelijk Perspectief en Programma voor de U16. De contour is nadrukkelijk geen eindbeeld, maar het bevat zoekrichtingen en onderzoeksvragen voor de regionale ruimtelijke ontwikkeling de korte, middellange en lange termijn. Niet alle onderzoeksvragen kunnen binnen het opstellen van het perspectief worden beantwoord. Daarvoor wordt nadrukkelijk de samenwerking gezocht met de U10 Bestuurstafels, U Ned en andere partijen. De regio gaat daarna een ontwikkelpad opstellen en adaptief programmeren. Dit om ruimte te bieden aan:

- Nieuwe trends en maatschappelijke ontwikkelingen;
- Vraagstukken die de regio niet alleen kan oppakken en/of langere doorlooptijd kennen, zoals grootschalige mobiliteitsoplossingen.

De onderzoeksvragen worden in samenwerking met diverse trajecten behandeld: RES, U Ned / MIRT Onderzoek, A12-zone, bij de diverse bestuurstafels en gemeentelijke omgevingsvisies.

Hoofddoel	Subdoelen	Kernindicatoren
Verstedelijkingsopgave faciliteren	Zicht op voldoende plancapaciteit (kwantiteit)	Gerealiseerde woningen binnen de regio
	Zicht op voldoende diversiteit woonmilieus (kwaliteit)	Reserve-plancapaciteit
	Bevorderen inclusiviteit van de woningmarkt	Zicht op voldoende diversiteit woonmilieus
	Stimuleren levensloopbestendige wijken	Voldoende geschikt en betaalbaar aanbod voor iedereen
	Toegang tot voorzieningen verbeteren vanuit woongebieden	Aandeel levensloopbestendige wijken op het totaal
	Toegang tot werk vergroten vanuit woongebieden	Nabijheid stedelijke centra (% woningen binnen 3km van centra)
Ruimtelijke kwaliteit verhogen	Verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van het stedelijk gebied	Gemiddelde woon-werk reistijd per modaliteit
	Verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van het landelijk gebied	Kansen verhoging ruimtelijke kwaliteit stedelijk gebied
		Kansen verhoging ruimtelijke kwaliteit landelijk gebied
		Bijdrage (of afbreuk) aan de kernkwaliteiten van de Utrechtse Landschappen
		Bijdrage (of afbreuk) aan cultuurhistorische waarden (landschapselementen/ bouwwerken/ artefacten)
		Impact op landbouw (ruimtebeslag bestaand areaal, met onderscheid primaire en secundaire landbouw)
	Behouden versterken van de intrinsieke natuurwaarden	Aandeel landbouw in regionale voedselvoorziening
		Kansen voor natuur/landschapinclusieve/circulaire landbouw
	Vergroten van het areaal (land- en water) natuur	Kansen voor natuur
		Biodiversiteit
	Behouden en versterken van de cultuurhistorische waarden	Ruimtebeslag/nieuwe natuur (exclusief reeds geplande NNN)
		Verbondenheid natuurgebieden (in ha) - aantasting en nieuwe verbindingen
	Leefbaarheid en vitaliteit kernen	Kansen voor landschap
		Inwonertal op peil
Slimme en Toekomstvaste mobiliteit faciliteren	Recreatieve voorzieningen	Bereikbaarheid knopen
	Voldoende capaciteit infrastructuurnetwerken en oplossing urgente (systeem) knelpunten (Fiets, Spoor, Stedelijk OV, Transfer, Weg)	Ruimte, kwaliteit en bereikbaarheid recreatieve voorzieningen
		Bereikbaarheid in reistijdsom totaal per modaliteit, lokaal, regionaal en doorgaand verkeer
		Aantal woningen nabij bestaande OV-knopen (met restcapaciteit)
		Bereikbaarheid van arbeidsplaatsen per modaliteit (fiets/ov, auto)
		Impact op NMCA-knelpunten
	Versterken robuustheid infrastructuurnetwerken	Ontlasten Utrecht Centraal
		Bewerkstelligen slim, veilig en duurzaam goederenvervoer
		Versterken robuustheid infrastructuurnetwerken
		Vergroten van reizigerscomfort, betrouwbaarheid en beleving
		Vergroten toegankelijkheid van het verkeer- en vervoersysteem
Haalbaarheid	Zicht op uitvoering (technische complexiteit, draagvlak, fysieke inpassing, juridisch)	Uitvoerbaarheid
	Mate van adaptiviteit en toekomstvastheid	Adaptiviteit/flexibiliteit
Kosten en opbrengsten (financieel)	Beheer en exploitatiekosten, incl. opbrengsten	GREX-saldo (mln Euro)
	Investeringskosten	OV-exploitatie (Euro of kwalitatief)
		Investeringskosten
		Investeringskosten

1.7 Ontwikkelstrategie

GEZOND STEDELIJK LEVEN

Hoe wordt de opgave integraal aangepakt?

Om in de ruimtelijke ontwikkeling invulling te geven aan Gezond Stedelijk Leven, heeft de U10 in de Ruimtelijk-Economische Koers uitspraken gedaan. Een verstedelijkingsstrategie is vervolgens binnen de contour nader uitgewerkt. We geven voorrang aan binnenstedelijk bouwen om hiermee:

- Het kostbare landschap in de regio te behouden;
- De transitie naar duurzaamheid te versnellen;
- De groei van wonen te faciliteren met inclusieve steden en dorpen;
- De economische groei te versterken;
- De mobiliteitsgroei op een duurzame wijze op te vangen.

Ruimtelijke ontwikkelstrategie U16

Wanneer we dit ruimtelijk vertalen dan hanteren we de volgende ontwikkelprincipes:

- Lokaal maatwerk in de kernen is mogelijk om de vitaliteit en/of de ruimtelijke kwaliteit te vergroten.
- Daarnaast hanteren we bij de keuze voor verstedelijkingslocaties (wonen, werken, voorzieningen) de volgende ladder:
 1. Binnenstedelijk en binnenstedelijk nabij bestaande OV knooppunten;
 2. Buitenstedelijk nabij bestaande OV knooppunten;
 3. Ontwikkelkansen nabij nieuwe OV knooppunten en buiten stedelijk met hoogwaardig OV.

Voor het opstellen van principes voor verstedelijking is veel concrete informatie beschikbaar. Het raakt nauw aan andere thema's. De ruimtelijke strategie kan worden aangevuld met ordeningsprincipes uit andere thema's na concretere uitwerking aan bestuurstafels (sectoraal). Bij de uitwerking van het perspectief wil het REP deze ordeningsprincipes meenemen.

Programmering & Fasering

In de contour zijn mogelijkheden voor integrale ruimtelijke ontwikkeling vertaald, voor de regio als geheel en voor deelgebieden. Deze vertalingen bevatten de ruimtelijke mogelijkheden voor de korte en de (middel)lange termijn. En geeft aan waarmee we bij planontwikkeling eerder in de tijd rekening moeten houden om zaken niet op slot te zetten (adaptief ontwikkelen). De kaartbeelden en de beschrijving die daarbij hoort maken helder wat er mogelijk is als de ladder ruimtelijke ontwikkelstrategie wordt toegepast. Deze ladder is een beleidsstrategie die niet absoluut kan worden toegepast, omdat deze mogelijk spanning oplevert met de programmering in de praktijk (fasering). Projecten kunnen eerder of later in de tijd worden opgepakt en gerealiseerd op basis van:

- Urgenties: bijvoorbeeld op de woningmarkt of de mobiliteitsopgave;
- Ruimtelijke kwaliteitsslag: bijvoorbeeld ontwikkeling van kernrandzones, kwalitatieve woningbehoefte;
- Haalbaarheid en realiseerbaarheid: bijvoorbeeld energie, klimaatadaptatie, mobiliteitsoplossingen of woningbouwlocaties.

Voor de fasering van groen, energie, economie is nog een concretiseringsslag nodig, zodat ordeningsprincipes voor het perspectief geformuleerd kunnen worden.

Bij het verzwaren van het programma voor stedelijke ontwikkeling en mobiliteit neemt gelijktijdig ook het programma voor natuur, groen en recreatie toe. Waarbij bereikbaar en kwalitatief hoogwaardig en beleefbaar groen, landschap, natuur en cultuurhistorie meer inzet vragen om de kernkwaliteiten van een groene verbonden regio in stand te houden en barrières te slechten. Zodat voor mens en natuur de verbinding met en in het landschap behouden blijft middels een fijnmazige groenblauwe dooradering vanaf de woonomgeving tot in het landschap, waarbij de verbeelding van de scheggen uit het de casestudy Ontwikkelbeeld Groen en landschap uitgangspunt is.

A decorative border on the left side of the page, composed of various colored triangles (yellow, orange, red, green, blue, black, and grey) pointing in different directions, creating a geometric pattern.

2

RUIMTE

De schaalsprongen:
landschap, verstedelijking, mobiliteit en energie



De schaalsprongen: landschap, verstedelijking, mobiliteit en energie

De uitdagingen die aan de Utrechtse regio worden gesteld zijn groot, net als de ambities. Dit vraagt om een integrale aanpak voor de komende decennia. Om de uitdagingen op het gebied van verstedelijking, bereikbaarheid, energietransitie en waardeontwikkeling van het Utrechtse landschap aan te gaan, is een schaalsprong noodzakelijk in denken en handelen.

Ook is het belangrijk om een lange termijn perspectief te koppelen aan korte termijn handelen en tegelijkertijd ruimte te laten om in te spelen op nog onbekende ontwikkelingen. De uitdagingen zijn immers niet slechts op termijn relevant, maar woningtekort, overbelaste infrastructuur, verarming van natuur, bodemdaling, en de toekomst van het agrarische landschap en boerenbedrijf zijn vragen voor nu en veranderen met de tijd.

De kern van dit hoofdstuk is een weergave van die opgaven, en het ruimtelijk verhaal dat kansen biedt om dit op te pakken (de schaalsprongen). Input is een verdieping op de bouwstenen U16 die in 2019 zijn behandeld in de raden. Daarbij zijn onderzoeksvragen benoemd, deels omdat de opgave concreter in beeld moeten komen, deels omdat gewenste, effectieve en/of haalbare oplossingen nu nog niet voorhanden zijn.

2.1 Landschap

Inspiratie

Voor het verhaal van het Landschap van de Utrechtse Regio, gebruiken we de analyse van de bouwsteen Landschap, verricht door BVR in opdracht van de Bestuurstafel Groen en Landschap. Ook het Ringpark-initiatief vanuit Paul Roncken, als adviseur Landschap provincie Utrecht, levert inzichten van waaruit onze verhaallijn is gebouwd. Ringpark en Ontwikkelbeeld Groen en Landschap kennen verschillende insteken maar ook veel overeenkomsten. Ingezet wordt om het gedachtegoed van het ontwikkelbeeld

Groen en Landschap waar mogelijk samen te brengen met het ringparkconcept zodat een aansprekend "Groenverhaal" ontstaat voor de 16 gemeenten van de U10.

Hierbij nemen we het verhaal van het Utrechtse landschap als basis en vertellen we dit verhaal vanuit het besef dat hetzelfde landschap, met haar specifieke bodem, hoogteligging en wateraspecten, het canvas is waarop de samenleving haar toekomst schetst, en de mensen die er wonen en werken aan de contouren van hun toekomst.

SAMENVATTING PIJLERRAPPORT GROEN & LANDSCHAP

Landschap en Groen: de opgave

De grote diversiteit aan landschappen met de grote variatie aan natuur- en cultuurhistorische waarden maken de regio bijzonder. Daarom worden de landschappen van Utrecht aangeduid als de 'Utrechtse Trots'. Deze ruimtelijke kwaliteit draagt in belangrijke mate bij aan het vestigingsklimaat van de regio. Het landschap en groen vormt een belangrijke onderlegger voor de ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteit van de regio. Zolang de kwaliteiten van de landschappen worden benut en alle ontwikkelingen ook bijdragen aan het verhogen van de kwaliteiten van deze landschappen blijft de regio leefbaar en dragen groen & landschap sterk bij aan de aantrekkelijkheid en de vestigingsvoorwaarden van de regio.

Ook groen & landschap maken een schaa sprong

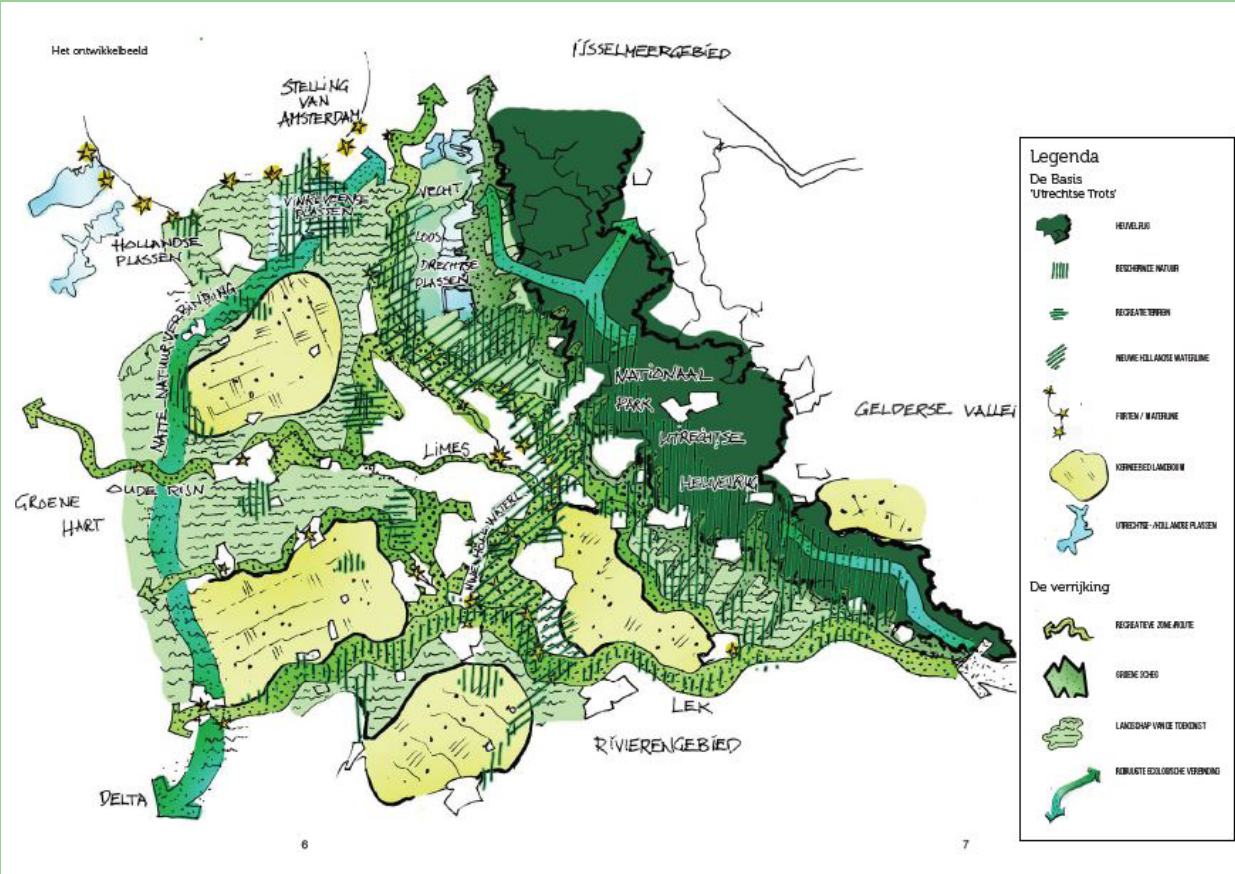
Het gebied van de 16 gemeenten van de U10 wacht een schaa sprong door veranderingen in de samenleving onder andere de groei van het aantal inwoners, klimaatverandering en de energietransitie. De schaa sprong van de verstedelijking vereist ademruimte, groen en uitloopgebied voor inwoners waar nu al een tekort aan bestaat. De druk komt niet alleen vanuit andere pijlers maar ook binnen de pijler groen & landschap is het zoeken naar een juiste balans tussen landschap, natuur, (ontwikkeling naar circulaire) landbouw, intensieve en extensieve recreatie, cultuurhistorie, kleine kernen en stadsranden, klimaatverandering, bodemdaling, de water (opgave van droogte en wateroverlast) etc. Kortom zowel de schaa sprong in de stedelijke ontwikkeling van de regio als de ontwikkelingen binnen groen en landschap vragen, vergelijkbaar met de andere opgaven van het REP, om een schaa sprong voor groen en landschap in onze regio.

Water, ondergrond en kernkwaliteiten van het landschap: de basis voor de 'Utrechtse Trots'

De basis van het Ontwikkelbeeld wordt gevormd door bestaande waarden van de ondergrond, de geomorfologie, (grond)water en landschapstypen met hun kernkwaliteiten. Immers de ondergrond vormt de onderlegger voor het veelzijdige landschap dat de regio rijk is. Nieuwe (groene en rode) ontwikkelingen kunnen deze fantastische kwaliteiten gebruiken. Op die manier wordt gebouwd aan de 'Utrechtse Trots'. Dit zijn de Lek, het Kromme Rijngebied, Oude Rijnzone en Hollandse IJssel met tal van oude vestingsteden. Verder de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam, Nationaal park Utrechtse Heuvelrug, de landgoederen en buitenplaatszone langs de flanken van de Heuvelrug en de Vecht, en natuurlijk het veenweidelandschap.

Landbouwkerngebieden

Ook de agrarische kerngebieden maken onderdeel uit van de 'Utrechtse Trots'. Het zijn grote aaneengesloten gebieden waar de primaire functie landbouw is en blijft. De landbouwkerngebieden zullen veranderen richting 2040. De bedrijven gaan zich richten op vormen van duurzame circulaire landbouw. Biodiversiteit, bodemdaling, energietransitie en watervraagstukken bieden kansen en vereisen op termijn een aangepaste bedrijfsvoering om beter in balans met het landschap te komen.



Schematische weergave van verschillende landschappelijke ontwikkelconcepten

De verrijking:

Het groen & landschap in de regio wordt verrijkt met 'het Landschap van de toekomst' en 'het U16 natuurnetwerk, parken en routes'

Landschap van de toekomst

In de hele regio is ruimte voor een nieuw aantrekkelijk mixlandschap met innovatieve combinaties en waardeketens van landbouw, natuur, bos, recreatie, water en energie. Dit zijn gebieden die niet direct tot de landbouwkerngebieden behoren maar waar nieuwe kostendragers voor agrariërs mogelijk zijn (New Deal van Panorama Nederland) in ruil voor noodzakelijke extensivering.

Dit Landschap van de Toekomst betekent ten westen van Utrecht een impuls voor het veenweidegebied door de combinatie van schaalvergroting/extensivering én schaalverkleining ('terug naar de kwalitatieve oorsprong van het Groene Hart'). Het Landschap van de Toekomst betekent ten oosten van Utrecht een innovatief landschap waarin bijvoorbeeld landbouw en waterberging de dragers zijn.

Bron: Ontwikkelbeeld vijfde pijler groen & landschap, 31 juli 2019, BVR adviseurs ruimtelijke ontwikkeling i.o.v. U16

U16 natuurnetwerk, parken en routes

Dit bestaat uit drie onderdelen:

1. Recreatieve zones/routes

Dit netwerk bestaat uit een aantal groene recreatieve zones die het gebied dooraderen. Deze zones volgen de waterrijke en cultuurhistorische hoofdstructuren van het landschap. Dit zijn de Limeszone met de Kromme Rijn en Oude Rijn; De buitenplaatsenzone van Langbroekerwetering/Stichtse Lustwarande en Vechtstreek; de rivier, dijken en uiterwaarden van de Hollandse IJssel en de Lek.

De zones worden actief ingericht met robuuste groenstructuren, ecologische zones, royale langzaamverkeerroutes en rustpunten. Het zijn verbindende elementen in de U16 en verbinden steden en landschappen.

2. Groene scheggen

Bij het stedelijke gebied ontwikkelen de recreatieve zones zich tot 'groene scheggen', de landschapsparken rond en tussen de kernen. In de scheggen bevindt zich een fijnmazig groenblauw netwerk van ecologische en recreatieve verbindingen, recreatieplekken, horeca, sport en leisure functies.

3. Robuuste ecologische verbindingen

Het hele 'U16 natuurnetwerk, parken en routes' geeft vorm aan een krachtig biodiversiteitsprogramma van robuuste ecologische verbindingen en natuurkernen. Drie robuuste ecologische verbindingen bestaan uit de benodigde ruimte voor weidevogels en veenweide-natuur in het westen, aaneengesloten bossen en bosranden voor vogels en zoogdieren van Heuvelrug tot Gooi, en aaneengesloten uiterwaardennatuur voor planten, trekvissen, vogels en zoogdieren langs de Lek.

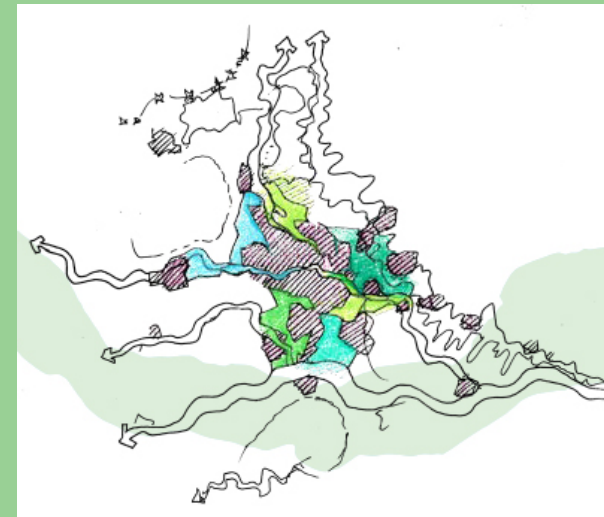
Optimaliseringsprincipes voor groen & landschap

Om het ontwikkelbeeld te realiseren gelden de volgende optimaliseringsprincipes:

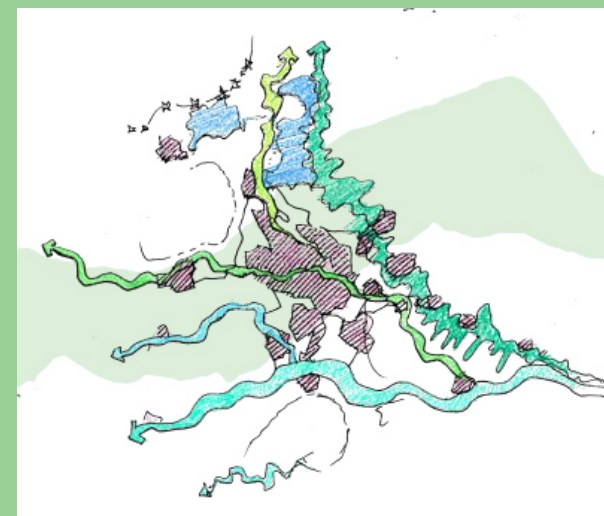
1. Benut en versterk het palet van aanwezige landschappelijke en cultuurhistorische rijkdom
2. Maak voldoende en hoogwaardige ruimte voor recreatie, water, natuur en landbouw
3. Verbind stad en land beter
4. Draag vanuit elke ruimtefunctie bij aan een betekenisvol Utrecht landschap

Casestudy

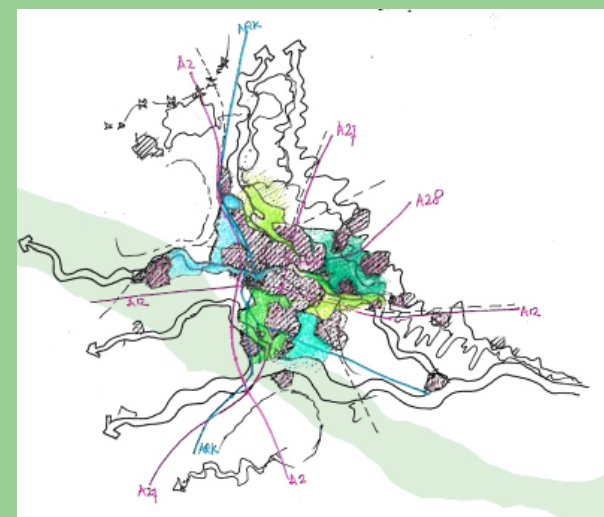
In een ontwerpand onderzoek zijn drie concepten uit het ontwikkelbeeld Groen en Landschap - Landschap van de toekomst, Groene routes en scheggen en Landbouwkerngebieden - verder uitgediept om de concepten meer 'handen en voeten' te geven voor uitwerking van deze concepten in het REP en andere plannen in de regio. Zo werd bijvoorbeeld de maatvoering van groene routes en scheggen uitgewerkt.



Groene scheggen



Groene routes



Groene scheggen doorsneden met grote infrastructuur



Toelichting Ringparkconcept:

De opgave is om de verstedelijking en de groeiende mobiliteit niet ten koste te laten gaan van het landschap en een gezonde leefomgeving. Het Ringpark is een concept waarin de verschillende opgaven zoals wonen, bereikbaarheid, energie en transitie in het landschap, voedselproductie en ecologische kwaliteit samenkomen. Het biedt een perspectief voor de relatie tussen stad en land en om de groei van de stedelijke regio te verbinden met de groene omgeving. (Zie ook Ringpark magazine, september 2019).

Bron: Provincie Utrecht; De Utrechtse ringparken, onafhankelijke adviseur Ruimtelijke Kwaliteit Paul Roncken, 2018.

Het Utrechtse landschap

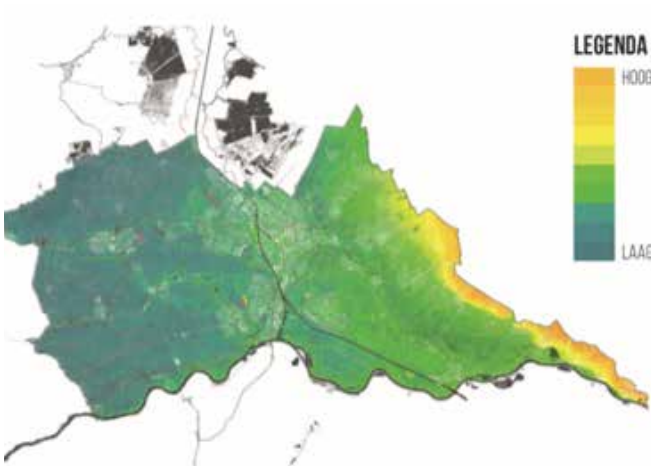
In het Utrechtse Landschap spelen hoogteligging en water een belangrijke rol. De stadsregio ligt op de overgang van het hoge, droge oosten naar het lage natte westen. Na het passeren van de Utrechtse Heuvelrug stromen de rivieren in het lage deel van de Nederlandse Delta.

Dat geldt voor de “grote” rivieren, in het zuiden stromend richting Zeeland en de Maasmond. Via een reeks kanalen, met het Amsterdam-Rijnkanaal als ultieme inspanning, is de waterverbinding naar het noorden versterkt. Zo drukken de grote waterwegen hun stempel op de regio.

Zeker zo betekenisvol zijn de “kleine” rivieren als de Kromme en de Oude Rijn, De Hollandse IJssel, en richting het noorden de Vecht, de Amstel en de Angstel. Zij hebben vormgegeven aan de stad Utrecht en de omliggende

regio. Vanaf Wijk bij Duurstede waaieren ze uit, langs de Heuvelrug, de laatste hoge glaciale zandopduiking voor de westelijke duinenrij, verder naar het westen, door het steeds lagere en nattere veenweidegebied ten westen van Utrecht.

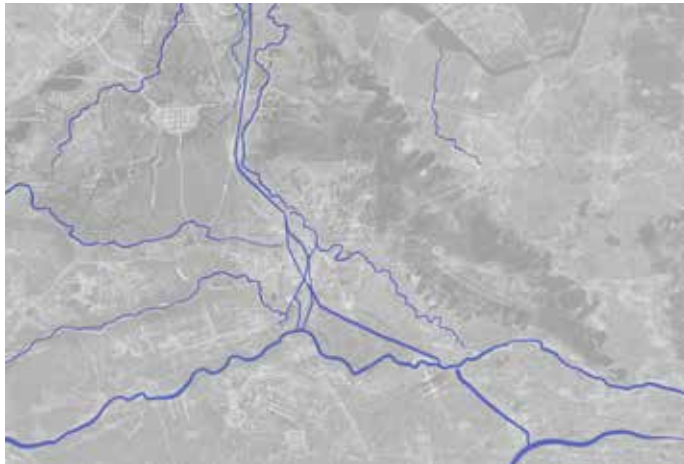
Vanaf de oevers van de rivierlinten werden de veenmoerassen ingepolderd. De daarin gelegen plassen zijn het zichtbare gevolg van het afgraven van de veenmoerassen voor het winnen van turf. De rivierlinten, waaronder de Vecht met haar buitenplaatsen, voeden het waterrijke landschap van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, het fortenlandschap van de Stelling van Amsterdam en vormen daarmee tevens een groene long tussen de steden Utrecht en Amsterdam, of maken deel uit van het Groene Hart.



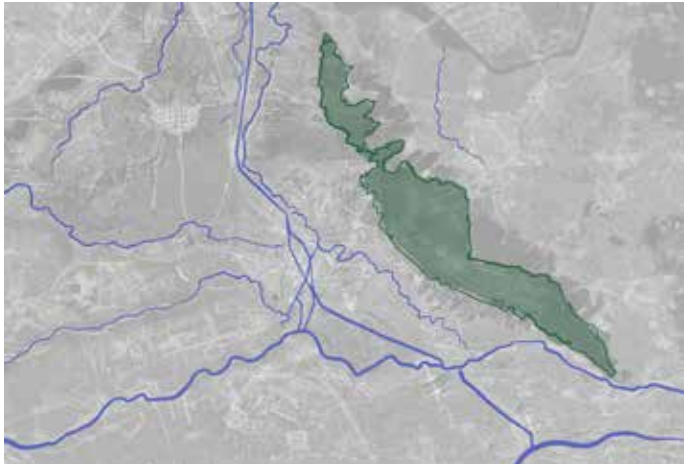
Hoogte en regionaal watersysteem Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
Bron: Waterpraatplaat, 2019, BVR adviseurs ruimtelijke ontwikkeling



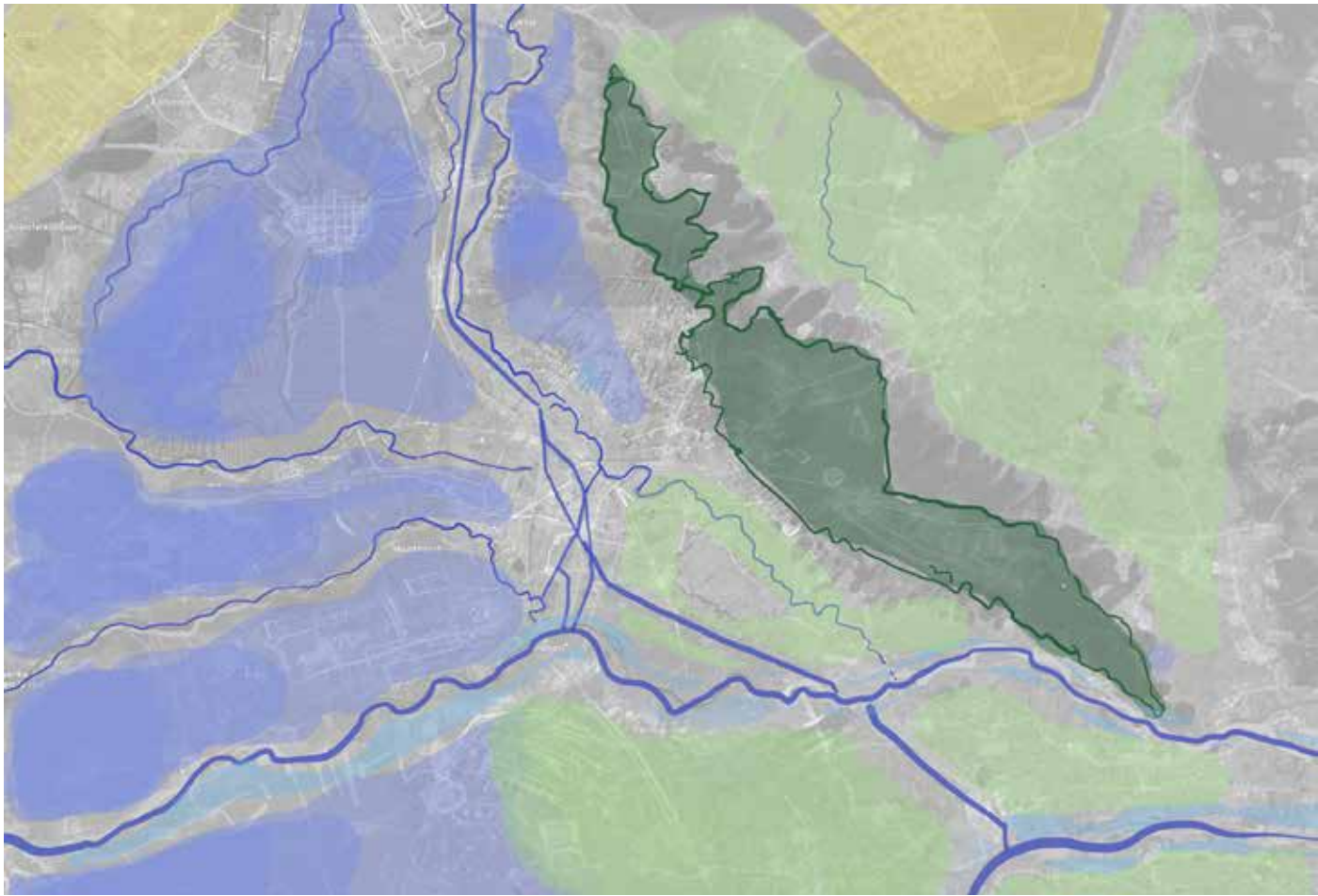
Wateragenda kaart Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
Bron: Waterpraatplaat, 2019, BVR adviseurs ruimtelijke ontwikkeling



Grote rivieren en kanalen en kleine rivieren met grote geschiedenis.
Kromme Rijn, IJssel, Oude Rijn, Vecht, Angstel, Amstel



Heuvelrug

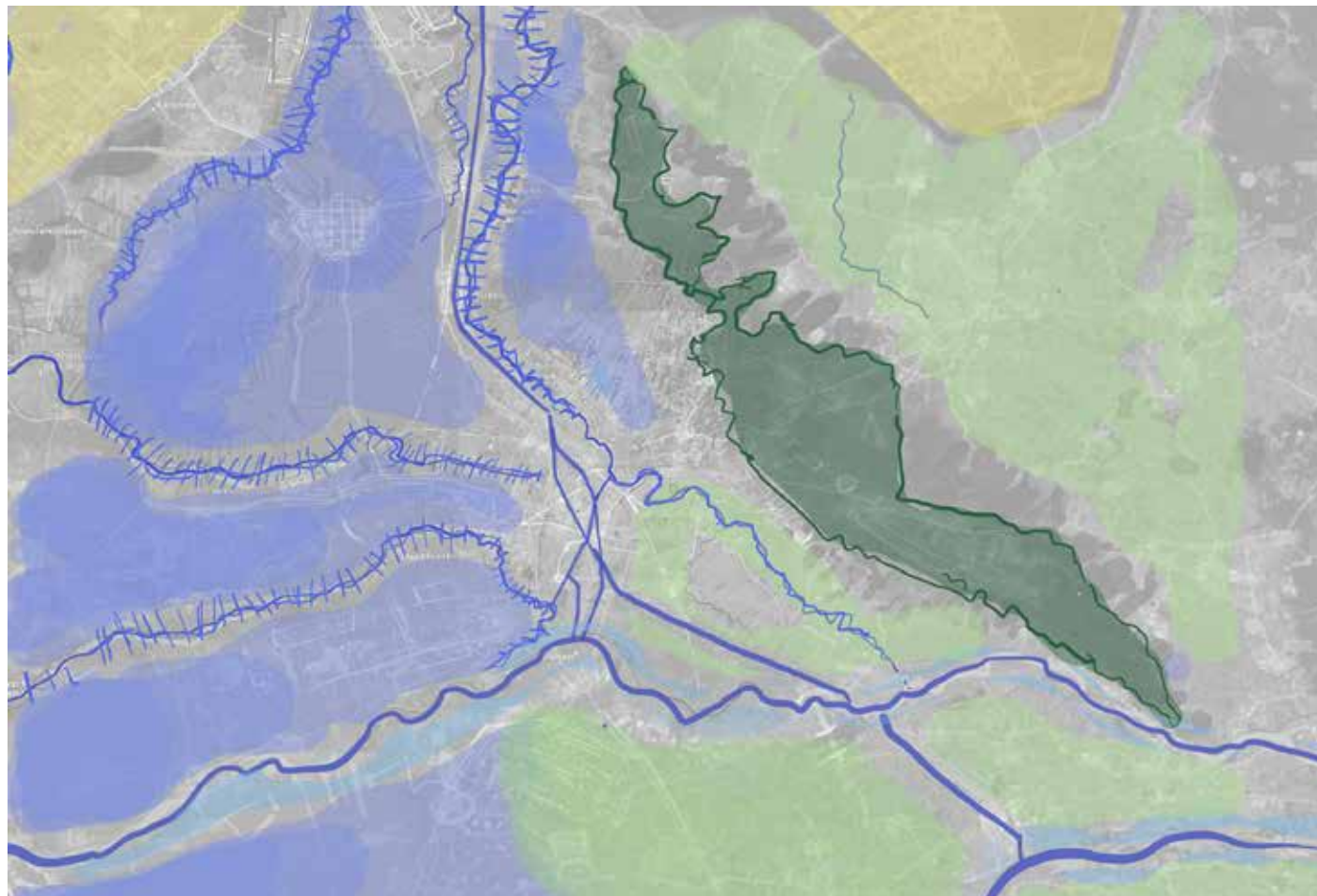


Het droge Oosten en het natte Westen

De “kleine rivieren met grote betekenis”

De rivieren waren lang de vestigingsbasis in het Utrechtse landschap, zeker in het lage westen. Vanaf de oevers van de rivierlinten werden de veenmoerassen ingepolderd, op de oevers ontstonden vestingstadjes als Woerden, IJsselstein, Wijk bij Duurstede, Montfoort, Oudewater en Vianen.

Ook nu nog zijn de rivierlinten, aangevuld met erachter liggende polderlinten en –dorpen, de basis voor een netwerk van linten en kernen in het gebied. Vanuit dit besef verdienen de westelijke rivierlinten een kwalitatieve impuls.

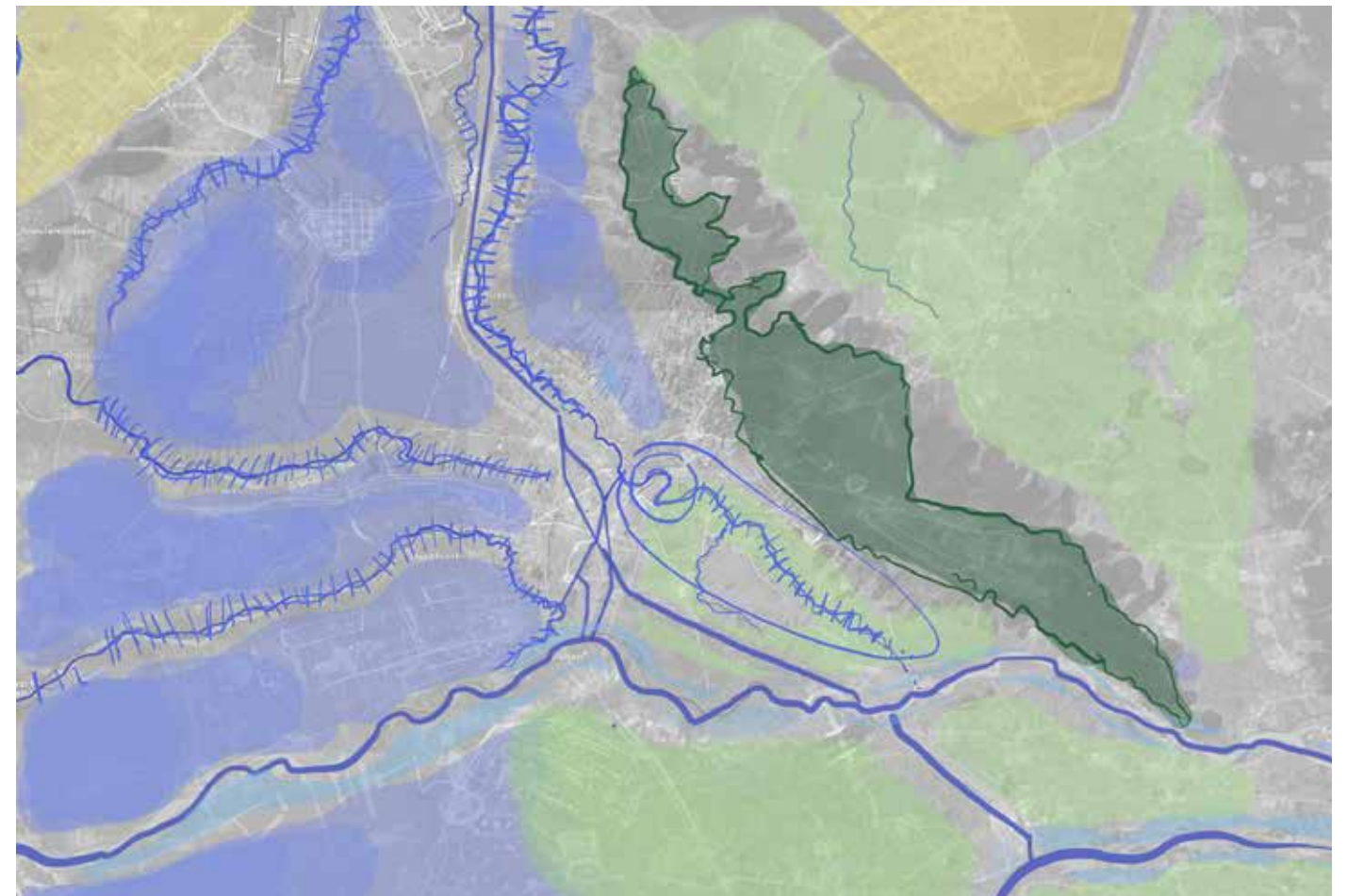


Kleine rivieren

De “Kromme Rijn-Vallei”

De Kromme Rijn neemt een bijzondere plaats in tussen de “kleine rivieren”. Het is de “bronrivier” van Utrecht, de enige die stroomopwaarts van Utrecht, bij Wijk bij Duurstede, de voormalige handelsstad Dorestad, noordwaarts aftakt van de Lek.

Het is de enige kleine rivier die door het hogere, oostelijke deel van de regio stroomt, aan de voet van de Heuvelrug, en zo een daadwerkelijke ‘vallei’ heeft gevormd die nu nog als zodanig ervaren kan worden. De Kromme Rijn voedt het waterrijke landschap van de Hollandse Waterlinie, het fortenlandschap rond de Lunetten en de Waterlinieweg. Deze belangrijke historische “landschapspoort” naar de stad Utrecht, die door stedelijke ontwikkeling en infrastructuur ondergesneeuwd is, verdient weer meer waarde en aandacht. Historisch, landschappelijk en recreatief is daar alle aanleiding voor.



Kromme Rijn Vallei

Een robuuste Heuvelrug

De Utrechtse Heuvelrug is de laatste glaciale stuwwal voordat het westelijk laagland van de delta begint. Het kent sinds 2003 de status van Nationaal Park.

De Heuvelrug is bepalend voor de vormgeving van het landschap van de regio en van grote betekenis voor de leefkwaliteit van het gebied, in historisch, natuurlijk en recreatief opzicht.

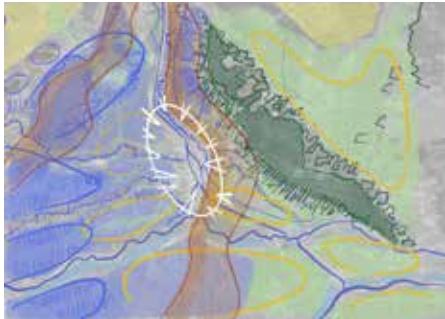
Voor verdere versterking van de landschappelijke kwaliteit van de regio is een robuuste Heuvelrug een hoofddoelstelling. Dit betekent opheffen en tegengaan van versnippering van het kerngebied en uitbreiding van de perifere invloedssfeer van het gebied. Hierbij is de ecologisch waardevolle gradiënt naar de lagere omliggende gebieden van belang. Versterking van het historische coulisselandschap van de flanken, overgaand in het Kromme Rijn-landschap en het veenweide- en plassen gebied in het noorden, is hier het uitgangspunt.

Ditzelfde geldt voor de noordoostelijke flank richting de Gelderse vallei, terwijl hier de ontwikkeling van een landschappelijke stapsteen-verbinding richting Veluwe onderzocht zou moeten worden.

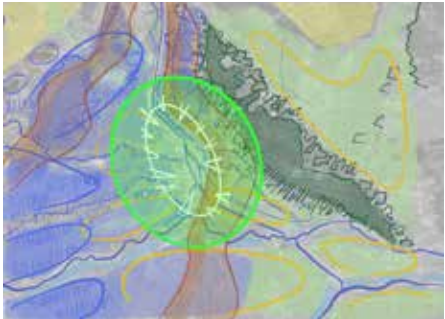


Bestaande Heuvelrug

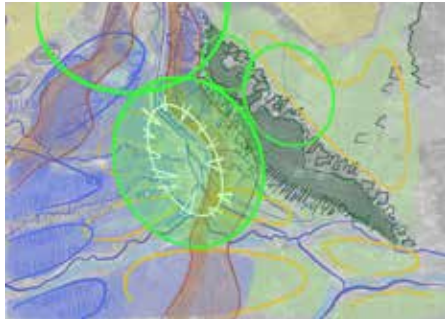
POORTEN NAAR HET LANDSCHAP



RECREATIEVE INVLOEDSSFEER
UTRECHT



RECREATIEVE INVLOEDSFEREN
AMSTERDAM, HILVERSUM,
AMERSFOORT, UTRECHT



Recreatieve invloedssferen Amsterdam, Hilversum, Amersfoort, Utrecht. Het landelijk, agrarisch gebied; transformatie en verduurzaming



Een robuuste Heuvelrug

Het landelijk, agrarisch gebied; verduurzaming, transitie en transformatie vragen om innovatie

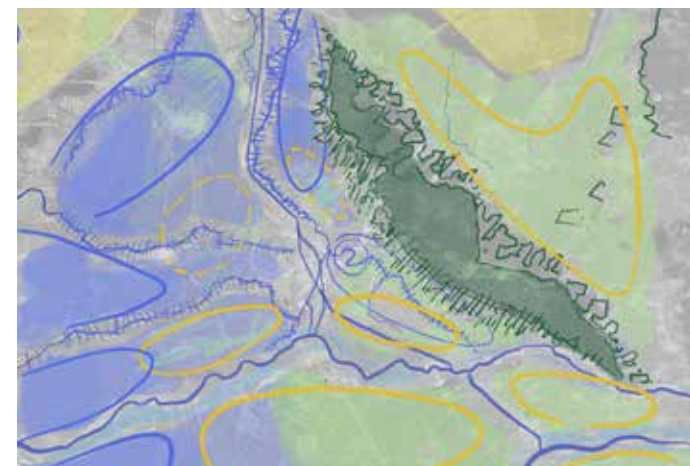
Verduurzaming

Niet alleen in het stedelijke gebied staat deze regio voor grote uitdagingen. Ook het landelijke gebied wordt toneel van grote veranderingen. Hierbij spelen verduurzaming van de landbouw, en het laten afnemen van de ermee gepaard gaande milieubelasting de hoofdrol. De rijksadviseurs noemen dat in Panorama Nederland de 'New Deal': 'We willen landbouw die duurzaam en circulair is. Nederland is toe aan een New Deal tussen boer en maatschappij om de voedselproductie weer in evenwicht te brengen met andere maatschappelijke belangen en met de natuur. De opbrengsten van de New Deal zijn aanzienlijk: een eerlijk inkomen voor de boeren, schoon water en een schone lucht, een gezonde bodem, meer biodiversiteit en een aantrekkelijk landschap, gezond voedsel en uiteindelijk ook een gezonde mens. Bij biodiversiteit gaat het niet alleen om randen langs de akkers en de weilanden, maar ook om biodiversiteit op het boerenland zelf.' (Panorama Nederland 2018).

Voor de regio wordt dit uitgesplitst in transitie en transformatie waarbij we de ingrediënten - Landbouwkerngebieden en Landschappen van de Toekomst - uit het pijlerrapport Groen en Landschap gebruiken.

Transitie - landbouwkerngebieden

Transitie is van toepassing op de landbouwkerngebieden, grote aaneengesloten gebieden waar de primaire functie landbouw is en blijft. Hier wordt een proces van transitie naar circulaire landbouw ingezet zonder deze primaire functie te verliezen. Gelijktijdig is er meer aandacht voor biodiversiteit, bodemkwaliteit en recreatief medegebruik. Voor deze gebieden is het dus de uitdaging om de agrarische hoofdfunctie in overeenstemming te brengen met economische én ecologische duurzame toekomst.



Transformatie veenweide kerngebieden

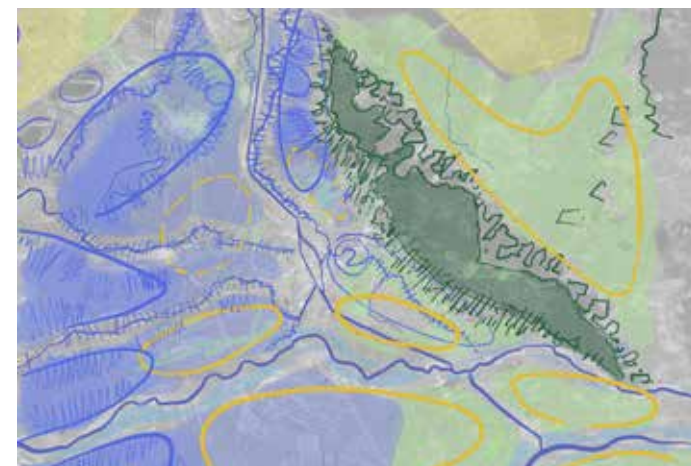
De rijkdom van de cultuurlandschappen - de 'Utrechtse Trots' - is bij transitie uitgangspunt. In het oosten gaat het om de fruitteeltgebieden in het rivierengebied van de Kromme Rijn en het eiland van Schalkwijk. En ook om het landbouw ontwikkelgebied van Maarsbergen in de Gelderse Vallei. In het westen gaat het om de grootschalige melkveehouderij gebieden in het veenweidelandschap van het Groen Hart. De bodemdaling als gevolg van veenoxidatie en verzilting ten gevolge van zoute kwel vormen hier een grote uitdaging. Hierbij gaan nieuwe water-gebaseerde en ook zout-resistente teelten een belangrijke rol spelen.

Transformatie

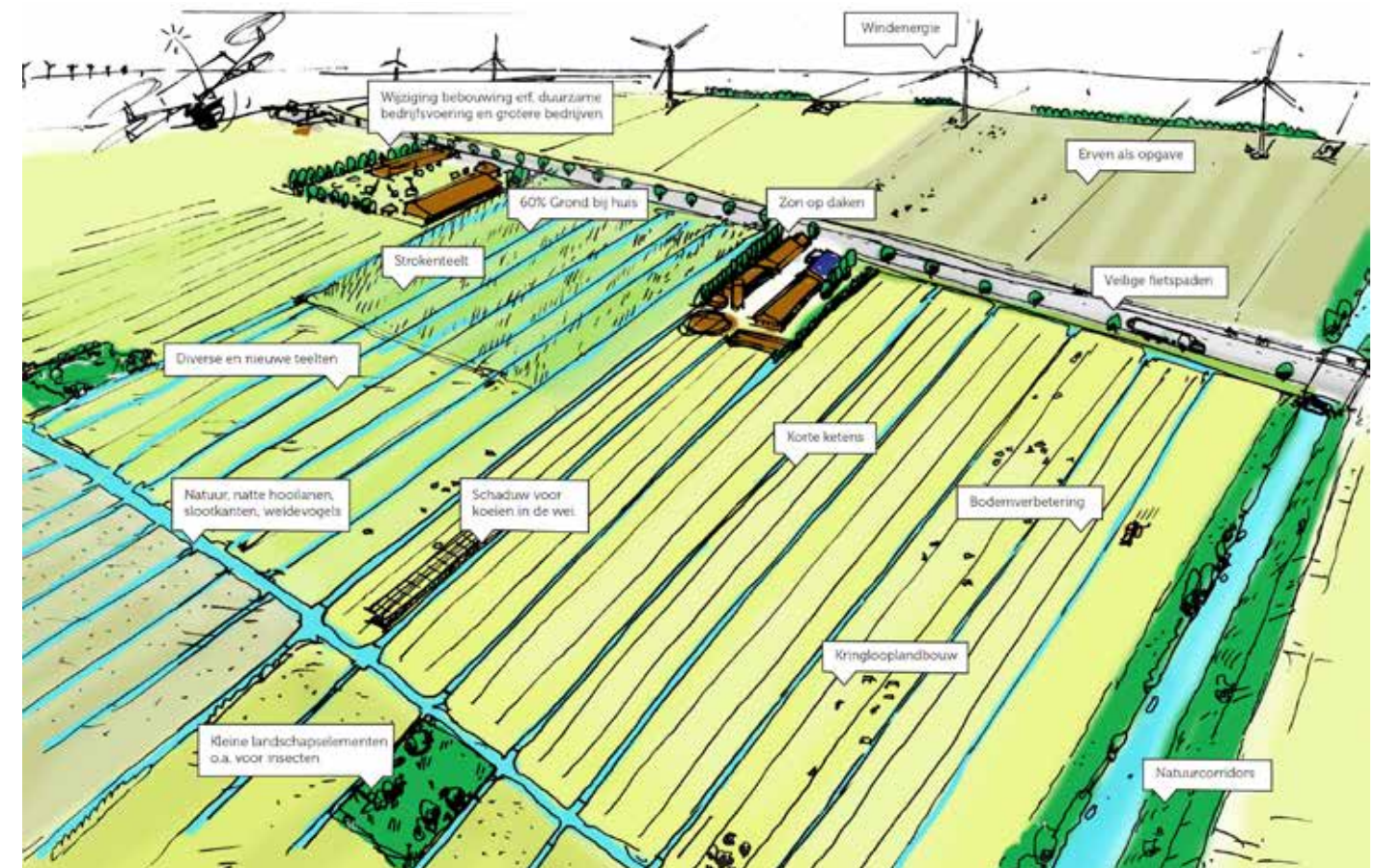
Een meer ingrijpende benadering, samen te vatten als transformatie, wordt ingezet in de 'landschappen van de toekomst', een nieuw aantrekkelijk mixlandschap met innovatieve combinaties en waardeketens van landbouw, natuur, bos, recreatie, water en energie.

Ten oosten van Utrecht geldt dit bijvoorbeeld voor delen van Langbroekerweteringgebied waar met respect voor de cultuurhistorische rijkdom ruimte is voor nieuwe landschappelijke dragers als korte keten landbouw en waterberging in combinatie met nieuwe natuurwaarden en recreatieve mogelijkheden.

Voor de in het westen gelegen, natte cultuurhistorische veenweidelandschap geldt dat extreme bodemdaling zorgt voor een toenemende moeizame bedrijfsvoering, en druk op de aanwezige natuurwaarden. Dit vraagt een bezinning over de transformatie naar nieuwe verdienmodellen in deze landschappen in combinatie met behoud van cultuurhistorische waarden en nieuwe recreatieve mogelijkheden. Waterbeheer- en buffering maar ook energieproductie kunnen daar invulling aan geven.

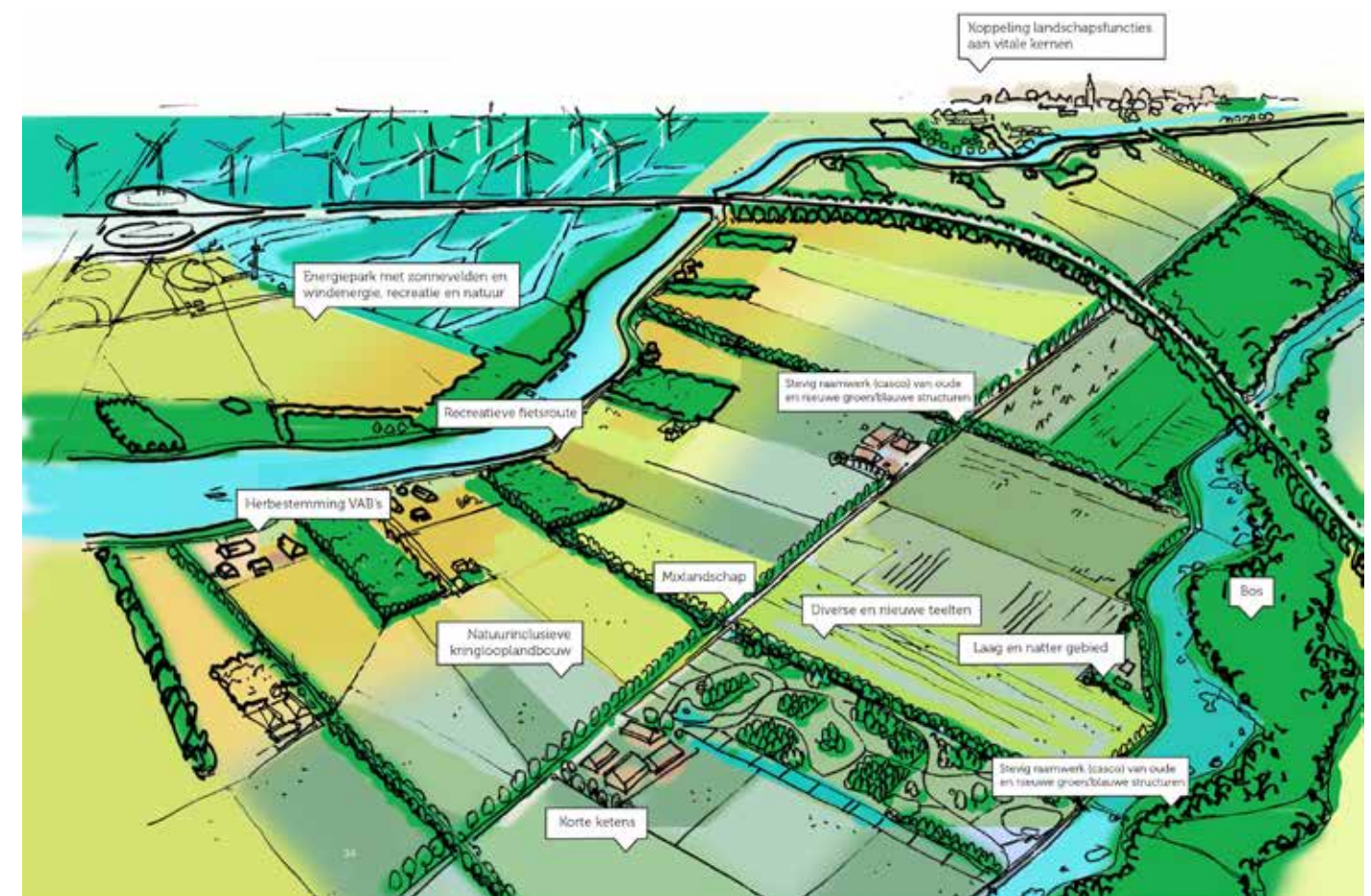


Vernatten veenweide kerngebieden



Impressie landbouwkerngebied 2030

Bron: U16 Vijfde Pijler Groen & Landschap: Casestudy ontwikkelbeeld groen & landschap, 2019, BVR adviseurs ruimtelijke ontwikkeling



Impressie van het landschap van de toekomst in 2030

Bron: U16 Vijfde Pijler Groen & Landschap: Casestudy ontwikkelbeeld groen & landschap, 2019, BVR adviseurs ruimtelijke ontwikkeling

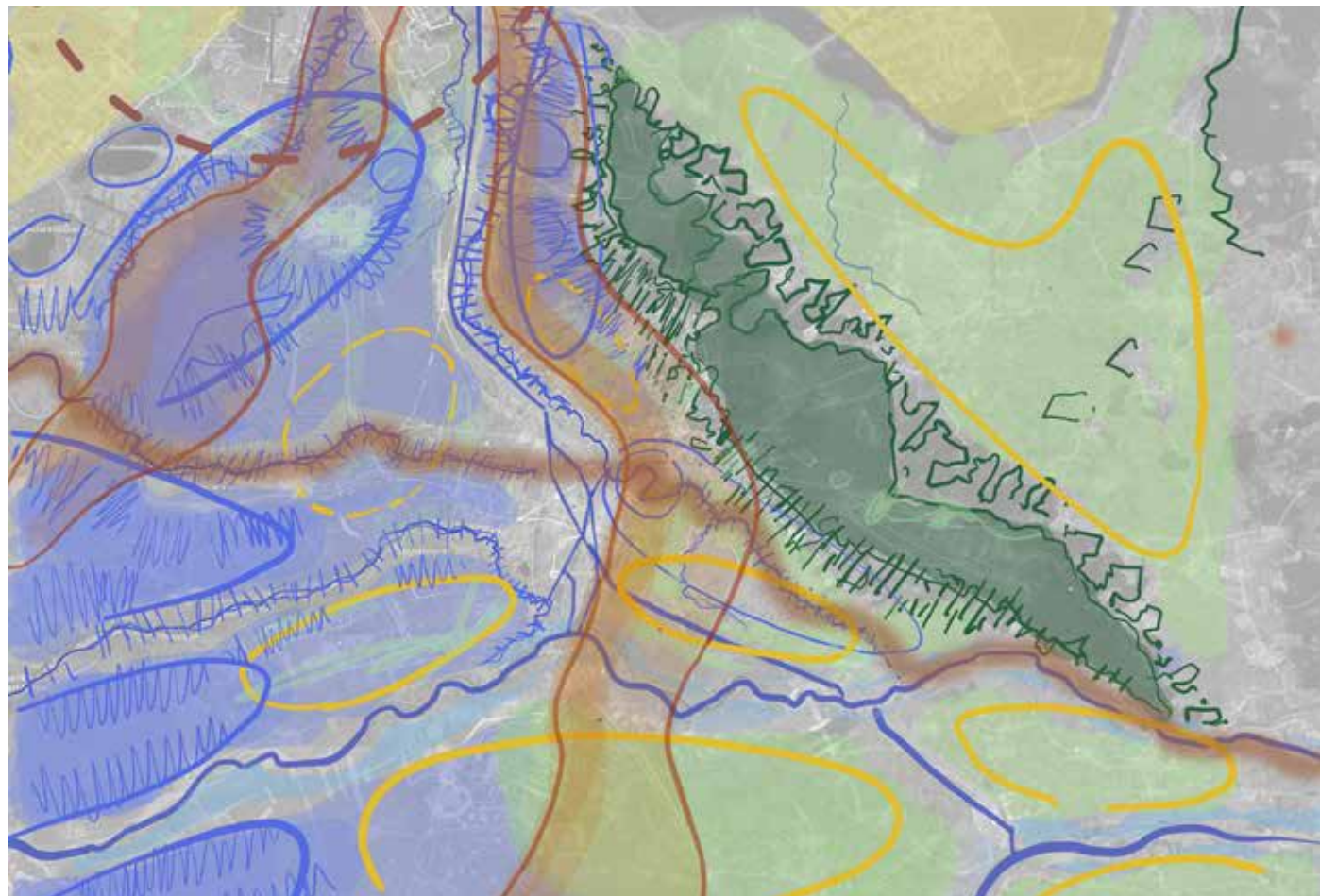
Landschap met geschiedenis: Utrechts trots

Het Utrechtse landschap heeft grote cultuurhistorische waarde. Ook hier is het samenspel tussen water en (hoogte) ligging de bepalende factor. Dit heeft een grote diversiteit aan historische landschappen opgeleverd: van de bossen op de Heuvelrug tot aan de veenweidegebieden. Dit geldt ook voor structuren als de Oude en Nieuwe Hollandse Waterlinie, de Grebbelinie, de Stelling van Amsterdam in het Noorden – waar forten en inundatiegebieden de vijand uit het zuiden en oosten moesten keren – en voor de Romeinse Limes, die de belangrijke doorvoerroute van de Rijn moest beschermen. De Limes en de Nieuwe Hollandse Waterlinie zijn – naar verwachting – evenals de Stelling van Amsterdam, toekomstig werelderfgoed. Dit betekent dat deze erfgoederen beschermd zijn en daarmee structurerend zijn voor de ruimtelijke opgaven waar de regio voor staat.

De stad Utrecht is gesticht op een doorwaadbare plaats in Rijn. Belangrijke stedelijke structuren bevinden zich

op knooppunten van water en wegen. De historische buitenplaatsen zoals de Stichtse Lustwarande zijn vaak gelegen op de gradiënt tussen hoog en laag. De samenhang tussen water, het beheer ervan en historische forten is door de stedelijke en infrastructurele expansie van de regio steeds moeilijker afleesbaar. In de komende decennia zal de druk van de stedelijke ontwikkeling verder toenemen, met name in en rondom de stad.

Om in de toekomst deze belangrijke, grootschalige cultuurhistorische landschappen een duurzame verrijking te laten blijven, is een actieve, en niet slechts conserverende benadering noodzakelijk. Het nog nader uit te werken Ringparkconcept kan hiervoor mogelijk een goede ruimtelijke drager zijn, maar dat vraagt wel nader onderzoek of dit ook toepasbaar is voor de gehele regio.



Onderzoeksvragen

Algemeen: het is voor groen en landschap van belang tot een verdere concretisering te komen van de opgave, hiertoe is de Bestuurstafel Groen en Landschap mede aan zet. Daarbij zijn de volgende onderzoeksvragen aan de orde:

- Hoe willen we, zowel in stedelijke als in landschappelijke onderdelen van de regio, investeren in groen, natuur, water, klimaatadaptatie en recreatie?
- In samenhang met de te maken keuzes op verstedelijking, mobiliteit en energie: wat doet dat met de vraag naar groen en landschap, natuur en recreatie? Hoe kan de schaa sprong van het landschap gelijk opgaan met en gekoppeld worden aan de schaa sprong van verstedelijking en mobiliteit?
- Welke prioritering van de opgaven voor groen en landschap past hierbij? In welke mate kan de verstedelijkings- en energieopgave bijdragen aan een integrale opzet tot financiering/verdienmodellen (incl. organisatie en beheer) die deze landschappelijk schaa sprong mogelijk maken? En wat is de rol hierbij van de verschillende gebruikers, waaronder de landbouw?
- Waar en hoe komen de groene scheggen en groenblauwe verbindingen tussen stad en landschap tot stand?
- Hoe benutten we daarin de kansen die de ontwikkeling van het landschap biedt voor de verstedelijking en de (duurzame) mobiliteit en vice versa?
- Hoe behouden we de ruimtelijke kwaliteit van het cultuurlandschap 'Utrechts trots' inclusief de cultuurhistorische kwaliteiten? Waar/hoe kunnen we deze versterken? Is het Ringparkconcept, wat nu alleen is uitgewerkt voor de stedelijke omgeving, een haalbaar concept/instrument hiervoor en is dit toepasbaar voor de hele regio?
- Waar en hoe kunnen we de biodiversiteit verhogen?
- Hoe geven we de transitie naar duurzame landbouw vorm?
- Hoe geven we de transformatie van de veenweidegebieden vorm?

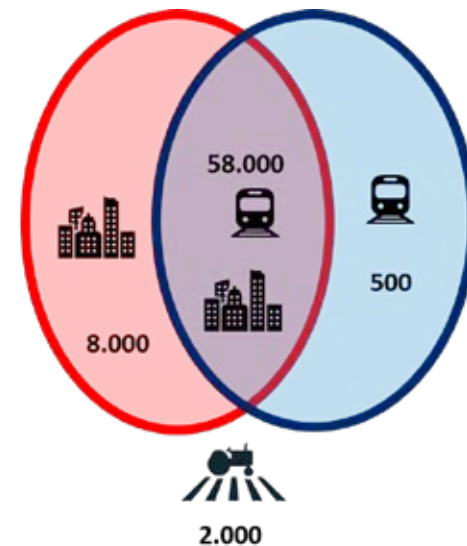
2.2 Stedelijke ontwikkeling

De Utrechtse regio staat voor een grote gecombineerde verstedelijkingsopgave. De regio is vanwege haar centrale ligging, de bloeiende economie en de mooie woonmilieus een populaire plek voor mensen om te gaan wonen. Deze populariteit vertaalt zich in een enorme vraag naar woningen en naar ruimte voor nieuwe bedrijvigheid; nieuwe inwoners ontwikkelen ook weer nieuwe economische activiteiten. In de contour worden de opgaven voor wonen en werken zo veel als mogelijk in gezamenlijkheid bekeken.

Uitgangspunt is dat we de woningbehoefte in de regio accommoderen, waarbij we een inclusieve regio willen zijn waar wonen voor alle doelgroepen mogelijk moet zijn. Het aandeel nieuwbouw is ten opzichte van de bestaande stad relatief beperkt. Er is de komende decennia ook veel aandacht nodig voor de kwaliteit van de bestaande wijken. De focus van de REP ligt wel op de extra opgave.

2.2.1 Wonen

In 2018 heeft SITE UD een locatieonderzoek uitgevoerd, waarin een kwantitatieve opgave van 104.000 woningen tot 2040 werd vastgesteld als uitgangspunt voor het REP. Voor 67.000 van deze woningen zijn plannen in voorbereiding (de planning is dat deze voor 2030 worden gerealiseerd). Over de kwalitatieve invulling van deze opgave, welke soorten woningen willen we op welke plekken bouwen, is door Companen aanvullend onderzoek gedaan. De opgave wonen bestaat naast de reeds aanwezige plancapaciteit van 67.000 woningen uit een regionale behoefte van tenminste 37.000 woningen tot 2040.



Situering van 67.000 woningen tot 2030

Onderzoeken op basis van woonwensen, woningtypen en demografische gegevens levert op dat het aantal gezinnen buiten de stad de komende 20 jaar af zal nemen en in en rond Utrecht nog steeds zal groeien. Ook zien we in het stedelijk gebied een sterke groei van de kleinere huishoudens. De belangrijkste conclusies over woningvoorkeuren zijn:

- In de periode tot 2030 is in de hele regio veel behoefte aan sociale en vrije sector huur, op termijn neemt de extra behoefte aan sociale huur vooral buiten de stad af en is er daar meer behoefte aan betaalbare vrije sector huur;
- De woningvraag voor starters in de stad is voor 70% gericht op betaalbare appartementen, daarbuiten is er voor starters 40% vraag naar grondgebonden koopwoningen;
- De behoefte voor gezinnen zowel binnen als buiten de stad is voor 70% nog steeds gericht op grondgebonden koopwoningen;

- De behoefte van ouderen in de hele regio is voor 80% gericht op appartementen, buiten de stad ligt daarbij een sterker accent op het duurdere segment dan in de stad;
- Er is een grote behoefte aan grondgebonden koopwoningen in het lage prijssegment, zowel in het stedelijk gebied als daarbuiten.

Bovendien heeft Companen onderzocht wanneer de nieuwe locaties kansrijk zijn om de doorstroming binnen de bestaande woningvoorraad te bevorderen en aanvullend zijn op het bestaande planaanbod als het gaat om woonmilieus. De belangrijkste conclusies zijn:

- In het stedelijke gebied is er veel planaanbod voor buiten-centrum wonen, terwijl de grootste woonmilieubehoefte zich richt op het centrum-stedelijke segment met een hoog voorzieningenniveau;
- Bij deze centrum-stedelijke opgave moet vooral worden ingezet op meer functiemenging en een hoge kwaliteit van de openbare ruimte;
- In het stedelijk gebied vooral voor gezinnen, tot 2040, ook nog een extra behoefte (ca. 5000 woningen) is aan groen-stedelijk/dorps wonen;
- Terwijl het huidige planaanbod daar momenteel nog groen-stedelijk is gericht, moeten er buiten het stedelijke gebied meer appartementen in stedelijk buiten-centrum milieus worden gebouwd met een goede OV-bereikbaarheid ten opzichte van de stad.

Het onderzoek erkent hierbij ook de verschillen die er zijn tussen verschillende subregio's en tussen kernen. Die verschillen leiden ertoe dat woningbouw in de ene kern in een andere behoefte kan voorzien dan in een andere kern. Op basis van deze constatering zal de Bestuurstafel Gezonde woon- en leefomgeving komende maanden keuzes maken over de programmering van de opgave wonen. Deze zullen onderdeel zijn van het ruimtelijk perspectief en programma.

Onderzoeksvragen

Nu we inzicht hebben verkregen op zowel kwantitatieve als kwalitatieve behoefte staan we voor de volgende onderzoeksvragen:

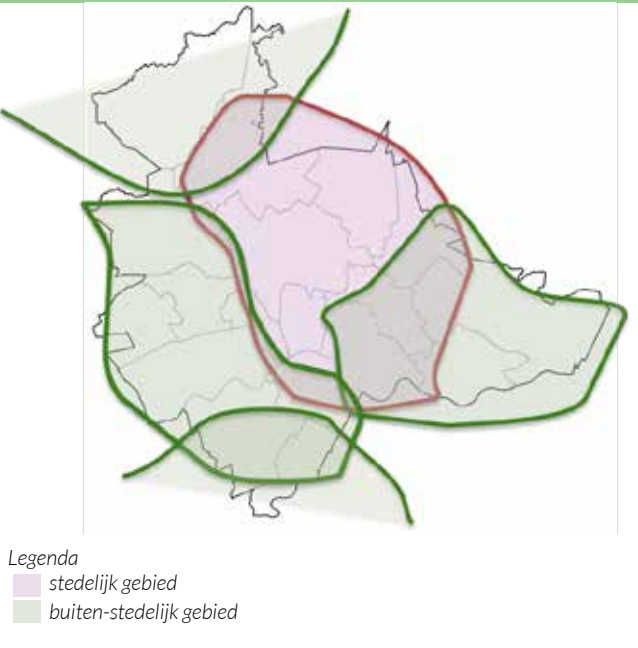
- Hoe gaan we om met woningbouw ten behoeve van versterking vitaliteit kleine en middelgrote kernen en welke kwantitatieve en kwalitatieve invullingen horen daarbij gegeven de uitkomsten van het Companen-onderzoek?
- Welke invulling van de mogelijkheden die de contour biedt geeft de grootste kans om de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte naar woningen in te vullen, welke locaties zijn haalbaar en realiseerbaar?
- Welke verstedelijkingsopties en locaties passen bij 'Gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen' en geven de grootste kans om de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte naar woningen in te vullen. Welk robuust watersysteem is passend bij deze ontwikkelingen? En hoe kunnen deze ontwikkelingen klimaatadaptief gerealiseerd worden?
- Zijn de bestaande woningbouwplannen in lijn met de inzichten uit het Companen onderzoek met betrekking tot de gewenste verhouding tussen wonen, werken en (maatschappelijke) voorzieningen?

SAMENVATTING ONDERZOEK WONINGBEHOEFTE EN WOONMILIEUS U10 VAN COMPANEN

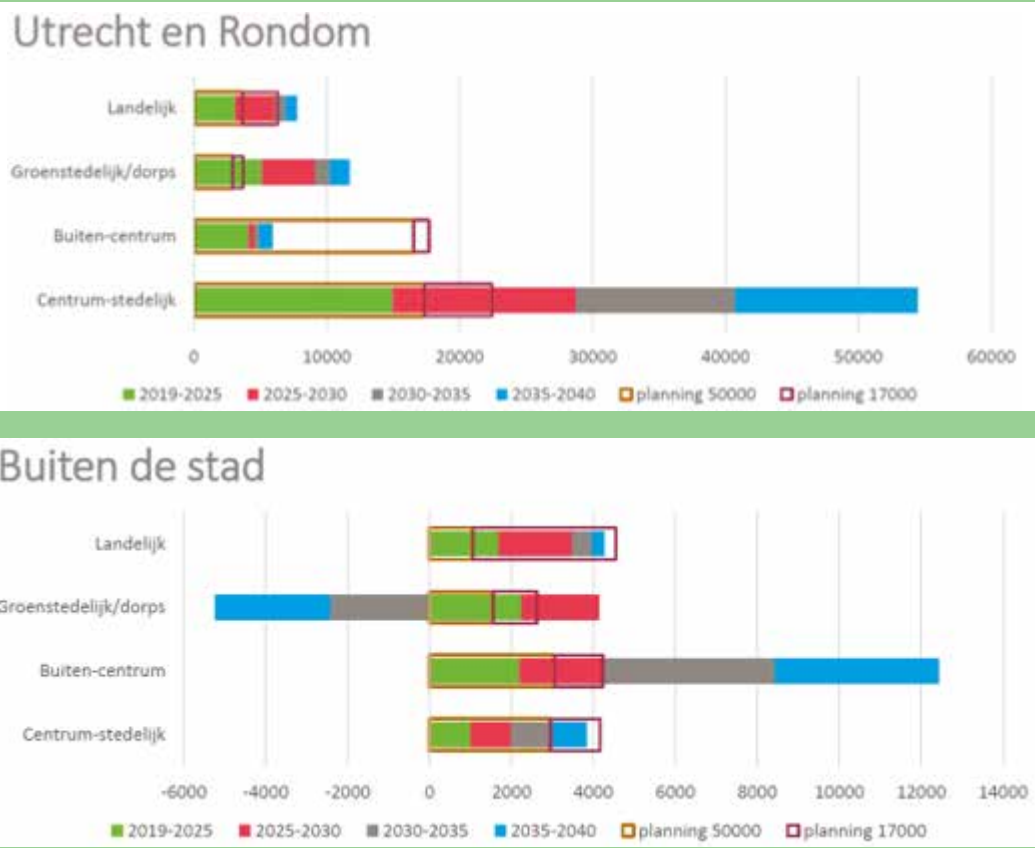
Onderzoeksvragen kwalitatieve behoefte woningen en woonmilieus:

- Vraag 1: Waar ligt – op basis van woonwensen – de woningbehoefte in de regio, zowel naar woningkenmerken als woonmilieukenmerken?
- Vraag 2: Wat zijn de mogelijkheden om door middel van aanbod van specifieke woonmilieus en woningen de doorstroming binnen de regio te versterken?

1. Gebiedsindeling in 4 regio's en 2 kleuren (binnen en buiten stedelijk gebied)



2. Woonmilieuvoorkeuren



3. Trend woningvoorkeur

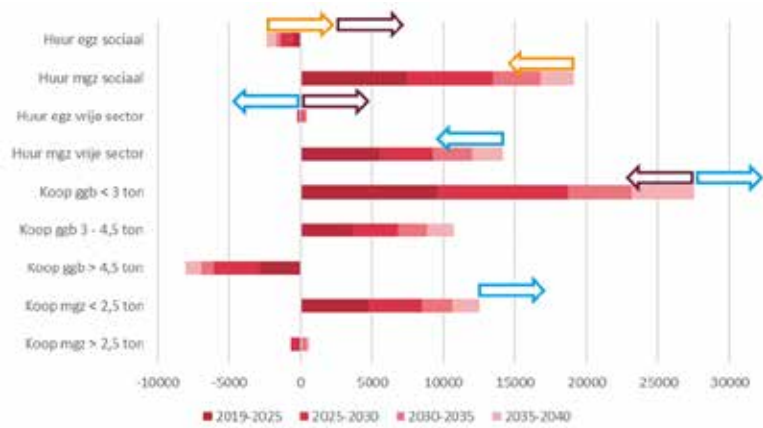
- Bij het doortrekken van de trends vanuit het verleden zien we dat in het stedelijk gebied veel vraag is naar sociale huurwoningen. Buiten het stedelijk gebied is vooral vraag naar grondgebonden koopwoningen: het liefst zo betaalbaar mogelijk.
- In de sociale huursector zien we een transformatieopgave van rijwoningen naar meer toegankelijke woningen; samenhangend met de vergrijzing en de focus van kleine huishoudens op de sociale huursector. Een grondgebonden (rij)woning is voor velen een aantrekkelijk alternatief.
- De rek van de financiële mogelijkheden voor de consument lijkt eruit. De prijzen van de bestaande voorraad zijn zo hoog dat hiermee maximaal wordt ingespeeld op de koopkrachtige vraag. Toevoegingen aan de onderkant van de koopmarkt zijn derhalve gewenst om op de woningbehoefte in te spelen. Doen we dat niet, dan zal een groep jongeren niet hun plek vinden in de regio. Zij blijven dan wonen in hun huurwoning, kiezen voor een middeldure huur (voor hoe lang, omdat velen uiteindelijk kiezen voor koop) of verlaten (uiteindelijk) de regio.
- In het stedelijk gebied is er vooral vraag naar betaalbare koopappartementen. Deze vraag komt veelal van starters. Buiten het stedelijk gebied ligt het accent meer op duurdere appartementen. Hier komt de vraag van senioren naar voren.
- Buiten de stad is er veel relatief duur koopwoningaanbod. Dit aanbod voorziet in een doorstroomvraag. Vraag is of op termijn de behoefte aan deze woningen blijft bestaan, of dat door vergrijzing en uitstroom van ouderen hier een selectie plaatsvindt van weliswaar grote maar toch gedateerde woningen die moeilijk verkoopbaar zijn.

Doorstroming bevorderen:

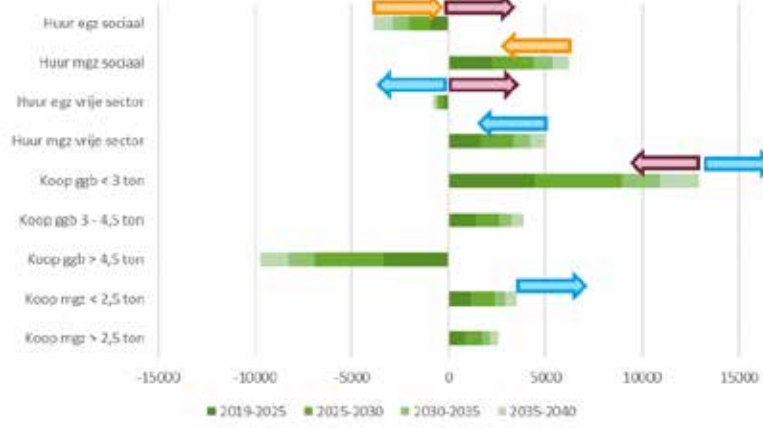
Als je doorstroming extra wil bevorderen zijn de volgende accenten ten opzichte van de trend te plaatsen:

- In het stedelijk gebied zijn vooral meer grondgebonden koopwoningen gewenst. Jonge huishoudens kunnen dan makkelijker stappen in hun wooncarrière maken.
- Buiten het stedelijk gebied zijn juist meer koopappartementen gewenst. Dit betreft vooral de vraag van senioren die een stap comfortabeler willen wonen.

4. Mismatch vraag-aanbod Stedelijk Gebied



5. Mismatch vraag-aanbod Buiten-stedelijk gebied



2.2.2 Werken

De U10 werkt via het REP aan haar ruimtelijk economisch profiel. We werken aan Gezond Stedelijk Leven en stimuleren in stad en regio de bedrijvigheid die daaraan bijdraagt.

1. Werken aan een onderscheidend regionaal economisch profiel

De regio streeft naar werkgelegenheid die meegroeit met de beroepsbevolking, waarbij de focus ligt op die bedrijven die goed aansluiten bij de ambitie van Gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen. We streven naar toekomstbestendige werklocaties in lijn met kwalitatieve groei die aansluit op de lokale en regionale werkgelegenheidsbehoefte en de ontwikkelkracht voor bedrijfsinvesteringen. Aan de hand van de Regionaal Economische Agenda (REA) zetten we in op de bedrijvigheid die we willen stimuleren ter bevordering van een toekomstgerichte leefomgeving (energietransitie, circulariteit en duurzame mobiliteit), gezonde mensen (life sciences) en digitalisering (smart industries, digitale en media wijsheid). Ruimtelijke principes daartoe zijn onder meer functiemenging (mengen van wonen, werken en voorzieningen), verdichten van functies naar meer werkzame personen per m2, het beperken van vervoersbewegingen, behoud van groen en zo energiezuinig en duurzaam mogelijk. Alle werklocaties dragen bij aan deze uitgangspunten.

2. Arbeidsplaatsen

De groei van het aantal arbeidsplaatsen loopt 1-op-1 op met de groei van de beroepsbevolking. Het werklocatie onderzoek van Stec Groep voor de 16 gemeenten van de U10 wijst uit dat dit voor 2040 betekent zo'n 70.000 arbeidsplaatsen erbij voor stad Utrecht en circa 10.000 arbeidsplaatsen voor de regio. Dit onderzoek is gebaseerd op de Primos prognoses voor bevolkingsontwikkeling en houdt rekening met eventuele verschillen in groei tussen de 16 gemeenten onderling. De leeftijdscategorie voor de beroepsbevolking is bepaald tussen 18-70 jaar.

3. Van blauwdruk naar regionaal adaptief programmeren

De opgaven voor bedrijventerreinen, kantoren, gemengde gebieden, wetenschap en detailhandel zijn zodanig omvangrijk dat lange termijn afspraken zonder flexibiliteit de economische groei beperken. Onderzoek naar de ruimteclaim wijst uit dat die flexibiliteit bij de kantorenmarkt zeer hard nodig is, zowel om te schuiven binnen bestaande programma's als het toevoegen van programma op knooppuntlocaties. De regionale detailhandel staat voor de taak om zowel te krimpen in een aantal gebieden en beperkt te groeien in de gebieden waar veel woningen worden gerealiseerd. De intensiveringsopgave voor bedrijventerreinen en behoefte aan schuifruimte maken dat blauwdrukplanningen niet volstaan. Wij streven ernaar

om samen met de provincie Utrecht een gezamenlijke doelstelling, structurele monitoring en wijze van bijsturing vast te stellen. Deze governance gaat over meerdere typen werklocaties en vereist samenwerking met kennisinstellingen, andere overheden en marktpartijen.

4. Mengen, verdichten en intensiveren vraagt om gezamenlijke, regionale investeringen

Er is een maximale vraag van 215 ha bedrijventerrein tot en met 2040 die, afhankelijk van de ambitie en mogelijkheden, te beperken is door intensivering van nieuwe bedrijventerreinen. Optimaliseren, verdichten en mengen van werkfuncties binnen bestaande contouren is lastig, want veelal zijn werklocaties in private handen en heeft de gemeente geen grondbezit. Het kost veel tijd, is kennisintensief en vraagt om flinke investeringen. Het vraagt een omslag in denken en handelen die bestand is tegen de druk om snel nieuwe ruimte te creëren voor onze bedrijven. Het vraagt om programmeren voor toekomstige banen (en zo intensief mogelijk benutten van de bestaande voorraad). Om deze ambitie waar te maken is investeringsruimte nodig en een regionaal instrumentarium. Denk aan investeringsfondsen en uitbreiden van de Ontwikkelings Maatschappij Utrecht (OMU). Maar ook uitgifteprotocollen en andere stimuleringsmaatregelen. Voor het uitplaatsen van bedrijvigheid in gebieden die getransformeerd worden naar woon-werkgebieden zullen op korte- en middellange termijn afspraken over extra ruimte voor regionale bedrijvigheid nodig zijn. Cruciaal is dat bedrijven(terreinen) optimaal ontsloten zijn en zullen blijven via een slimme mobiliteitsmix voor personen en goederen.

5. Grote regionale bedrijventerreinen cruciaal voor de circulaire economie

Het landelijke doel is een volledig circulaire economie in 2050. De grotere regionale bedrijventerreinen die goed scoren op de Next Economy Effect Rapportage (NEER) ranking worden, mede om deze circulaire ambities te halen, niet getransformeerd naar woonfuncties, omdat deze economische functies slecht mengen met de woonfunctie. De mate van intensivering per bedrijventerrein is afhankelijk van de bestaande Floor Space Index (FSI) en de bereidwilligheid van eigenaren tot intensivering. Gemeenten dienen in samenwerking met provincie afspraken te maken over investeringsfondsen, uitbreiding OMU, uitgifteprotocollen voor nieuwe terreinen en andere stimuleringsmaatregelen. Om optimaal te intensiveren op bestaande werklocaties is een stevige overheidsinterventie nodig, zoals actieve grondpolitiek. Daarnaast is nieuwe bedrijfsruimte nodig voor de resterende behoeftevraag. Tot op heden is er nog geen concrete plancapaciteit voor nieuwe bedrijventerreinen in beeld. Ook met het maximaal benutten en intensiveren van bestaande bedrijventerreinen blijft uitbreidingsruimte nodig, bijvoorbeeld om de ambities

op het gebied van duurzaamheid en circulariteit, innovatie, Life Sciences en de maakindustrie te faciliteren. Bij de intensivering van bedrijventerreinen en de concentratie van kantoren op OV-knooppunten zal rekening gehouden moeten worden met schuifruimte in het aanbod op de goede plekken.

We koersen op complementaire werklocaties in de regio. Complementariteit wil de U10 ook behalen door bedrijven met veel arbeidsplaatsen op weinig hectare dicht bij knooppunten te concentreren en waardevolle regionale bedrijvigheid met minder arbeidsplaatsen per hectare meer in het buitengebied. Naast XXL-logistiek, die de U10 niet op nieuwe terreinen wil faciliteren, is er een flinke vraag naar locaties voor bedrijven die nodig zijn voor een circulaire economie en de maakindustrie, waarvoor uitbreidingsruimte nodig blijft. Regionaal moet er ruimte gevonden worden voor waardevolle regiobedrijven die niet meer op hun bestaande locatie kunnen groeien en een nieuwe vestigingslocatie nodig hebben. Lokale groeibehoefte van MKB kunnen we niet altijd opvangen binnen bestaande contouren of in woon-werkmilieus. Vanwege de belangrijke sociaal-maatschappelijke rol van het lokale MKB en het behoud van vitaliteit voor kernen is ruimte voor groei en ontwikkeling van deze bedrijvigheid nodig. Inzetten op mengen van de functies wonen en werken, bijvoorbeeld door het realiseren van kleinschalige kantoorlocaties, bevordert het ondernemersklimaat van het lokale en regionale MKB en draagt bij aan de arbeidsinclusieve stad en regio.

6. Tijdig inspelen op ruimte voor life sciences

We spelen in op het dreigend tekort aan ruimte voor life sciences, health en duurzaamheid (wetenschap) en creatieve broedplaatsen (80.000 – 200.000 m2 tot 2040). Vanuit de regio geven we de voorkeur aan het toekennen van het zwaartepunt voor werken en een goed economisch vestigingsklimaat voor de omgeving van het Utrecht Science Park(USP). Voor het faciliteren van de groeiende vraag naar ruimte voor Life Sciences is een mix nodig van bedrijfsruimte en kantoor, liefst in gemengde woon-werk milieus. Naast USP en satellietlocatie USP Bilthoven (USPB) wordt onderzocht of locaties in Rijsweerd, Zeist en Bunnik een rol kunnen spelen in de verdere ontwikkeling van het USP. Voor vestiging van creatieve broedplaatsen is goedkope ruimte in een stedelijke omgeving nodig, bij voorkeur nabij een goed bereikbaar OV-knooppunt.

7. Regionale behoefte aan kantoren vraagt om flexibele adaptieve transformatie opgave

Het werklocatie onderzoek wijst uit dat er een groeiende behoefte is aan toekomstbestendige kantoren op de juiste plek. Deze zijn met name geconcentreerd rondom de grotere knooppuntlocaties met uitstekende OV-

bereikbaarheid in de stad Utrecht en beperkt rondom OV-knopen in de regio. Wij streven naar een regionale adaptieve aanpak, waarbij een gedeelte van het resterend kantoorprogramma binnen en buiten de stad verplaatst kan worden naar meer toekomstbestendige locaties. Kantoren op grotere afstand van OV-knopen kunnen worden getransformeerd. Deze meters zullen deels elders herontwikkeld worden op (nieuwe) OV-knopen. Dit betekent een geleidelijke transformatieopgave voor de komende 20 jaar, waarbij gewerkt wordt aan het realiseren van toekomstbestendige werklocaties in gemengde gebieden op goed bereikbare (OV)-locaties. Daarnaast moet er op langere termijn ruimte komen om additioneel kantooroppervlak toe te voegen op die toekomstbestendige locaties. In de te ontwikkelen adaptieve aanpak moet de ontwikkeling van nieuwe OV-knopen (volgens de gedachte van het 'Wiel met Spaken') meegenomen worden bij het programmeren van kantooroppervlak.

8. Detailhandel

Vanuit de verwachting dat de groei van online bestedingen zal toenemen, neemt de behoefte aan detailhandel in de hele regio af met ca. 70.000 m2 tot 190.000 m2 winkelvloeroppervlak. In de stad Utrecht is vanwege de inwonersgroei (29% tot 2040) sprake van een beperkte uitbreidingsvraag op alle hoofdbranches. Om de verwachte ontwikkelingen goed te begeleiden – groei en krimp – is een regionale adaptieve aanpak nodig. Voor het bestaand retailaanbod is naast diversifiëren ook het concentreren en compacter maken van belang om de bezoekersstromen in de winkelgebieden te behouden en vergroten. Wij staan voor de opgave om bestaande winkelvloeroppervlakte in een aantal delen van de stedelijke regio te laten krimpen en concentreren tot een beperkt aantal kwalitatieve toekomstbestendige locaties, rekening houdend met en inspeland op de vitaliteit van kernen. Wijk- en buurtretail zal het goed blijven doen is de verwachting, met name de rol van buurtsupers in het versterken van vitale kernen blijkt van groot belang.

Onderzoeksvragen

Gemengde gebieden

- 30% van de toename aan arbeidsplaatsen wordt verwacht in de gemengde woon- werkmilieus. Welke invloed heeft dit op de programmering van verstedelijkingslocaties in het REP?
- Om voldoende banen te creëren en het ruimtebeslag voor bedrijfsmatige functies (bijvoorbeeld bouw- en onderhoudsbedrijven, kleinschalige productie reparatie, opslag, etc.) te beperken moeten deze functies veel meer gemengd worden in woongebieden. In hoeverre kunnen we deze functies mengen met wonen en tegelijkertijd een ‘Gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen’ milieu creëren?
- Verdichten, mengen en nieuwe woon- werkmilieus uitwerken vraagt om een moderne manier van samenwerken tussen publieke partijen onderling en tussen publieke en private partijen. Hoe kunnen we die samenwerking constructief vormgeven?

Bedrijventerreinen

- De uitbreidingsvraag bedrijventerreinen tot 2040 is 215 hectare. In hoeverre kan dit teruggebracht wordt door intensivering van huidige bedrijventerreinen, keuzes in het faciliteren van bepaalde typen bedrijvigheid, intensivering van nieuwe bedrijventerreinen en menging van wonen en werken?
- Welke nieuwe en bestaande bedrijventerreinen in de regio komen in aanmerking om de ruimtebehoefte te faciliteren?
- Op welke wijze kan er een regionaal netwerk ontstaan van circulaire bedrijvigheid en locaties die daarbij passen?
- Welke rol kunnen bedrijventerreinen spelen in de regionale energieopgave?
- Hoe zorgen we er voor dat er naast de aanvullende behoefte voortdurend voldoende reserve aan uitgeefbaar bedrijventerrein is om binnenstedelijke transformaties van bedrijven naar wonen te faciliteren?

Kantoren

- Op welke wijze kunnen we de kantoorbehoefte op de grootschalige OV-knooppunten faciliteren en in mindere mate op de andere hoogwaardige OV-knooppunten in de regio? In hoeverre kunnen kantoorlocaties op niet toekomstbestendige locaties getransformeerd worden naar andere functies?

Winkelgebieden

- Op welke wijze kunnen we het bestaande winkelvloeroppervlakte in een aantal delen van de regio inkrimpen en concentreren tot een beperkt aantal kwalitatieve toekomstbestendige locaties, rekening houdend met en inspelend op de vitaliteit van kernen?

SAMENVATTING WERKLOCATIES ONDERZOEK VAN STEC GROEP

Uit het werklocatieonderzoek van adviesbureau Stec Groep kunnen we de volgende conclusies trekken betreft de toekomst van werken in de U16:

Hoeveel extra banen zijn er nodig in 2040 in de regio U16 en stad Utrecht?

De regio U10 groeit tot en met 2040 naar verwachting met bijna 135.000 inwoners (bron: Primos, 2019). De stad Utrecht groeit hard, met ruim 100.000 inwoners. Andere gemeenten groeien beperkt of krimpen licht. Om inzichtelijk te krijgen hoeveel extra banen nodig zijn om de economie te laten meegroeien met het toekomstig aantal inwoners, is een analyse gemaakt van de ontwikkeling van de potentiële beroepsbevolking in de stad en regio. Voor de regio U16 volgt hieruit dat tot en met 2040 iets minder dan 80.000 extra banen nodig zijn. De stad Utrecht heeft met circa 70.000 extra banen een fors aandeel binnen de ontwikkeling van de regionale werkgelegenheid. Deze aantallen zijn als uitgangspunt gehanteerd voor de behoefteramingen in het Stec onderzoek.

Wat is de ruimteclaim van werklocaties en gemengde gebieden in 2040?

- Maximaal 215 hectare netto te programmeren voor nieuwe bedrijventerreinen tot en met 2040 (beleidsneutraal scenario) in de regio U16. Voldoende ruimte behouden op terreinen met een bovengemiddelde Next Economy potentie, die hoog scoren op mogelijkheden voor circulariteit; op deze locaties is het niet wenselijk om te mengen met wonen. Door actief in te zetten op verdichten kan de ruimteclaim fors afnemen naar circa 75 tot 144 hectare, exclusief bestaand uitgeefbaar aanbod van circa 87 hectare netto.

Totale vraag t/m 2040	Uitgeefbaar (hard) aanbod	Behoefte t/m 2040
302 hectare netto (scenario 1)	87 hectare netto	215 hectare netto
231 hectare netto (scenario 2)		144 hectare netto
162 hectare netto (scenario 3)		75 hectare netto

- Vooral in de stad Utrecht is behoefte aan toevoeging van nieuwe kantoorruimte. De focus voor toevoeging van nieuwe meters ligt op multifunctionele knooppuntlocaties met uitstekende OV-bereikbaarheid. De stad heeft, inclusief vervanging van toekomstige incurante meters, behoefte aan toevoeging van maximaal 771.000 m2 vvo extra kantoorruimte tot en met 2040 (scenario ‘basis’). In de stedelijke regio zijn er kwantitatief voldoende kantoorimeters. Inzet is hier vooral het onttrekken van het overaanbod.

Totale vraag t/m 2040 ¹	Uitgeefbaar (hard) aanbod ²	Behoefte t/m 2040
1.119.000 m2 vvo (scenario 1)	348.000 m2 vvo	771.000 m2 vvo
764.000 m2 vvo (scenario 2/3)		416.000 m2 vvo

- Voor detailhandel neemt in scenario’s waarin de groei van online bestedingen doorzet, de behoefte aan vierkante meters in de regio met circa 70.000 tot maximaal bijna 190.000 m2 vvo af. Dit betekent schrappen van winkelmeters en het meer compact maken van winkelcentra. Duidelijk zichtbaar is het contrast tussen de stad Utrecht en overige gemeenten in de regio. In de stad is in alle hoofdbranches binnen de detailhandel (in alle drie de scenario’s) sprake van enige uitbreidingsvraag richting 2040.
- Ongeveer 30% van het totaal aantal banen bevindt zich in 2040 in gemengde gebieden, bijvoorbeeld informele bedrijfsruimte of werken vanuit de woning. Dit is een toename van enkele procenten. Dit vraagt om maximaal circa 68.000 m2 bvo aan ruimte voor (kleinschalige) bedrijfsruimte in de wijk of op solitaire locaties.

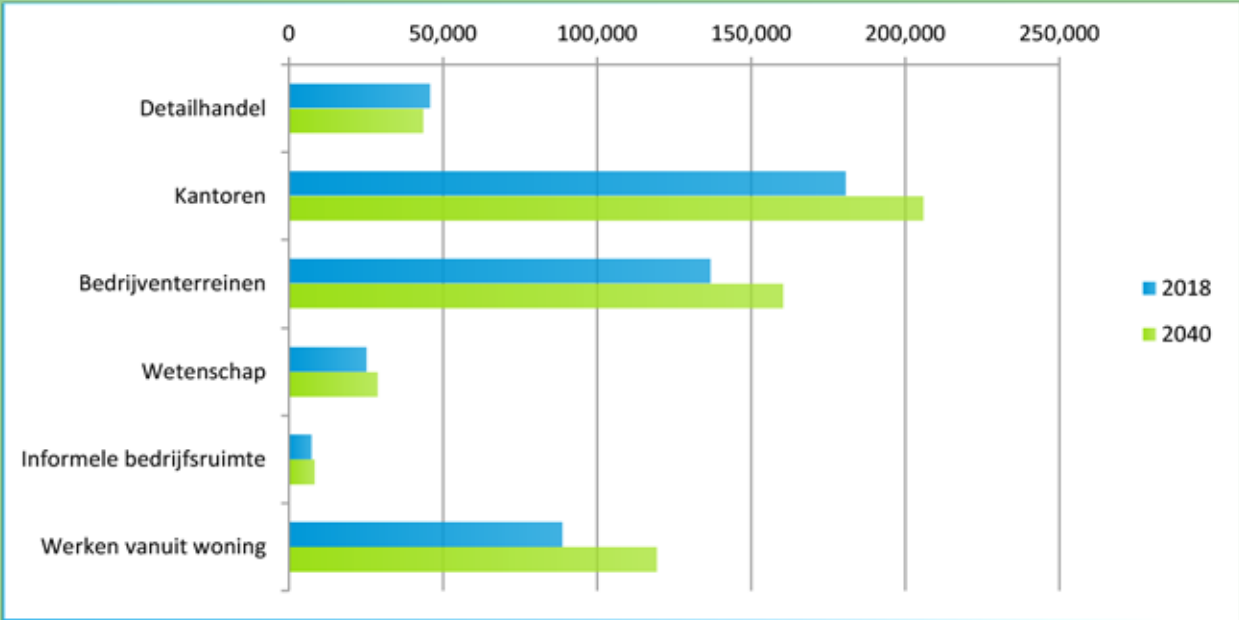
¹ Inclusief beoogde vervanging van incurante kantoorruimte in de stad Utrecht

² Uitgaande van de nog te realiseren en geplande kantoorimeters in de stad Utrecht

- Wanneer de groei van banen in de life science, health en duurzaamheid groeit zoals de afgelopen periode, bedraagt de totale vraag circa 96.000 m2 tot en met 2030. De huidige marktverwachtingen zijn zodanig dat zowel op korte als (middel)lange termijn de groei van banen op USP hoger uitvallen. Dit betekent een kwantitatief én kwalitatief tekort aan uitbreidingsruimte. Het totale aanbod (kwantitatief) bedraagt nog circa 91.000 m2 (bron: BCI, 2019). Het merendeel daarvan is gevestigd op de voormalig RIVM locatie in Bilthoven. Het beschikbare aanbod op deze USP satellietlocatie is vanwege de aanwezige infrastructuur en milieuvergunning met name geschikt voor productie van vaccins en andere biologische geneesmiddelen. Om te kunnen voorzien in de snelle groei van R&D in de regio is meer ruimte op of rond het Utrecht Science Park (USP) nodig. Het verdichten van USP biedt hiervoor mogelijkheden. Daarnaast zoeken we naar uitbreidingslocaties in de directe nabijheid.

Hoeveel extra banen per werklocatie en in gemengde gebieden realiseren?

Op basis van de prognoses voor de verschillende typen werklocaties volgt een totale groei van aantal banen (uitgaande van de bovenkant van de bandbreedte) van circa 82.000 banen in de U10 (zie figuur 1 hieronder). Hieruit concluderen we dat met de berekende ruimteclaim het aantal banen (meer dan) voldoende meegroeit met het toekomstig aantal inwoners. Daarmee haalt de regio de ambities van 70.000 extra banen in de stad Utrecht en circa 80.000 banen in de regio U10.



Figuur 1: aantal banen naar type werklocatie in U16 (incl. stad Utrecht) in 2018 en de verwachting voor 2040 (in maximaal scenario)
Bron: Stec Groep, 2020

Welke keuzes heeft u om de ruimteclaim te beperken en wat vraagt dit van de regio?

- Programmeren voor toekomstige banen en zo intensief mogelijk benutten van de bestaande voorraad.
 - In onderstaande figuur zijn drie scenario’s weergegeven voor het programmeren van de toekomstige ruimteclaim vanuit werklocaties. Naast een nul-scenario waarbij wordt uitgegaan van hanteren van de beleidsneutrale vraagprognoses (‘doorgaan op huidige koers’), worden er twee scenario’s weergegeven met uiteenlopende beleidsambities voor intensief ruimtegebruik.
 - Op basis van een schouw van diverse grotere bedrijventerreinen en kantoorgebieden in de U10 verwachten we dat veel bedrijven, zowel in de bestaande situatie als bij verplaatsing, het kavel efficiënter kunnen inrichten en gebruiken. Om deze intensivering mogelijk te maken hebben we gedegen (financieel) instrumentarium nodig.
- Nu al ligt circa 25% van alle vestigingen op bedrijventerreinen in de regio U10 onder het regionaal gemiddelde qua ruimtegebruik, gemeten naar aantal banen per hectare. Hieruit concluderen we dat meer intensief ruimtegebruik op bedrijventerreinen financieel haalbaar is voor eigenaren en gebruikers. Scenario 2, waarbij wordt uitgegaan van intensief ruimtegebruik bij uitgifte van nieuwe, uitgeefbare bedrijventerreinen, is een realistisch uitgangspunt voor de regio U10. Of scenario 3 haalbaar is voor de programmering van bedrijventerreinen in de U10, volgt uit de ervaring die wordt opgedaan met de zorgvuldige uitgifte van nieuw uitgeefbare bedrijventerreinen. Door selectief te zijn met nieuwvestiging, zullen eindgebruikers meer gestimuleerd worden om te investeren in herontwikkeling van bestaand vastgoed.

Doorgaan op huidige koers	Intensief ruimtegebruik uitbreidingslocaties	Intensief ruimtegebruik bestaand én nieuw
• Beleidsarme ruimteclaim nieuw te ontwikkelen formele werklocaties • Afname bedrijfsruimte buiten bedrijventerreinen (wijk economie) • Toenemende leegstand winkelgebieden	• Afname van ruimteclaim voor <u>nieuw</u> te ontwikkelen formele werklocaties • Veel meer mengen van functies • Bedrijventerreinen voor niet-mengbare bedrijven (+ regionale circulaire keten) • Toename van bedrijfsruimte buiten bedrijventerreinen (wijk economie), inclusief bedrijvigheid in de linten • Meer banen per m² voor kantoren • Compactere winkelcentra, afname van m² wvo	• Afname van ruimteclaim <u>nieuw</u> te ontwikkelen werklocaties, maar ook intensief benutten <u>bestaande</u> voorraad • Veel meer mengen van functies • Bedrijventerreinen voor niet-mengbare bedrijven (+ regionale circulaire keten) • Toename van bedrijfsruimte buiten bedrijventerreinen (wijk economie), inclusief bedrijvigheid in de linten • Meer banen per m² voor kantoren • Compactere winkelcentra, afname van m² wvo

Figuur 2: scenario's voor programmeren van ruimteclaim werklocaties en gemengde gebieden U16

	Scenario 1 ‘doorgaan op huidige koers’	Scenario 2 ‘intensief ruimtegebruik uitbreidingslocaties’	Scenario 3 ‘intensief ruimtegebruik bestaand én nieuw’
Kantoorruimte	771.000 m2	416.000 m2	416.000 m2
Bedrijventerreinen	215 ha	144 ha	75 ha
Informele bedrijfsruimte	19.400 m2	68.000 m2	68.000 m2
Detailhandel U16	54.100 m2	-71.100 m2	-187.000 m2
Detailhandel stad Utrecht	152.400 m2	88.000 m2	27.400 m2

Bron: Stec Groep, 2020

Voor kantoorruimte is sturen op intensief ruimtegebruik (meer werkzame personen per m2) vooral een opgave van selectief zijn met nieuwbouw. Door minder meters te realiseren, zullen kantoorgebruikers gedwongen worden om zorgvuldig met kantoometers om te gaan. Feitelijk is dat nu al zichtbaar in de stad Utrecht, waar de leegstand iets onder het gewenste frictieniveau ligt en het aantal banen sneller groeit dan de kantorenvoorraad. Het kantoorquotiënt (aantal m2 per werkzame persoon) daalt hierdoor.

BELEIDSADVIES:
RANDVOORWAARDEN VOOR TOEKOMSTBESTENDIGE WERKLOCATIES IN DE U10

1. Altijd mengen van functies in stad en regio, behalve op plekken waar milieuhinder het écht niet toelaat;
2. Circulaire keten vereist complementariteit van werklocaties in de U10;
3. Verdichten en intensief ruimtegebruik noodzakelijk voor Gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen in de U10;
4. Alleen nieuwe kantoometers op multifunctionele knooppuntlocaties;
5. Zet in op maximaal intensief programmeren van bedrijventerreinen (scenario 2/3) met fasering van maximaal 10 jaar;
6. Anticipeer op dreigend tekort aan ruimte voor life sciences, health en duurzaamheid (wetenschap) en creatieve broedplaatsen.

2.2.3 Vitale kernen

Het bevorderen van de vitaliteit van kernen is voor de U10 van het grootste belang om te komen tot een herkenbaar ruimtelijk perspectief. In een krachtig netwerk van dorpen, linten, kleine steden en groeikernen gedijt de regio het best. Bij vitaliteit denken we aan de aanwezigheid en bereikbaarheid van werkgelegenheid en voorzieningen. En aan voldoende inwoners die daar het draagvlak voor vormen. Het gaat om sociale cohesie en inclusieve dorpen, waar inwoners elkaar kennen en er prettig samenleven.

Vitaliteit betreft altijd lokaal maatwerk, iedere kern heeft haar eigen identiteit. Het vraagstuk van vitaliteit beperkt zich niet tot kleine dorpen, ook kleinere en middelgrote steden in de regio hebben te maken met vraagstukken waar groei en krimp elkaar raken. Mogelijkheden voor verstedelijking liggen veelal in het transformeren, verdichten, inbreiden en afronden van de randen van een kern. Het toevoegen van wonen en/of werken kan in veel kernen de stedenbouwkundige kwaliteit verbeteren. Bijvoorbeeld doordat toevoegingen de visuele impact van grootschalige toevoegingen uit het verleden minimaliseren of zorgen voor (nieuwe) zachtere stadsranden. Ook kan verstedelijking een drager zijn voor andere ruimtelijke ontwikkelingen die nodig zijn in het gebied, zoals de versterking van recreatieve waarden, investeringen in landschap en voorzieningen en energieproductie.

Ontwikkelingen in de kernranden vergen zorgvuldige inpassing in de beeld-, ruimtelijke en programmatische kwaliteit van de bestaande kern. Daartoe moet bestaande regelgeving, bijvoorbeeld het rode contourenbeleid van de provincie, uitnodigen. Tegelijkertijd kan dezelfde regelgeving voorkomen dat kernen grootschalige uitbreiden op plekken waar dat niet past op basis van landschappelijke kwaliteit, bereikbaarheid en andere aspecten. Het vaststellen van criteria voor uitbreiding en het maken van een doelmatige en integrale afweging is van belang.

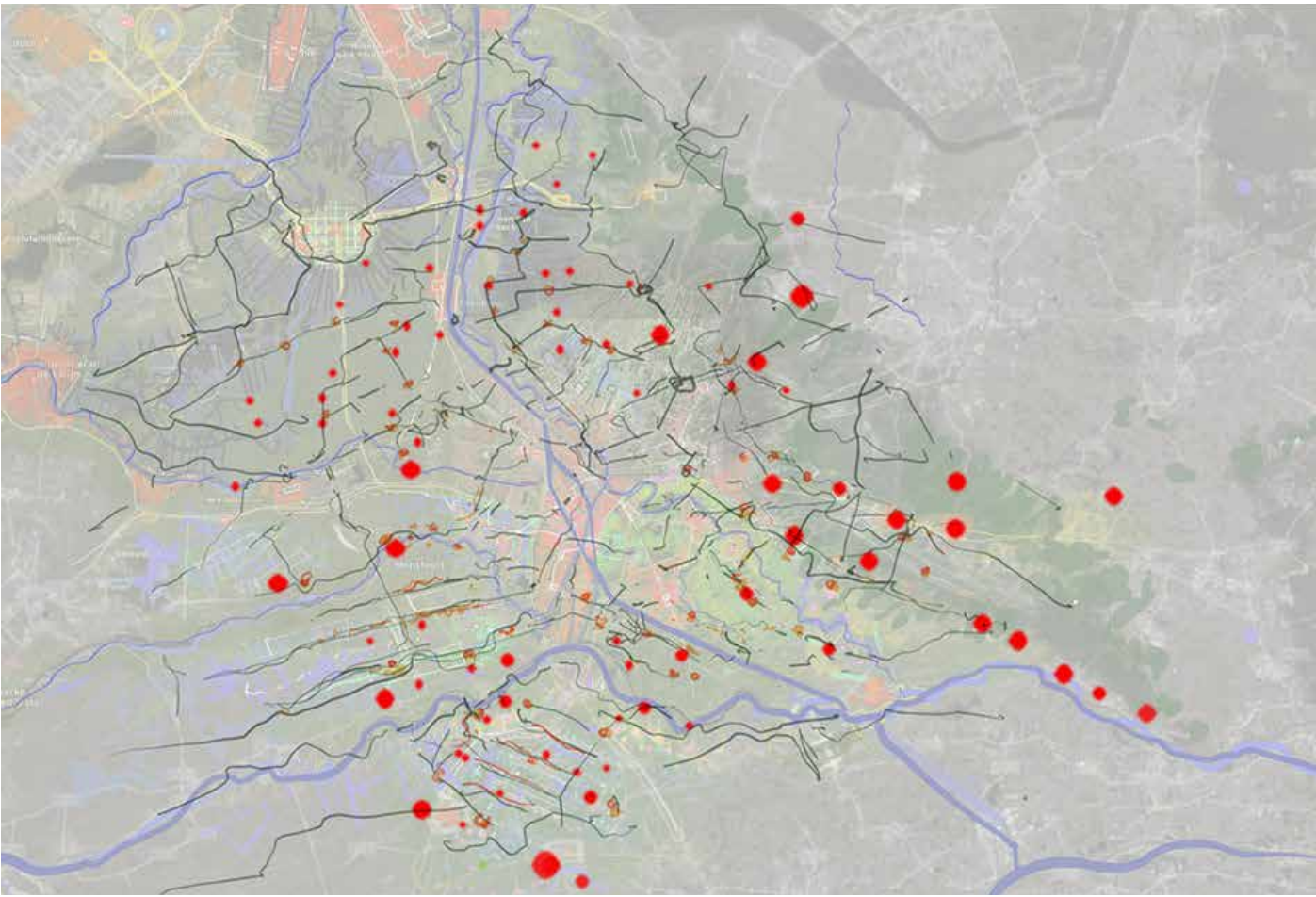
Voor de vitale kernen kunnen we de volgende opgaven benoemen:

Landschap
De Utrechtse regio ontleent haar waarde aan de prachtige gevarieerde en open landschappen. Groene buffers, scheggen en andere landschappelijke elementen kunnen bijdragen aan het versterken van de kernkwaliteiten van de landschappen. Bovendien zorgen ze ervoor kernen niet aan elkaar groeien en de openheid van de landschappen behouden blijft.

Wonen
Bouwen voor de eigen behoefte en huishoudens met een maatschappelijke binding: starters en jonge gezinnen zoeken een betaalbare woning en zijn de (toekomstig) gebruikers van basisscholen, sportclubs en andere voorzieningen. Daarnaast is het interessant om te bouwen voor ouderen die op zoek zijn naar kleinere levensloopbestendige woningen; zij bezetten in de kernen nu eengezinswoningen die dan zullen vrijkomen voor gezinnen die verder in de wooncarrière zitten. Kwantitatief gaat het jaarlijks om kleine aantallen. Ruimtelijke en programmatische kwaliteit is bij toevoegingen in de kernen het uitgangspunt.

Werken
Kernen willen bestaande lokale bedrijvigheid de mogelijkheid geven om hun activiteiten te continueren en waar nodig uit te breiden. Dat vergt op bestaande bedrijventerreinen verdichting of kleinschalige uitbreiding. Lokaal betekent hier uit de gemeente of omliggende gemeenten, mogelijk zijn de deelgebieden uit de contour daarvoor een aanknopingspunt. Wellicht kan uitplaatsing van bedrijven door transformatie rond OV-knooppunten leiden tot verplaatsing van bedrijven naar de nabijgelegen kern, zodat de werkgelegenheid zo veel als mogelijk lokaal/regionaal geborgd blijft.

Bereikbaarheid
Het versterken van OV-knooppunten staat centraal in de U10. Door verbindingen vanuit kernen naar knooppunten voor alle modaliteiten (OV, fiets, auto, P+R) te versterken, garanderen we de bereikbaarheid van de kernen. Sturen op reistijd en toegankelijkheid is de belangrijkste uitdaging daarbij.



Schetsmatige verbeelding van kernen en linten

- VITALE KERNEN REKENVOORBEELD**
Aantal woningen is voor 20 vitale kernen:
- 20 x 10 woningen per jaar > totaal ca 4.000 tot 2040
 - 20 x 20 woningen per jaar > totaal ca 8.000 tot 2040
 - 20 x 30 woningen per jaar > totaal ca 12.000 tot 2040

Onderzoeksvragen

Vitaliteit kernen

- Wat zijn de criteria om te toetsen wanneer, waar en met welke programma (kwantitatief en kwalitatief) verstedelijking omwille vitaliteit passend is?
- Hoe gaan we om met de uitbreiding van werklocaties in de kernen?
- Hoe kunnen we snelle en toegankelijke verbindingen vanuit kernen naar knooppunten voor alle modaliteiten (OV, fiets, auto) ontwikkelen zonder bestaande regionale knelpunten zwaarder te belasten?



Indicatieve verbeelding vitale kern: Montfoort



Indicatieve verbeelding vitale kern: Linschoten

2.3 Mobiliteit en netwerk vitale knooppunten

Draaischijf NL

De Utrechtse regio is het hart van het Nederlandse mobiliteitsnetwerk, met in alle windrichtingen hoofdinfrastructuur voor weg en spoor. Utrecht CS, het meest bereide station van Nederland, is een essentieel onderdeel van het Nederlandse spoornetwerk. Deze betekenis gaat in de komende decennia steeds verder toenemen. Hogesnelheidslijn (HSL), toename intercity- en sprintervoer en regionaal OV komen allemaal op deze plek samen.

De regio heeft de ambitie hieraan ruimte te bieden, met behoud van eigen kracht en groeipotentieel. Tegelijkertijd concluderen rijk en regio in het MIRT onderzoek van U Ned dat de regionale én nationale mobiliteitssystemen nu al onder hoge druk staan. Dit komt vooral door de sterke autonome groei van de mobiliteit. Deze groei is zodanig sterk dat nieuwe verstedelijking slechts een beperkte extra groei voor de mobiliteit met zich meebrengt. Dit

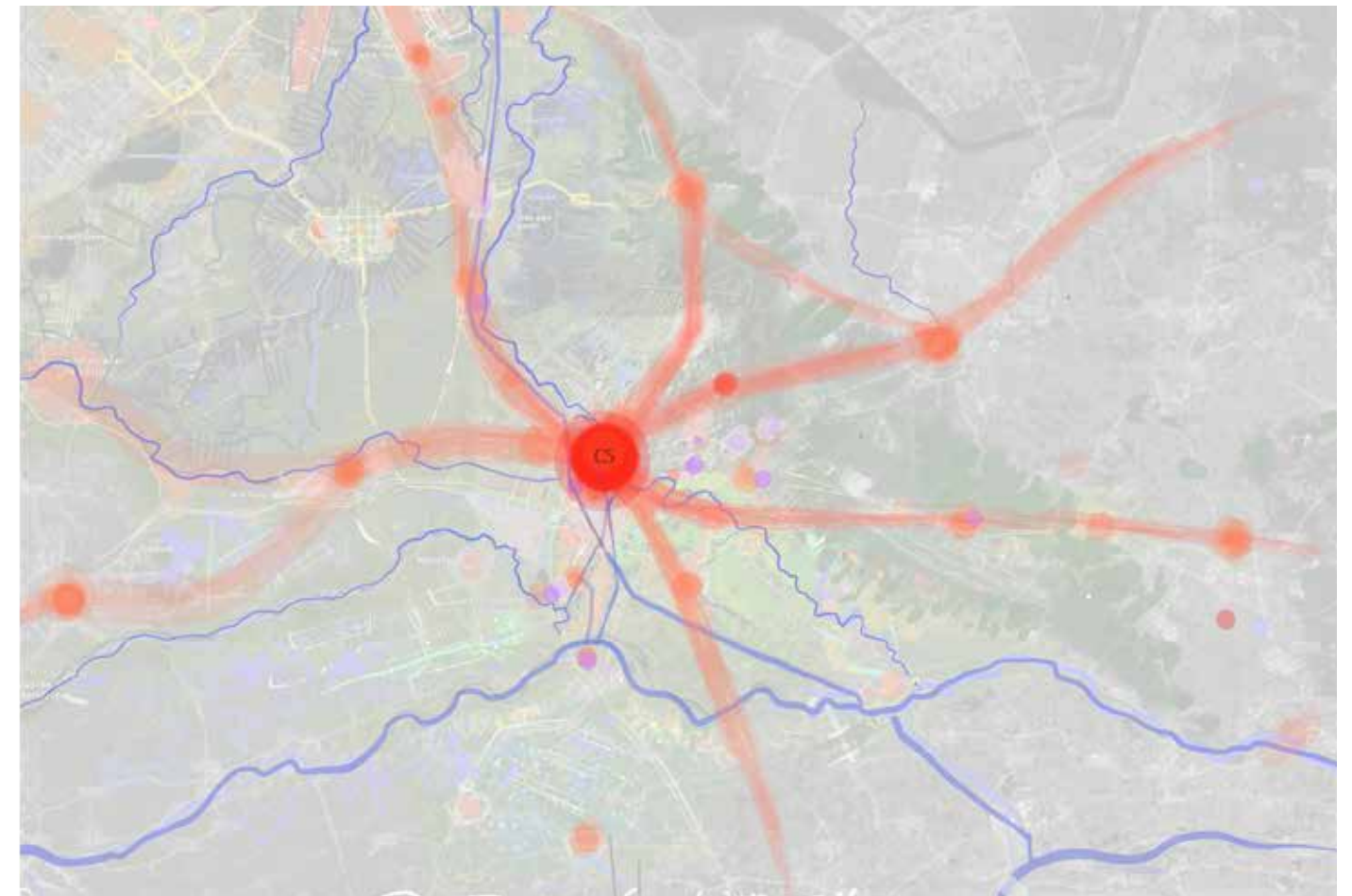
houdt in dat op termijn gekeken wordt naar de kansen die gedragsbeïnvloeding door het stimuleren, beperken en beprijzen van specifieke mobiliteit of nieuwe infrastructuur als bypasses voor weg of OV rond de draaischijf NL kunnen bieden, voor het realiseren van een robuust landelijk en zelfs bovennationaal netwerk én voor de optimale ontwikkeling van de regio U10. Hierbij is een optimale en flexibele afstemming tussen invulling van het programma per knooppunt, ontwikkeling van de juiste modal split, en vooral het juiste regionale netwerk voor fiets, auto en OV uitgangspunt en randvoorwaarde.



Utrecht Centraal Station



Verwachte toename OV mobiliteit



DRAAISCHIJF NL - OV corridors (NS) ALS BASIS

Vitale knooppunten

Vitale knooppunten zijn in de komende decennia de beste basis voor een duurzame stedelijke ontwikkeling. In het midden van het land, als spin in het landelijke netwerk van OV- én weginfrastructuur, is knooppuntontwikkeling de meest voor de hand liggende, logische keuze. Knooppuntontwikkeling biedt een veelvoud aan kansen, ook simpelweg door de aanwezigheid van veel (sprinter)stations in de regio.

Verstedelijking in de nabijheid van knooppunten is vanuit mobiliteit gezien positief, maar aandachtspunten daarbij zijn:

1. Nabij een knooppunt verstedelijken betekent niet automatisch dat een gewenste modal split tot stand komt. Daarvoor is een systeemspiong fiets en OV en aanvullend flankerend beleid noodzakelijk.
2. Om het OV-aandeel zo hoog mogelijk te krijgen, moet het OV-aanbod goed op orde zijn. Dat betekent: hoge frequenties (zonder op je horloge hoeven kijken), voldoende (zitplaats-) capaciteit, aantrekkelijke verbindingen naar de belangrijke bestemmingen en live-reisinformatie.

Wat is de opgave?

De agglomeratiekracht van de Randstad zorgt voor een onverminderde aantrekkingskracht en woningvraag. Vanzelfsprekend kan de woningontwikkeling in de 16 gemeenten niet zonder ontwikkeling van de bereikbaarheid. Verdichting vindt ten eerste plaats daar waar er goede OV-verbindingen zijn. We verstedelijken niet op plekken, die knelpunten in de hoofdinfrastructuur verergeren. Vooral rond OV-knooppunten is er nog ruimte in het mobiliteitssysteem om woon- en werklocaties toe te voegen. OV-knopen moeten op fietsafstand van de stad liggen, zodat de fiets een aantrekkelijk vervoersmiddel is om naar de stad of het station te gaan. Daarnaast zijn deze knopen vaak geschikt om inwoners uit de regio die met auto reizen over te laten stappen op trein of HOV als zij naar bestemmingen in het stedelijk gebied of naar andere knooppunten willen reizen. Door OV-knooppunten integraal te ontwikkelen kunnen ze niet alleen wonen en werken bereikbaar maken, maar ook fungeren als poorten tot het landschap, essentieel voor de ontwikkeling van recreatiegebieden en het stimuleren van meer bewegen. Wij sluiten daarbij niet onze ogen voor een trend die in de regio van groot belang is bij het plannen van verstedelijking en mobiliteit: nieuwe verstedelijking in combinatie met autonome groei van mobiliteit zorgt op veel plekken voor een sterke groei van de automobiliteit. Ook wanneer wij sturen op stedelijke ontwikkeling rond knooppunten zullen we hier rekening mee moeten houden en in beeld brengen in hoeverre de beschikbare infrastructuur toereikend is om groeiende stromen te faciliteren. Daarbij is het beïnvloeden van mobiliteitsgedrag (door stimuleren, beperken en beprijzen) een effectief middel

om de spitsdruk te verminderen en de ‘modal shift’ te veranderen: minder mensen die het overbelaste wegennet in de spits gebruiken, meer gebruik van de fiets en het OV. Daarvoor moet er wel voldoende fietsinfrastructuur en OV beschikbaar zijn. Dat vergt investeringen. De aandacht voor fiets en OV (maar ook lopen) levert niet alleen voor bereikbaarheid en leefbaarheid (reductie CO2-uitstoot) veel op, het bevordert ook de gezondheid.

Wat zijn de uitgangspunten bij de opgave?

Uit diverse onderzoeken, onder andere in het kader van U Ned, blijkt dat de hoofnfastructuur in de regio (auto en OV) in 2030 met grote knelpunten te maken zal krijgen. Rijk en regio voeren een MIRT-verkenning uit om de grootste knelpunten aan te pakken. Daarnaast zullen rijk en regio in U Ned een realistisch investeringspakket voor fiets en OV 2030 voor de hele regio uit moeten werken om alternatieven zo goed als mogelijk op orde te hebben. De regionale fietsvisie van de U10 en het bijbehorende programma dient daarvoor als basis.

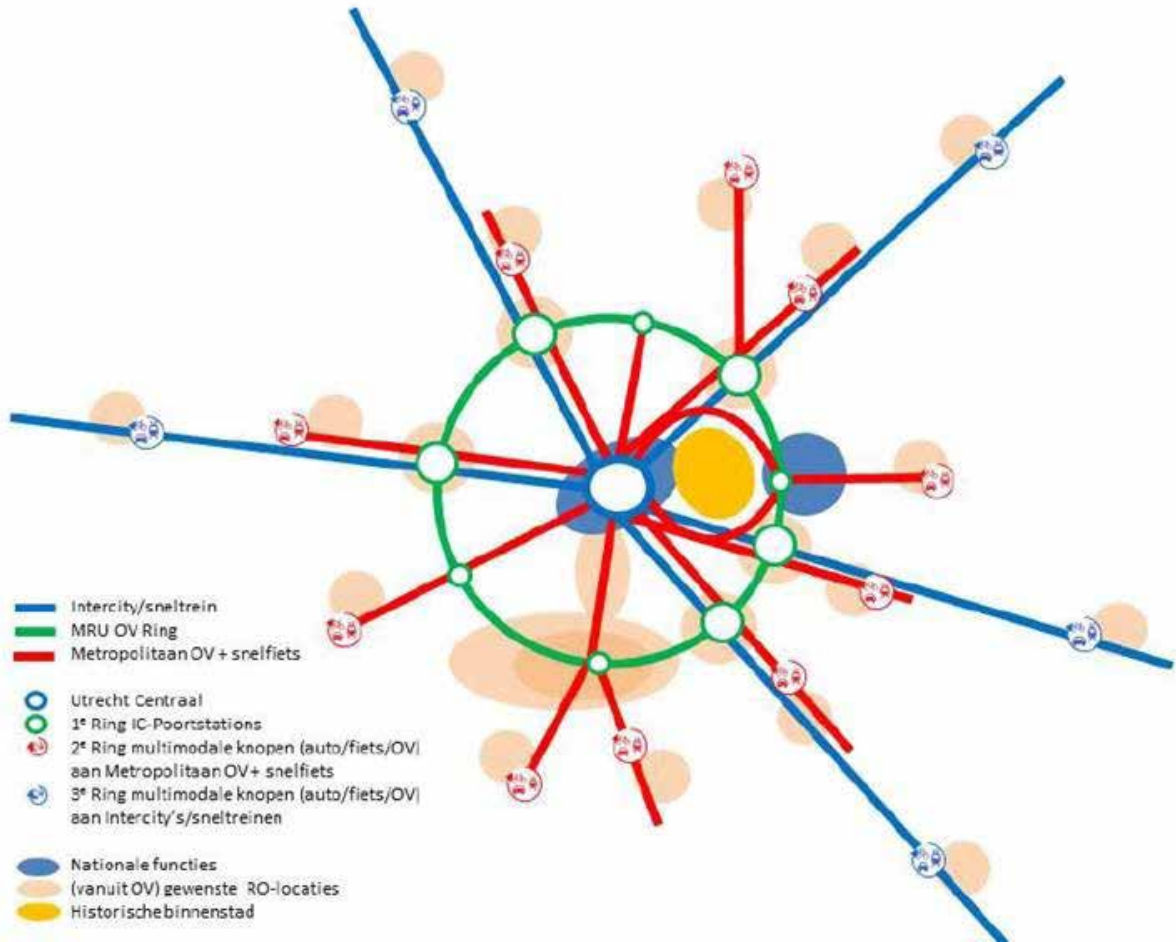
Wiel met spaken als leidend concept

Wij hanteren het wiel-met-spakenmodel als concept voor de mobiliteitsontwikkeling: verbindingen (fietsen, OV, auto) lopen als ‘spaken’ naar de knooppunten en ‘voeden’ het knooppunt op die manier; reizigers stappen bij het knooppunt over op trein of HOV. Dit vraagt om goede ketenintegratie (auto, langzaam verkeer en OV). Het ‘wiel’ verbindt woonwijken met belangrijke knooppunten en woon- en werkkernen onderling. Enkele belangrijke elementen van het model:

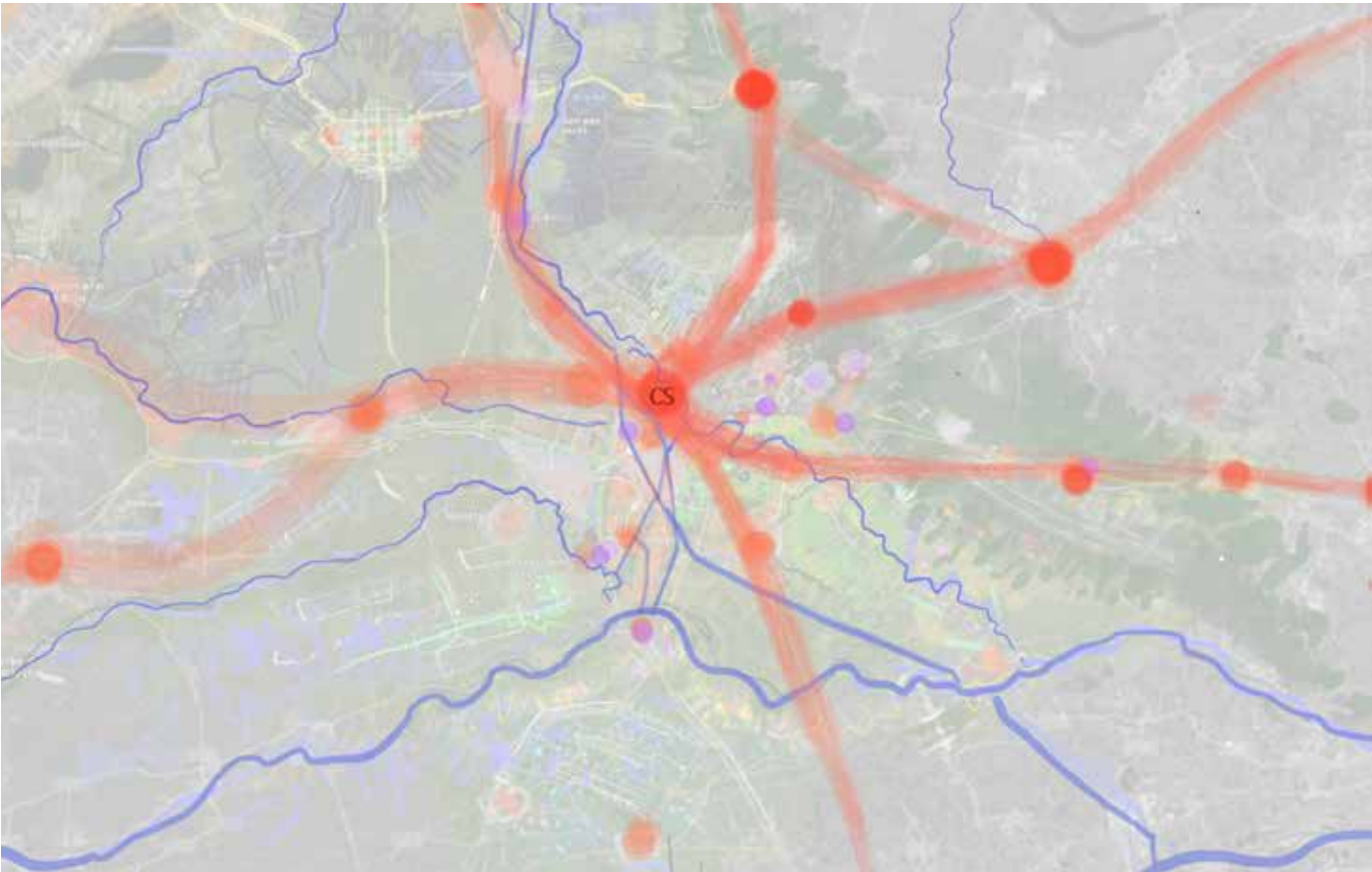
- Ontwikkel Lunetten Koningsweg als tweede knoop in combinatie met sterke HOV-tangent Utrecht Science Park – Lunetten Koningsweg - Westraven en het verhogen van de spoorcapaciteit richting station Driebergen-Zeist.
- Versnelling en de modernisering van de sneltram Utrecht – Nieuwegein / IJsselstein (SUNIJ) en integratie met de eerder genoemde HOV-tangent.
- Ontwikkel aanvullende OV-diensten (zoals MaaS en deelconcepten) voor bereikbaarheid van alle kernen (ook die niet direct bij OV-knooppunten gelegen zijn)
- Nieuw te ontwikkelen ‘generiek’ mobiliteitsbeleid draait om investeren én om gedragsbeïnvloeding; het stimuleren, beperken en beprijzen van mobiliteit is potentieel effectief om mobiliteitsgedrag te sturen (ontspitsen, modal shift), daarvoor moet wel het alternatief (fiets en OV) beschikbaar zijn: dat vergt juist weer investeringen.

Verkenning OV en Wonen

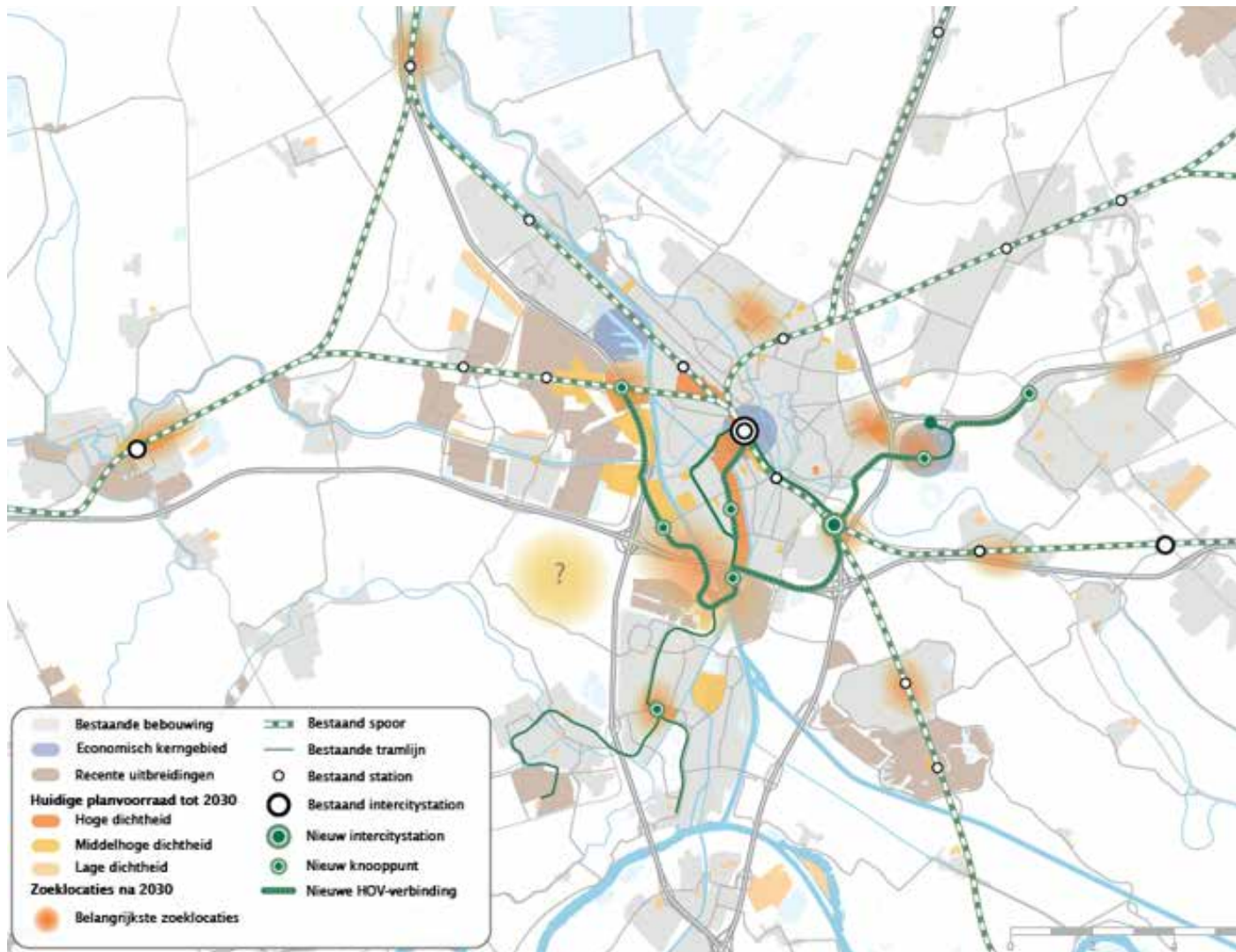
De volgende plannen, zoeklocaties voor woningontwikkeling en verbindingen voor de bereikbaarheidsontwikkeling gaan rijk en regio verkennen voor de periode tot 2030. Het gaat daarbij om het uitwerken van realistisch investeringspakket



Wiel-met-spakenmodel



Vitale knooppunten



Mogelijkheden voor verstedelijking en mobiliteitsmaatregelen 2030
Bron: MIRT-verkenning U Ned, 2019.

voor fiets en OV voor 2030 om woningbouw mogelijk te maken zonder knelpunten in het mobiliteitssysteem te verergeren. Het plangebied omvat IJsselstein, Nieuwegein en in Utrecht de wijken Zuidwest (inclusief Merwedekanaalzone) en Centrum plus Papendorp en vanuit hier de OV-verbindingen naar omliggende gebieden (Vleuten/de Meern, Leidsche Rijn, Utrecht Zuid, West en Oost, Utrecht Science Park, Houten, Vianen/Gorinchem en Lopikerwaard).

Wat is de opzet bij de contour REP?

Tot 2030 zijn de vastgestelde uitgangspunten de basis. Dit is voor mobiliteit:

- MIRT-verkenning U Ned, maatregelen bereikbaarheid
- Benutten bestaande knooppunten
- Bereikbaarheid voor vitale kernen

De opties voor verstedelijking in combinatie met mobiliteit tot 2040 gaan we samen met andere overheden onderzoeken. Op die manier werken we aan een programma en afspraken binnen de regio en tussen het Rijk en de regio. Dit doen we in programma U Ned in het MIRT Onderzoek, de MIRT-verkenning en met de ontwikkeling van een breed pakket regionale mobiliteitsmaatregelen (tot nu toe no regrets genoemd). Voor wat betreft de verschillende

opties voor grootschalige infrastructurele ingrepen, zoals een spoor bypass in de A12 zone, én voor de ontwikkeling van generieke beleidsmaatregelen geldt dat het vervolgonderzoek in het MIRT Onderzoek plaats zal vinden.

In dit programma proberen we wonen en werken zodanig te plannen dat het mobiliteitssysteem niet onevenredig zwaar belast wordt. Naast het in beeld brengen van de ruimte rond bestaande knooppunten wordt er ook nagedacht over r welke type woonmilieus we op die plekken kunnen bouwen en hoe die woonmilieus de ontwikkeling van mobiliteit (OV, fiets, auto) beïnvloedt. Hetzelfde geldt voor het type werkmilieus dat we toe kunnen voegen rond knooppunten: in welke dichtheden kan dat en hoeveel mobiliteit produceren die milieus.

Waar staan we nu?

Het benutten van bestaande OV-knooppunten in de regio is kansrijk omdat er ruimte is in het mobiliteitssysteem om rond OV-knopen verder te verstedelijken:

- De fietsbereikbaarheid vanuit alle knopen naar het centrum van Utrecht en Utrecht Science Park is goed en verbetert komende jaren verder;
- Er zijn groeimogelijkheden op het spoor. Hierbij hanteren wij de volgende ladder:
 - Ruimte in bestaande treinen beter benutten
 - Mogelijkheden om treinen te verlengen benutten
 - Mogelijkheden om extra treinen te laten rijden benutten
 - Mogelijkheden om aanleg van extra spoorcapaciteit benutten
- Er zijn groeimogelijkheden in de regionale OV-verbindingen (netwerkontwikkeling 2030 en Verkenning U Ned).

Onderzoeksvragen

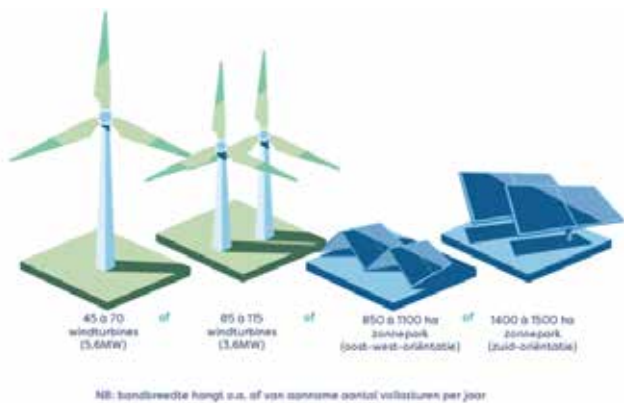
- Het 'laadvermogen' van de knooppunten in combinatie met het uitwerken, bijvoorbeeld in de Verkenning U Ned, van het concept van het Wiel met Spaken, waarbij we onderzoeken wat knooppuntontwikkeling betekent voor de druk op het regionale en landelijke OV-systeem, het netwerk van landelijke en provinciale autowegen en het regionale fietsnetwerk. Daarbij is de aansluiting van dit concept op alle windrichtingen en kernen van de regio een belangrijke afgeleide vraag.
- Uitwerking knooppuntenstrategie, inclusief uitvoeringsprogramma, waarbij investeringen in de bereikbaarheid van knooppunten (auto, OV, fiets en stallen/parkeren) afgezet worden tegen de mogelijkheden en de faseerbaarheid van verstedelijking.
- De bereikbaarheid van de kernen ten behoeve van hun vitaliteit, onder andere fiets- OV en autoverbindingen tussen de kernen en de dichtstbijzijnde knooppunten.
- Hoe toetsen we op het niveau van deelgebieden de groei van mobiliteit (autonome groei en groei door verstedelijking), zodat accumulerende verkeersstromen, bijvoorbeeld bij knooppunten of op- en afritten in beeld komen?
- Mogelijkheden en kosten voor mobiliteitspakketten in beeld brengen voor potentiële nieuwe uitleglocaties en deelgebieden in de regio.
- 'Generiek' mobiliteitsbeleid verder uitwerken in deelgebieden: hoe kunnen we geografisch

- differentiëren en op welke plekken, bijvoorbeeld op grote verstedelijkingslocaties en rond OV-knooppunten, gaan we welk type gedragsbeïnvloeding (stimuleren, beperken en beprijzen, bijvoorbeeld door regionaal systeem voor parkeren en P+R, werkgeversaanpak) inzetten? Rijksbetrokkenheid is essentieel, daarmee kan de grootste winst worden behaald.
- Link leggen met energieopwekking en gezond leven in een stedelijke regio. Bijvoorbeeld elektrisch laden op P+R in de buurt van productie of stimuleren van lopen en fiets rond knooppuntontwikkeling.
 - Mogelijke invulling van bypass spoor en/of weg in A12 zone hangen onder andere af van:
 1. Voor wat betreft grootschalige infrastructuur: de mogelijkheden om een ruimtelijke reservering op te nemen voor benodigde infrastructuur om verstedelijking stapsgewijs mogelijk te maken.
 2. Voor wat betreft regionaal spoor/tram: bijpassend programma, meer gericht op herkomstverkeer.
 3. Voor wat betreft weginfrastructuur: mogelijke groei capaciteitsvraag Hoofdwegennet/Onderliggend wegennet, niet alleen op de A12, maar op de hele Ring Utrecht en toeleidende hoofdinfrastructuur.
- Vervolgonderzoek moet bepalen welke ruimtelijke reservering verstandig is voor invulling van de hoofdinfrastructuur die nodig is voor de ontwikkeling van de A12-zone.

2.4 Energie

Opgave

Om als regio een belangrijke bijdrage te kunnen leveren aan het tegengaan van klimaatverandering, zoals is afgesproken in het Klimaatakkoord, is het – naast een grote inspanning om het totale energieverbruik te beperken – de opgave om de benodigde energie duurzaam te gaan opwekken via warmte- en elektriciteitsbronnen. Kijkend naar de opwekking van grootschalige elektriciteit via wind en zon gaat het om 1 tot 3,6 TWh (onderzoeksambitie) tot 2030, voor 2040 tussen de 2 en 7,2 TWh (onderzoeksambitie) en voor 2050 tussen de 3 en bijna 11 TWh (onderzoeksambitie). Onderstaande figuur geeft een indruk met hoeveel windturbines of ha zonnepark met de huidige stand van techniek 1 TWh overeenkomt. Om een gevoel voor de ruimtelijke verhouding te geven: de oppervlakte van de hele regio U16 is 117.000 ha*.



Verbeelding 1 TWh (Terawattuur)
Bron: Handreiking 1.1, Nationaal Programma Regionale Energiestrategie.

Regionale Energietransitie

We willen ons in deze contour houden aan de afspraak dat de Regionale Energietransitie (RES) voorstellen zal ontwikkelen, in eerste instantie voor de strategie van de regio tot 2030, met een doorkijk naar 2040 en 2050. De ontwerp-RES is momenteel nog in ontwikkeling en besluiten daarover worden in het voorjaar van 2020 verwacht. Vandaar dat in deze contour een beeld ontbreekt waar deze grootschalige wind- en zonne-energie opgewekt kan worden.

Het is echter duidelijk dat het gaan opwekken van duurzame energie onze stedelijke en landelijke gebieden in de toekomst zal doen veranderen. De in het voorgaande hoofdstuk beschreven ladder gericht op de ontwikkeling bij knopen en de inzet op gebruik van OV en fiets boven

* Bron: Energietransitie regio U16 een verkenning van energieverbruik en -potenties. Definitief rapport 21 december 2018.

auto sluit goed bij het zo min mogelijk doen toenemen van het totale energieverbruik. Uitgangspunt daarbij is energieneutraal of zelfs energieleverend te gaan bouwen. Het is daarbij van belang te beseffen dat er om dit mogelijk te maken, ruimteslag op en onder de grond nodig zal zijn, bijvoorbeeld voor warmtenetten, warmte- en koudeopslag en voor de aanleg en versterking van elektriciteitsnetwerken.

Om meer gevoel te krijgen bij de opgave voor wind- en zonne-energie zijn in het hierop volgende katern verschillende denkrichtingen opgenomen. Dit zijn theoretische denkoefeningen zonder enige beleidsafweging of keuze. Bijvoorbeeld hoeveel duurzame elektriciteit zouden we theoretisch kunnen opwekken als we zoveel mogelijk windenergie langs infrastructuur realiseren of in agrarische gebieden. Of hoeveel kunnen we opwekken als we zoveel mogelijk zonnenvelden realiseren langs infrastructuur, op waterzuiveringen en vuilnisbelten of langs dorps en stadsranden. Binnen deze ruimtelijke contour vindt nog geen keuze plaats of welke onderdelen van denkrichtingen mogelijk interessant kunnen zijn. Hiervoor is eerst verder onderzoek en gesprek nodig, onder andere aan de hand van ruimtelijke verbeeldingen over ruimtelijke randvoorwaarden. Dit onderzoek en gesprek vindt binnen de RES tussen overheden en met belanghebbenden plaats. De bouwsteen Groen en Landschap biedt daarnaast interessante aanknopingspunten voor potentiële nieuwe verdienmodellen voor de landbouw en kan een onderdeel zijn van de transitie en transformatie zoals genoemd bij het landschap.

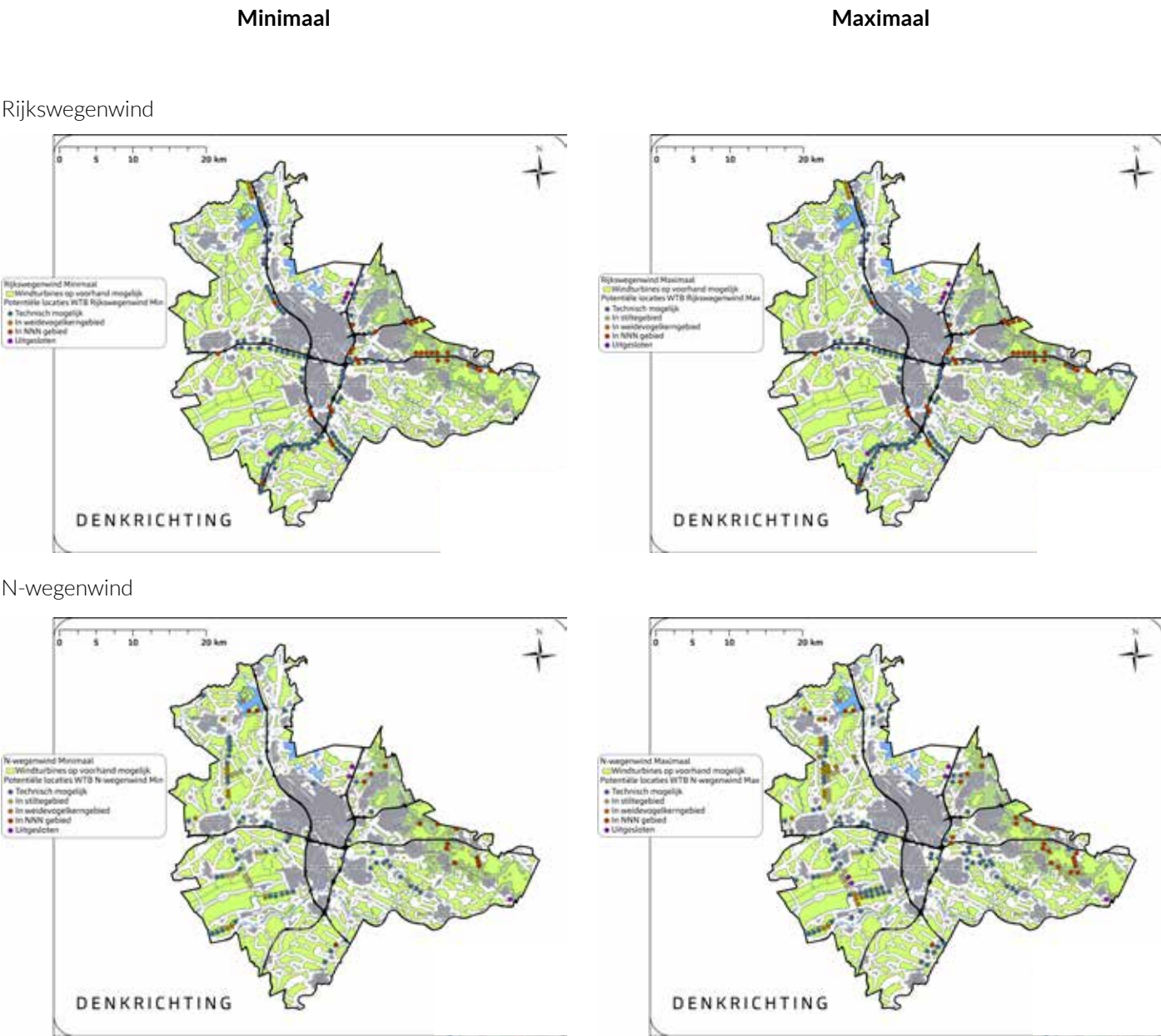
Onderzoeksvragen

- Nadat de RES als pijler input heeft geleverd is het zaak om de energieopgave te koppelen aan de andere ruimtelijke opgaven en waarden, zoals cultuurhistorie en landschap. Hoe komen we samen met de RES tot een integrale visie waarbij ruimtelijke voor- en nadelen, alsmede financiële kosten en baten van de energieopgave op een goede manier worden verdeeld?

Katern: Denkrichtingen energie

In dit katern ziet u een reeks van denkrichtingen betreffende grootschalig wind en zonne-energie RES U10/U16. Deze denkrichtingen zijn theoretische denkoefeningen zonder enige beleidsafweging of keuze. In de varianten maximaal is onderzocht hoeveel wind of zon er maximaal in de betreffende denkrichting gerealiseerd kan worden met de huidige technieken. In de varianten minimaal is een eerste ordening aangebracht, bijvoorbeeld dat geen windturbine solitair staat of windturbines zijn op een rechte lijn geplaatst. Minimaal is geen beleidsuitspraak dat dit een minimum is. Uiteraard wordt binnen de RES ook grootschalig zon op dak onderzocht.

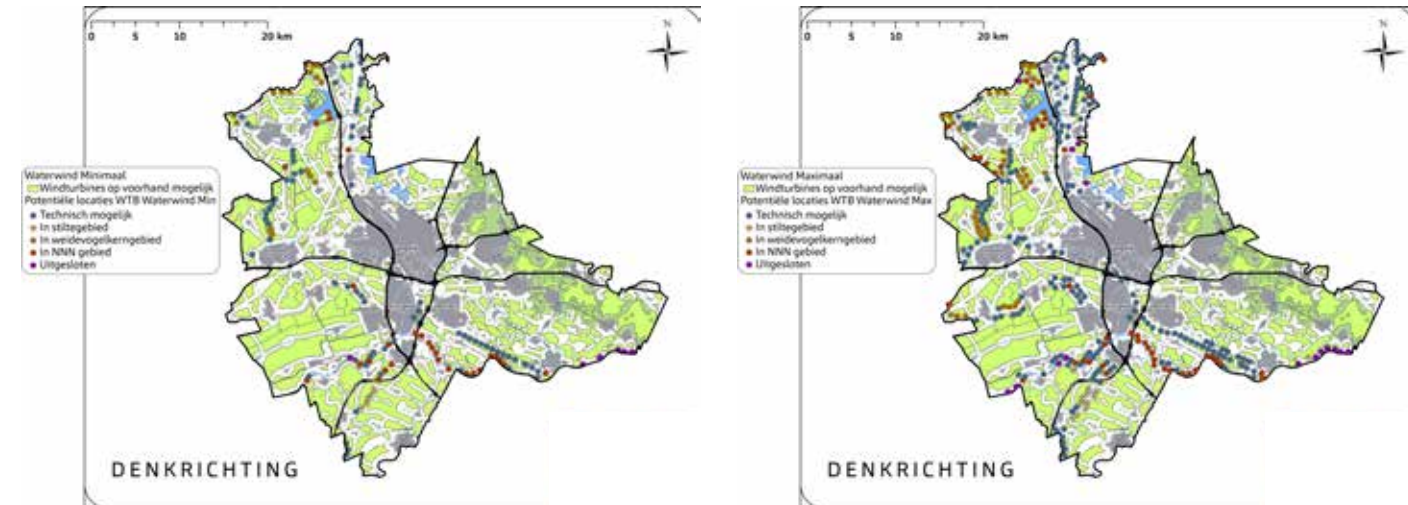
Denkrichtingen wind



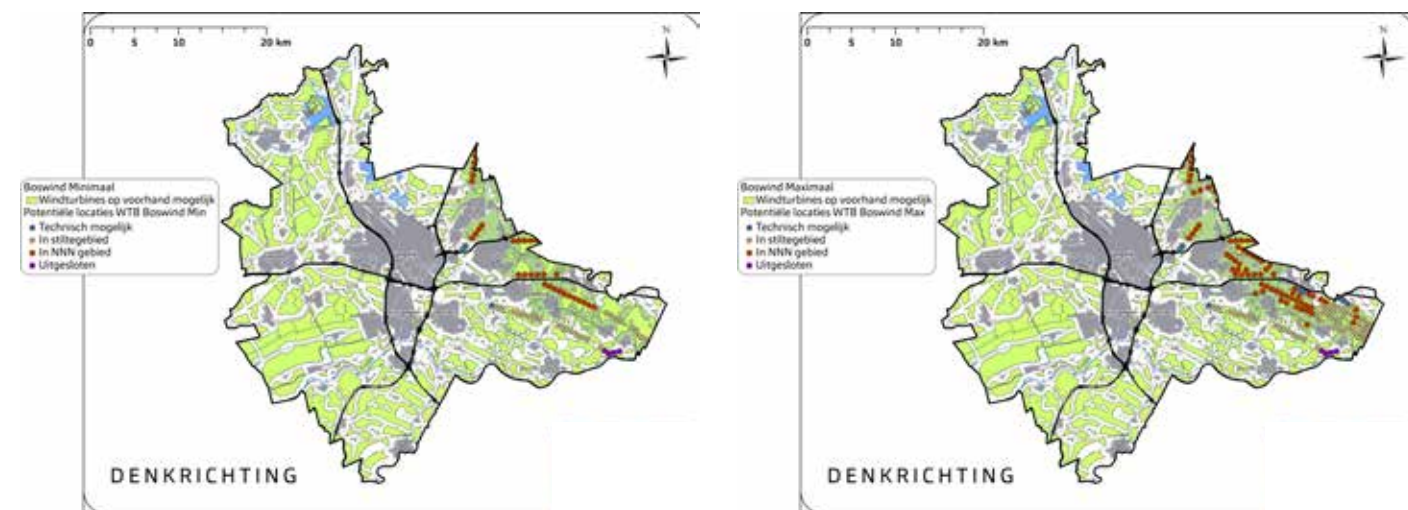
Minimaal

Maximaal

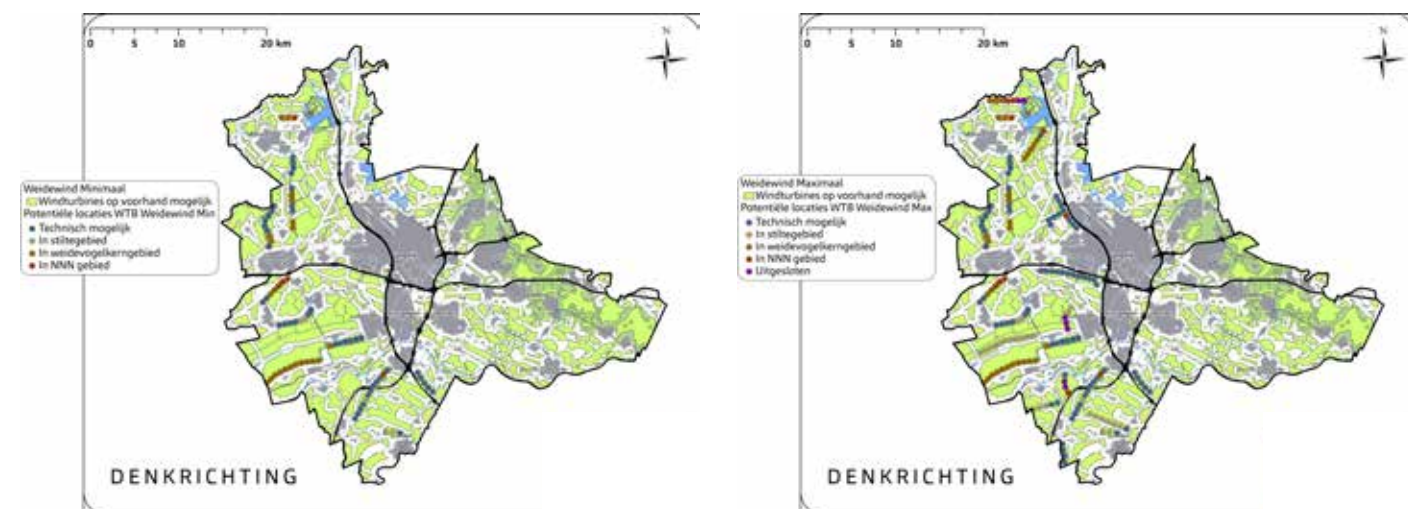
Waterwind



Boswind



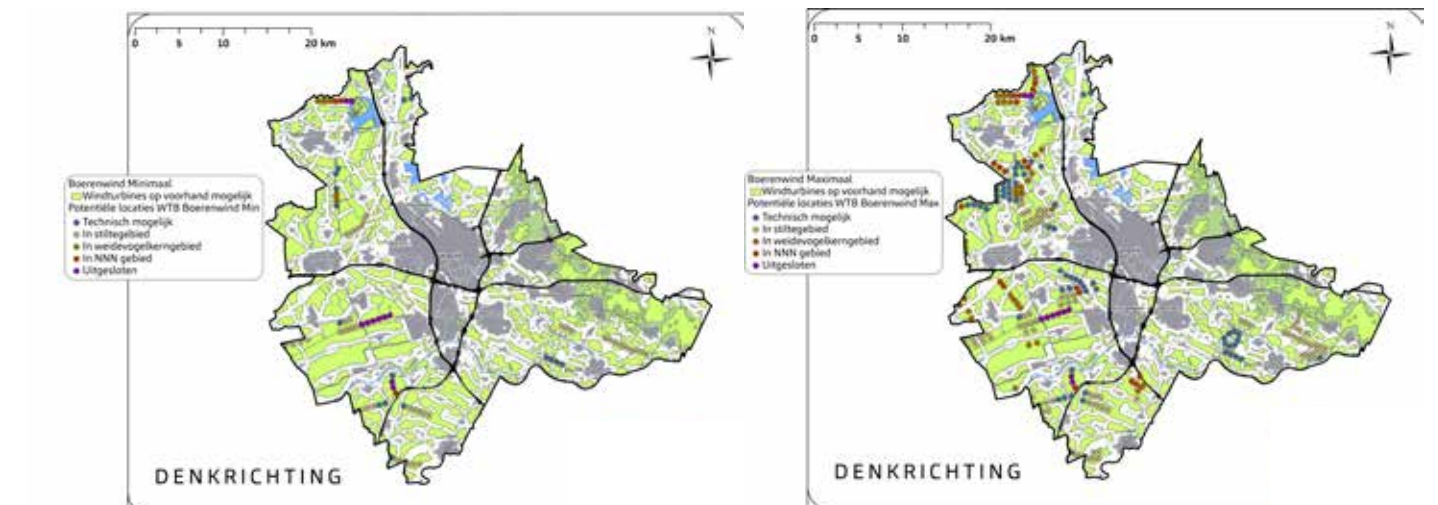
Weidewind



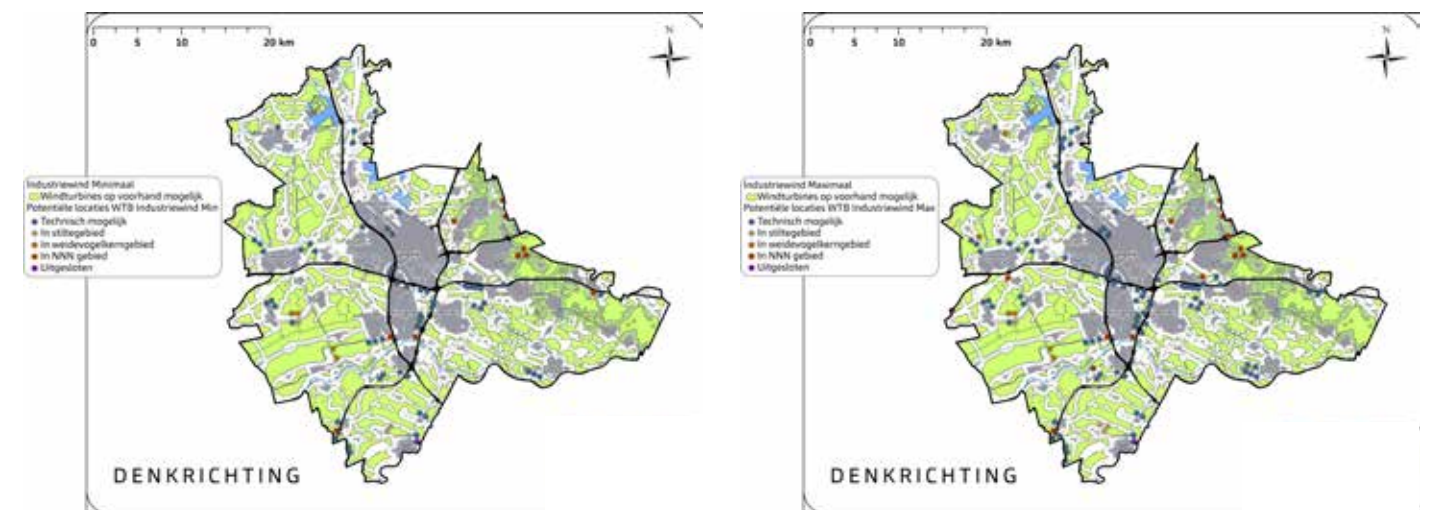
Minimaal

Maximaal

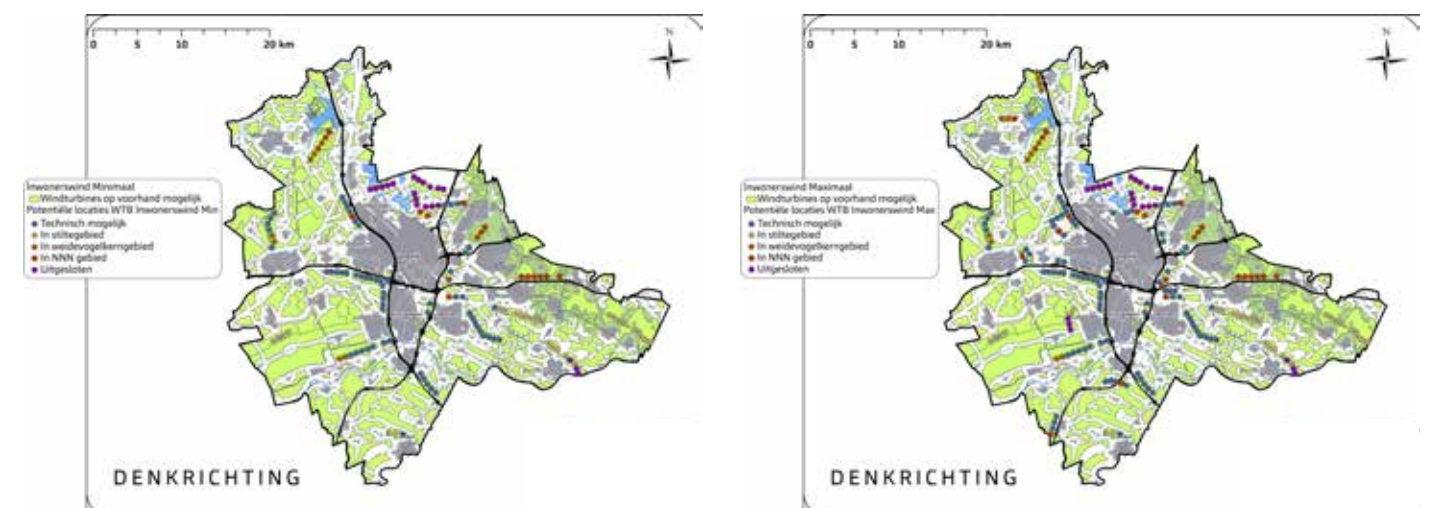
Boerenwind



Industriewind

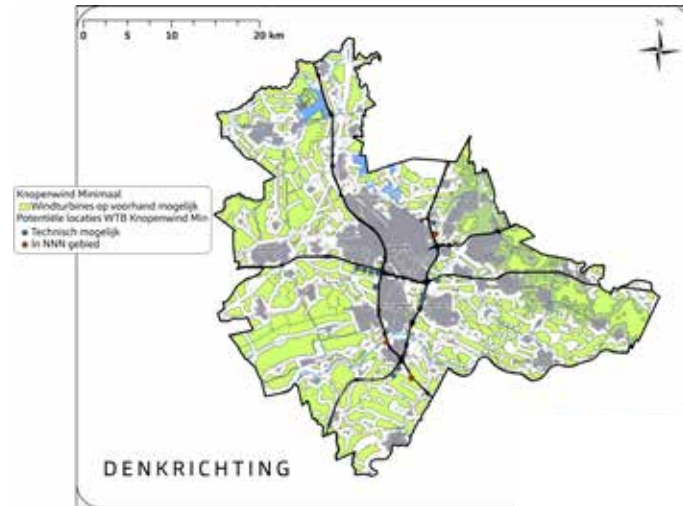


Inwonerswind



Minimaal

Knopenwind

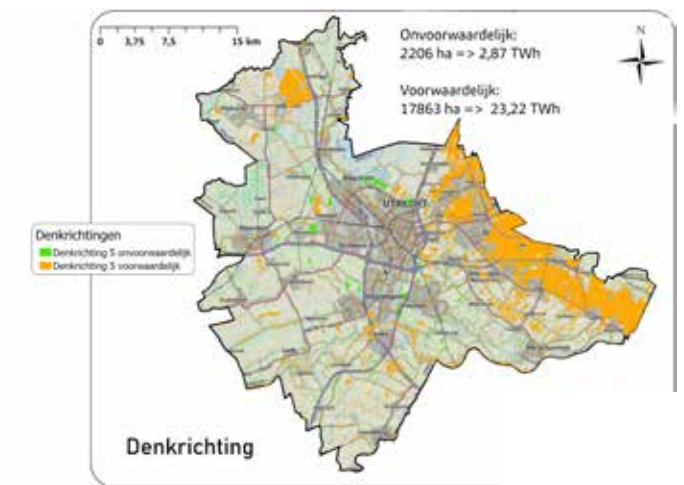
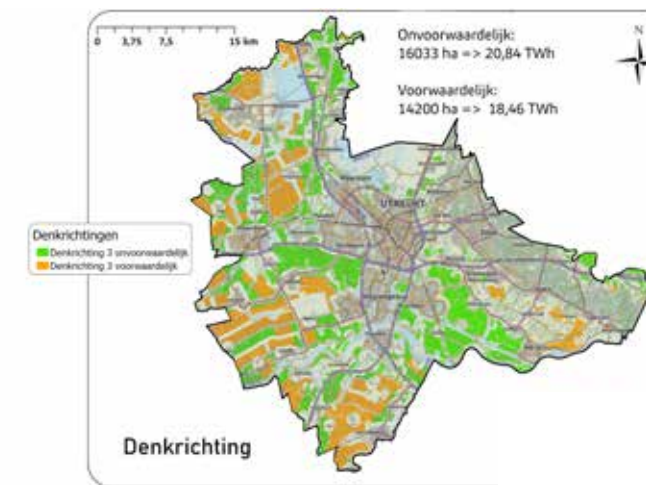
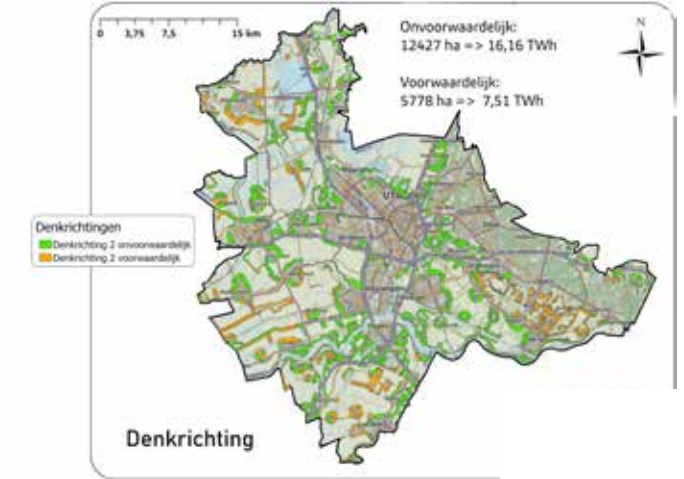


Maximaal

Noorderwind



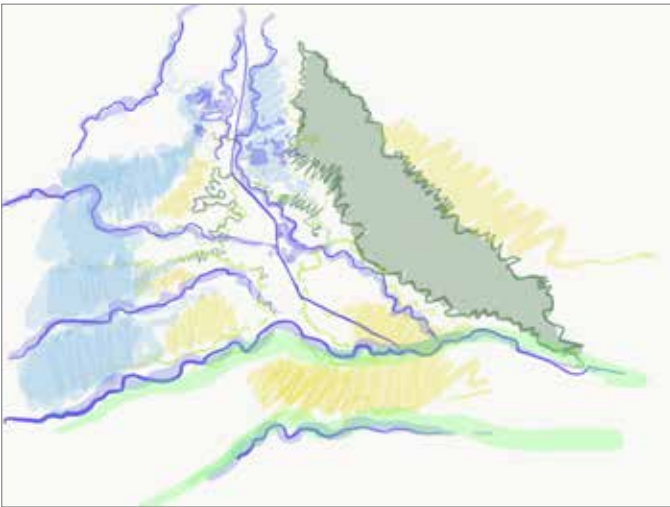
Denkrichtingen zon



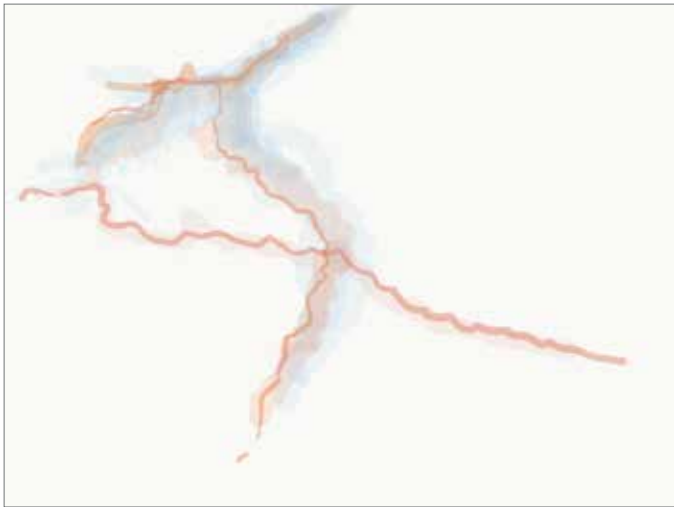
2.5 De schaalsprongen in lagen

Schetsmatige visualisering van de verschillende ruimtelijke opgaven in hun onderlinge samenhang. De afbeelding is van onder naar boven te lezen: van landschap opbouwend naar verstedelijking.

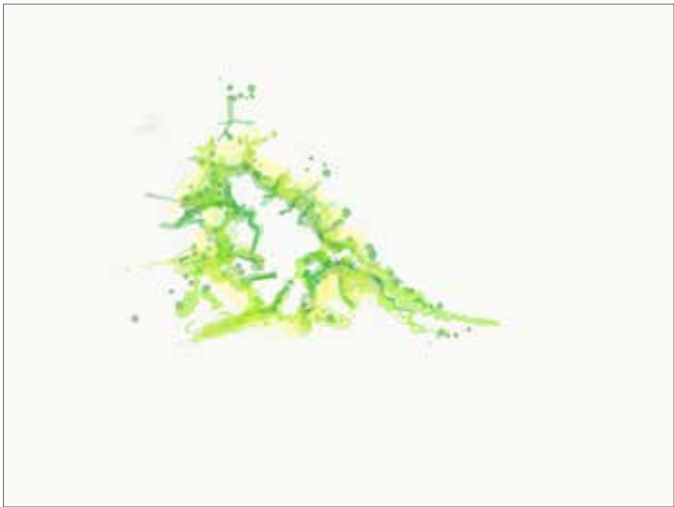
Landschap



Landschap : robuuste ecologische verbindingen, groen-blauwe verbindingen.

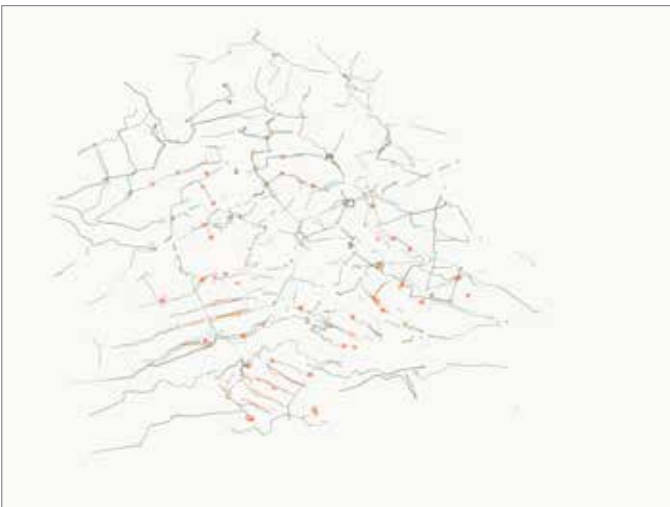


Cultuurhistorie



Ringpark/scheggen/groene verbinding stand en land

Verstedelijking en mobiliteit



Vitaal netwerk kleine kernen



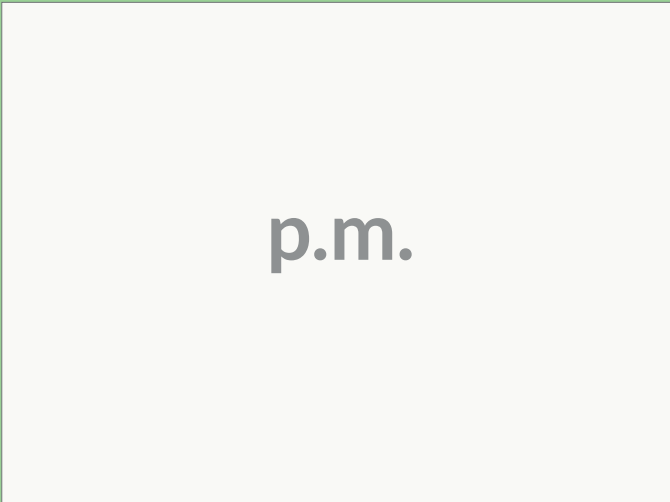
Draaischijf NL



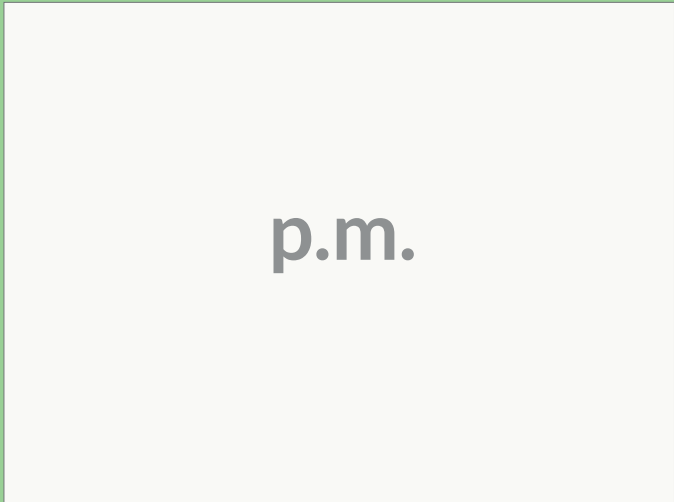
Vitaal netwerk knooppunten

Energie

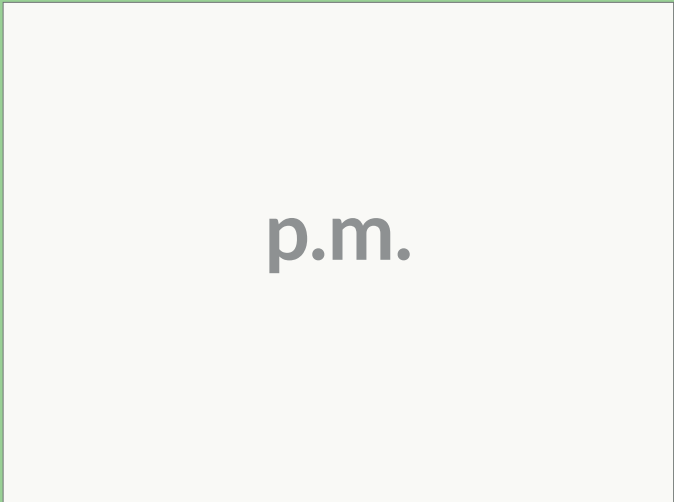
Dit is onderdeel van katern gedachtenexperimenten wind.



Windenergie



Zonne-energie



Divers (bijv. geothermie)

Energie en wind

Vitaal netwerk knooppunten

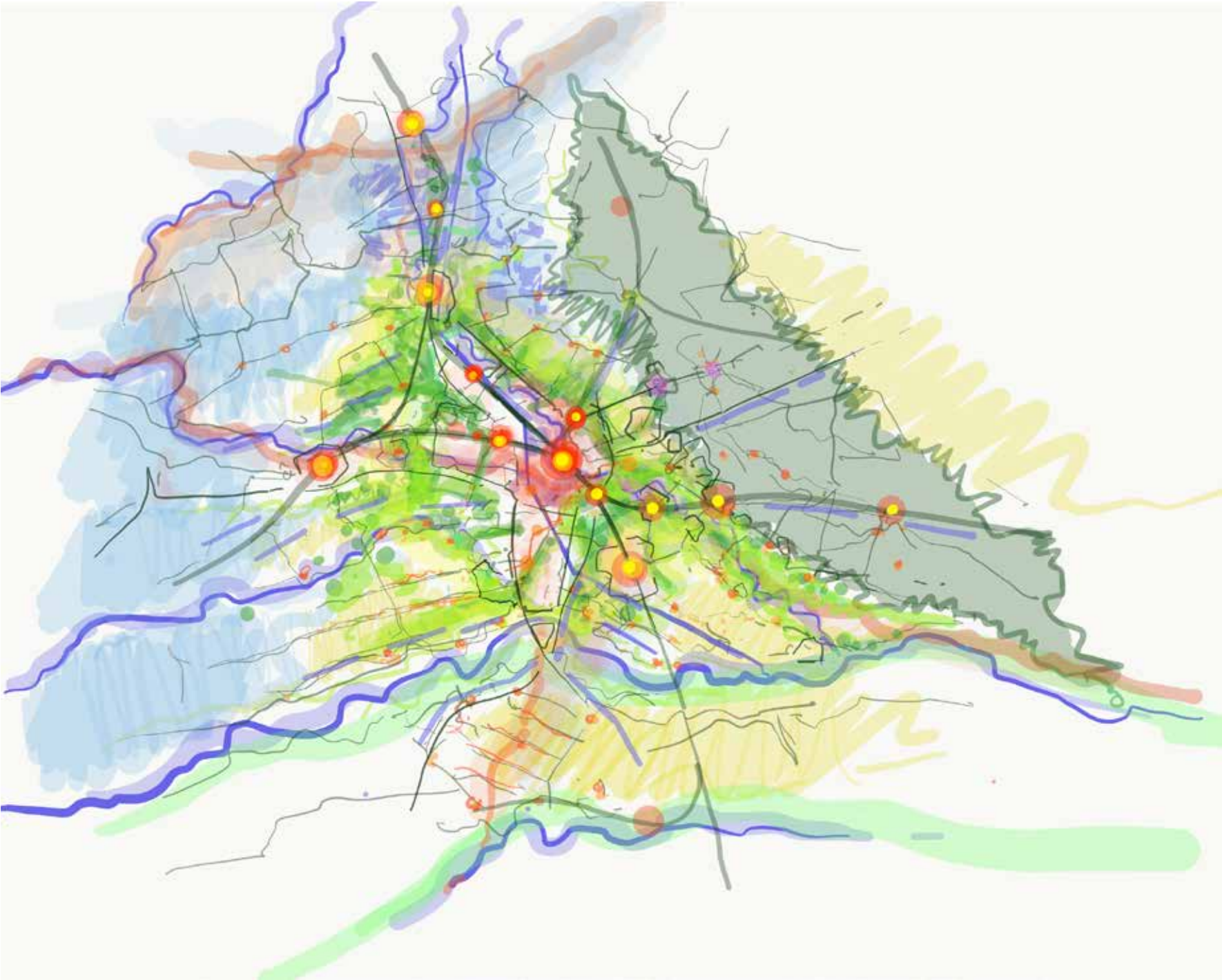
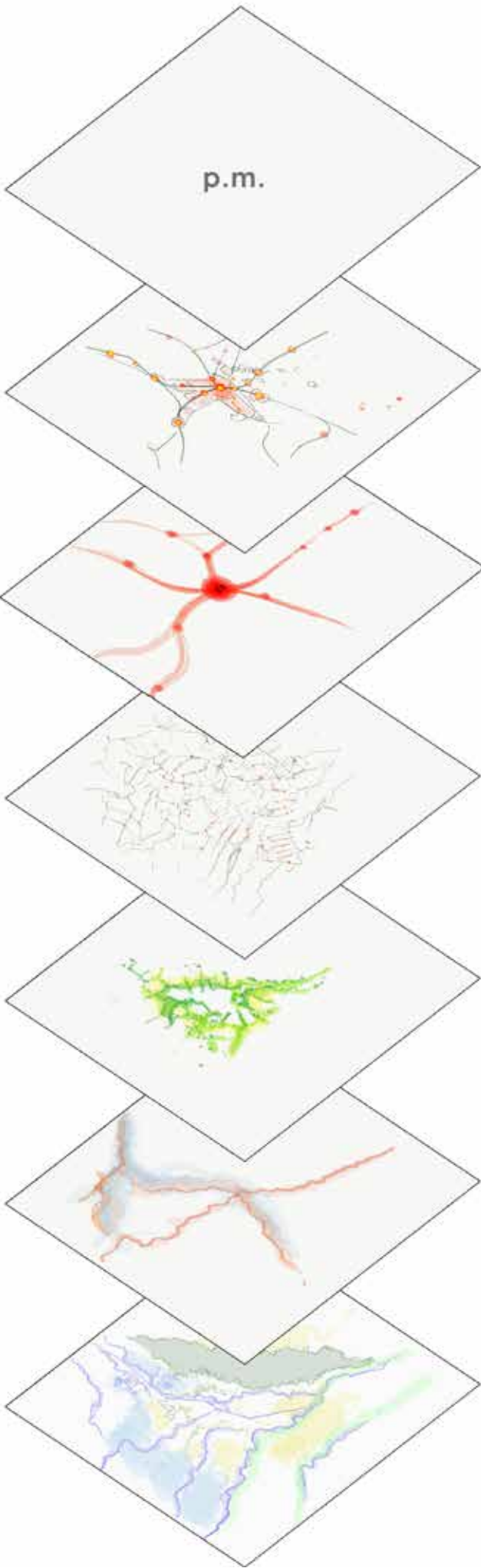
Draaischijf NL

Netwerk vitale kernen

Ringpark/scheggen/groene
verbinding stand en land

Cultuurhistorie

Landschap



Schetmatige samenhang van de opgaven.



3

ONTWIKKELING

In dit hoofdstuk wordt de ontwikkelstrategie voor de regio beschreven aan de hand van mogelijkheden, nog te maken keuzes, fasering en programmering.



Ontwikkelstrategie

In dit hoofdstuk wordt de ontwikkelstrategie van de regio ruimtelijk verbeeld. En wordt scherp welke mogelijkheden er zijn, waaruit we nog kunnen en moeten kiezen, en waarvoor fasering en programmering nodig zijn.

Er zijn twee overzichtskaarten waarop alle opgaven samenkomen. In hoofdstuk 2 is helder geworden dat het abstractieniveau van de beschikbare informatie verschilt per opgave. Waar de bouwsteen een ruimtelijke vertaling in beeld heeft gebracht, is dit opgenomen op de kaartbeelden.

De kaarten laten zien wat de opties zijn, als de ladder van ruimtelijke ontwikkelstrategie, zoals beschreven in hoofdstuk 1.7 wordt toegepast. Deze ladder is een beleidsstrategie die niet absoluut kan worden toegepast, omdat deze mogelijk spanning oplevert met de fasering en programmering in de praktijk.

De 'Kaart van Altijd' is gebaseerd op de uitgangspunten waarover al besluitvorming heeft plaatsgevonden: bijvoorbeeld bestaande plannen voor 67.000 woningen en de MIRT-verkenning. Dit zijn bestaande plannen die naar verwachting voor 2030 uitgevoerd worden. En die moeten passen in de ontwikkelingen voor de lange termijn (de no regrets).

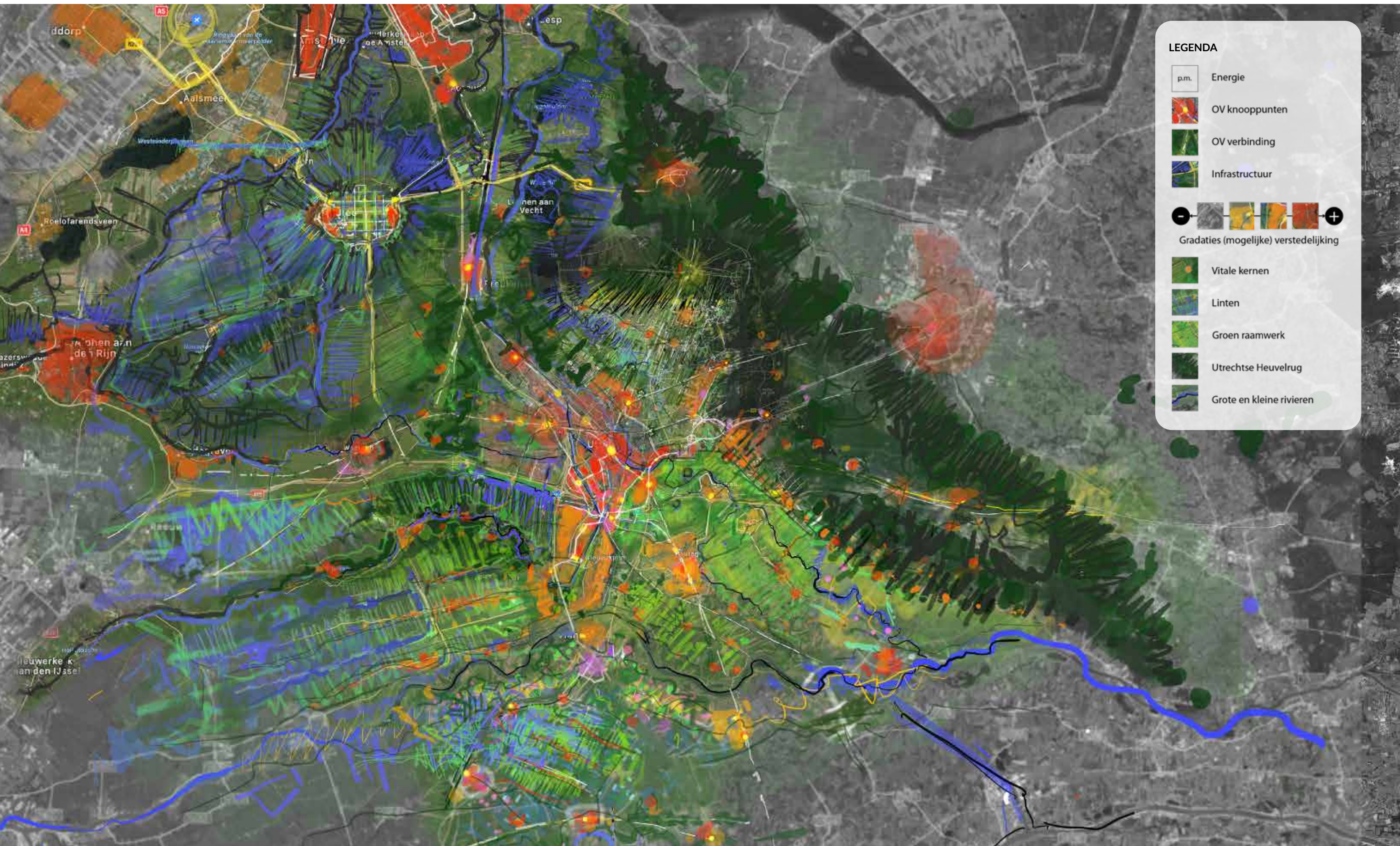
De 'Kaart van Alles' bevat een caleidoscoop van ruimtelijke opties voor de periode na 2030. Dit betreft opties en overmaat aan plancapaciteit en biedt ruimte voor nadere keuze, afweging en concretisering. De kaarten verbeelden ook de onderzoeksvragen.

De ruimtelijke strategie is vervolgens concreet uitgewerkt voor het thema wonen, omdat daarvoor de meest concrete informatie beschikbaar is: aantallen en locaties. Een tabel met bandbreedtes is opgenomen. Voor groen/landschap, energie, economie is nog een concretiseringsslag nodig om dit op eenzelfde wijze te doen.

3.1 'De Kaart van Altijd'

De 'kaart van altijd' is gebaseerd op de regionale uitgangspunten waarover al besluitvorming heeft plaatsgevonden in raden zoals bestaande plannen voor 67.000 woningen en OV uitwerking in de MIRT-verkenning (ziep. 60). Deze plannen worden naar verwachting voor 2030 uitgevoerd en passen in de ontwikkelingen voor de lange termijn (de no regrets). Deze bestaande plannen sluiten dan ook goed aan bij de verstedelijkingsstrategie. Het gros is ondersteunend aan de vitaliteit van kernen en wordt binnenstedelijk en in de nabijheid van OV-knooppunten gerealiseerd.

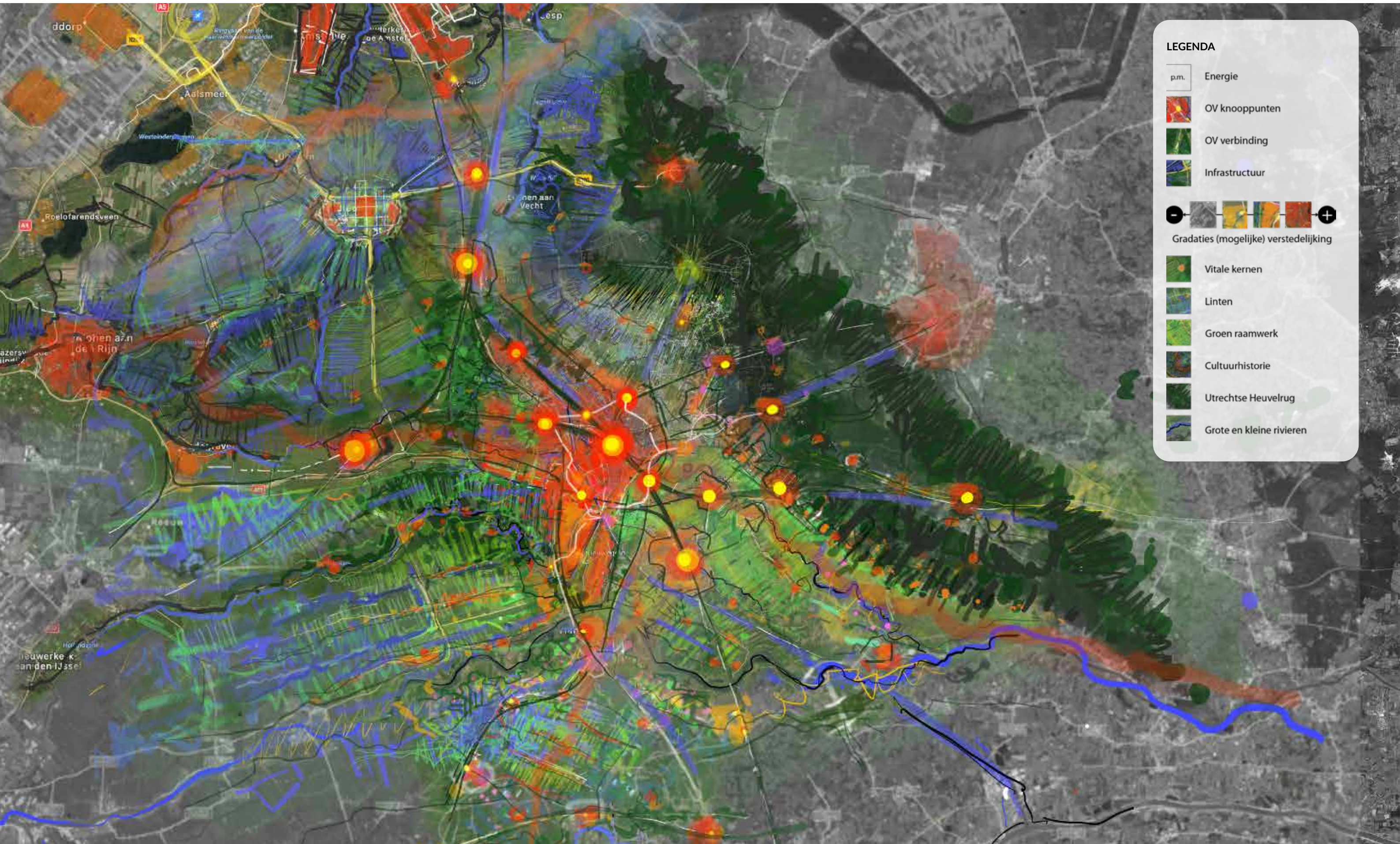
*Binnenstedelijk en binnenstedelijk nabij bestaande OV-knooppunten
Lokaal maatwerk voor vitale kernen*



3.2 ‘De Kaart van Alles’

De kaart van alles bevat een caleidoscoop van alle ruimtelijke opties voor de periode na 2030. Dit betreft een overmaat aan plancapaciteit en biedt ruimte voor nadere keuze, afweging en concretisering. De kaarten verbeelden ook de onderzoeksvragen. In de uitwerking naar het perspectief REP wordt concreet wat kansrijke opties zijn voor de regio tot 2040. Er zullen opties afvallen of concreter in beeld komen. Ook kunnen ontwikkelingen die nu op de kaart van alles staan naar de kaart van altijd verschuiven en voor 2030 tot uitvoering komen.

Verstedelijkingsstrategie: buitenstedelijk nabij bestaande OV-knooppunten & ontwikkelkansen nabij nieuwe OV-knooppunten en buitenstedelijk met hoogwaardig OV



‘De Kaart van Altijd’

Binnenstedelijk en binnenstedelijk nabij bestaande OV knooppunten

Richting 2030 is in grote lijnen de ruimtelijke ontwikkeling van de regio bekend. Binnenstedelijk, vooral nabij bestaande OV-knooppunten, worden nog ca. 67.000 woningen gerealiseerd en werkmilieus toegevoegd. Hier vindt veelal verdichting en transformatie plaats binnen het bestaande bebouwde gebied.

Deze ontwikkeling is al zichtbaar in de ontwikkelingen in bijvoorbeeld Woerden, Maarssenbroek en Nieuwegein. Omdat het lastig lijkt om alle plancapaciteit tijdig te benutten, denken we ook voor deze periode al na over nieuw planaanbod. We verkennen maatregelen om een eerste invulling van het wiel met spaken te realiseren aan de zuidkant van de stad Utrecht die de grote druk op het Utrechtse mobiliteitsnetwerk moeten opvangen en mogelijkheden bieden om op door te ontwikkelen. We voegen extra woningen toe bij kernen om de vitaliteit en kwaliteit van deze kernen te borgen. Ook gaan we meer verstedelijken rond bestaande knopen als Houten, Breukelen en Zuilen/Leidsche Rijn Centrum. Onderdeel van de ontwikkeling is de inzet op goede verbindingen voor fiets, OV en auto tussen knopen en kernen. Voor wat betreft fiets leggen we die bij voorkeur aan in aantrekkelijke groene scheggen die in groenblauwe linten doorlopen in de steden en dorpen. We werken aan barrières van (snel)wegen, kanalen en spoorlijnen in deze verbindingen te slechten. Er zijn goed bereikbare natuur- en recreatiegebieden in en om de steden gerealiseerd. Het ‘Ontwikkelbeeld Groen en Landschap U16’ is hierbij als uitgangspunt genomen. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van ideeën uit het Ringpark-concept.

Voor de landbouwkerngebieden is een transitie in gang gezet waarbij toegewerkt wordt naar een meer natuur inclusieve bij voorkeur op de regio georiënteerde duurzame landbouw. In de nattere gebieden is, na een verkennende fase, een start gemaakt met de transformatie naar hierbij passende vormen van een meer watergebonden bodemgebruik.

De verstedelijkingsstrategie gericht op binnenstedelijke bouwen rond knopen heeft een relatief gunstig effect op energieverbruik als gevolg van verdichting met de focus op OV, fiets en voetganger, en biedt daarnaast ruimte om in stad en landschap bronnen voor duurzame energie te realiseren.

‘De Kaart van Alles’

Buiten stedelijk nabij bestaande OV knooppunten

Vanuit kwalitatieve kansen, urgenties, ambities en om tegemoet te komen aan de doelstellingen die we als regio willen waarmaken zien we na 2030 meer mogelijkheden. Een volgende stap in de ruimtelijke ontwikkeling van de regio is het invullen van kansen om buitenstedelijk bij bestaande knooppunten woon- en werkmilieus toe te voegen. Bijvoorbeeld bij Breukelen en Bunnik is knoopwaarde aanwezig die benut kan worden door in de nabijheid te bouwen. Daarnaast zijn er door de realisatie van het wiel nieuwe knopen ontstaan voor het toevoegen van stedelijke woonmilieus aan de randen van de stad. De A12-zone is hier een voorbeeld van, evenals een stedelijke ontwikkeling bij Lunetten-Koningsweg. We reserveren ruimte om een infrastructurele bypass in de A12-zone mogelijk te houden.

De realisatie van verstedelijking bij een of meerdere genoemde knopen heeft invloed op het gebruik en beleving van delen van het landschap nabij deze knopen. Als regio zien we ook andere mogelijkheden, ieder met specifieke onderzoeksvragen. De realisatie van een of meerdere genoemde ingrepen heeft invloed op het gebruik en beleving van delen van het landschap nabij steden. Sommige locaties zijn gesitueerd in relatief natte delen van de regio en zullen bij realisatie vragen om stevige maatregelen m.b.t. klimaatadaptatie/klimaat-adaptief bouwen. Door het benutten van deze locaties voor wonen/werken kunnen deze locaties op langere termijn niet benut worden voor de realisatie van windenergie. Tevens heeft verstedelijking op deze locaties gevolgen voor de landbouw en de vitaliteit van de kernen in de betreffende gebieden. In bestaand stedelijk gebied wordt ingezet op klimaatadaptie, waarbij gelijktijdige kansen voor vergroening van bestaand stedelijk gebied kunnen worden benut.

De verdichting bij buitenstedelijke OV-knooppunten kan als kans dienen voor het realiseren van goed bereikbare poorten naar het landschap. In totaal zijn er binnenstedelijk (al dan niet bij knooppunten) en buitenstedelijk bij bestaande knooppunten kansen circa 200.000 woningen te realiseren. Wanneer al deze locaties in volle omvang tijdig gerealiseerd worden biedt deze verstedelijkingsstrategie daarmee mogelijkheden om de opgave te accommoderen.

Bij het verzwaren van het programma voor stedelijke ontwikkeling en mobiliteit neemt gelijktijdig ook het programma voor natuur, groen en recreatie toe. Waarbij bereikbaar en kwalitatief hoogwaardig en beleefbaar groen, landschap, natuur en cultuurhistorie meer inzet vragen om de kernkwaliteiten van een groene verbonden regio in stand te houden en barrières te slechten. Zodat voor mens en natuur de verbinding met en in het landschap behouden blijft middels een fijnmazige groenblauwe dooradering vanaf de woonomgeving tot in het landschap.

De verstedelijkingsstrategie gericht op het realiseren van buitenstedelijke locaties heeft een relatief negatief effect op de toename het energieverbruik als deze locaties niet goed verbonden zijn aan het OV-knooppuntennetwerk. Door het benutten van deze locaties voor wonen/werken kunnen deze locaties op termijn niet benut worden voor de realisatie van windenergie. Wel bieden zij de mogelijkheid om energie-neutrale is zelfs energieleverende wijken te realiseren.

3.3 Inventarisatie woningbouwaantallen

Inventarisatie potentiële verstedelijkingslocaties U10 lange termijn

Ruimtelijke ontwikkelstrategie

Om invulling te geven aan gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen, heeft de U10 in de Ruimtelijk Economische Koers uitspraken gedaan. Vervolgens is een verstedelijkingsstrategie nader uitgewerkt, aangezien hiervoor veel concrete informatie beschikbaar is. Het raakt zeer nauw aan andere thema's en de ruimtelijke strategie kan worden aangevuld met ordeningsprincipes uit andere thema's na concretere uitwerking aan bestuurstafels (sectoraal). Bij de uitwerking van het perspectief wil het REP deze ordeningsprincipes meenemen.

Principes van verstedelijking

Voor de principes van verstedelijking geldt het volgende:

- Lokaal maatwerk is mogelijk om de vitaliteit en/of de ruimtelijke kwaliteit te vergroten.
- Daarnaast hanteren we bij de keuze voor verstedelijkingslocaties (wonen, werken, voorzieningen) de volgende ladder:
 1. Binnenstedelijk en binnenstedelijk nabij bestaande OV-knooppunten;
 2. Buitenstedelijk nabij bestaande OV-knooppunten;
 3. Ontwikkelkansen nabij nieuwe OV-knooppunten en buiten stedelijk met hoogwaardig OV.

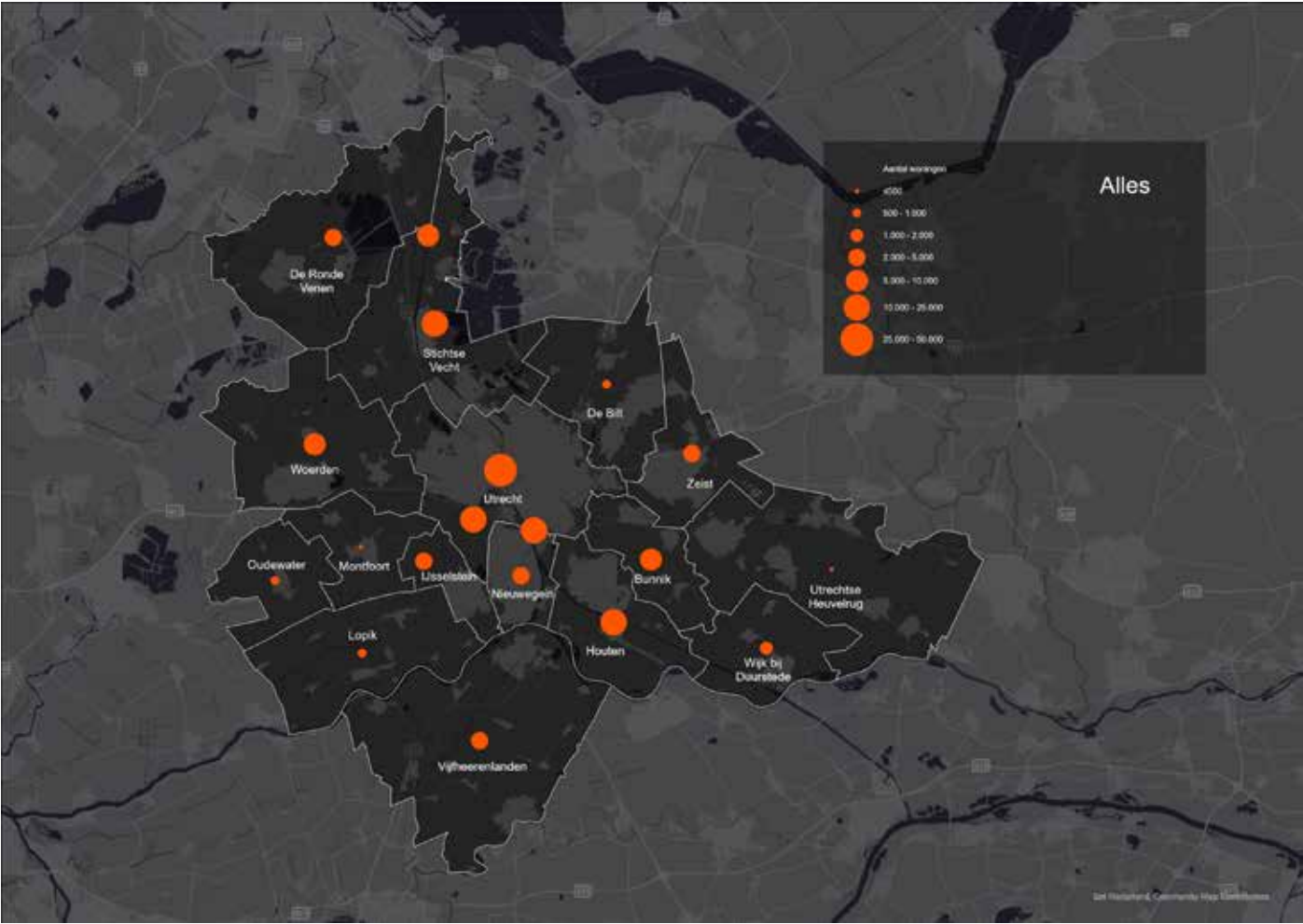
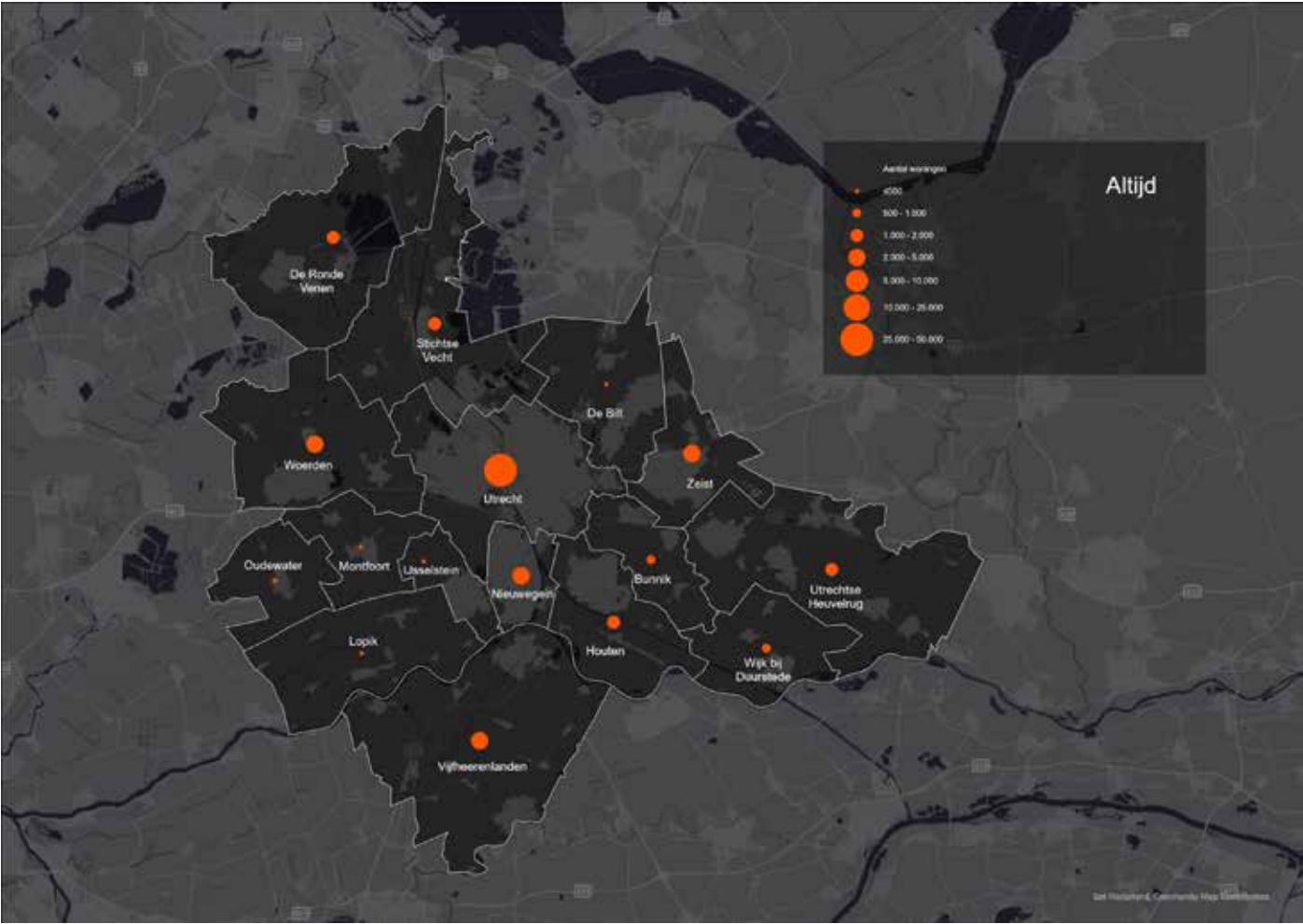
Programmering & Fasering

De overzichtskaarten van 'Kaart van Altijd' en 'Kaart van Alles' bevatten deels witte vlekken en een ruime over programmering die ruimte biedt voor nadere keuzes. De kaartbeelden maken helder wat er mogelijk is als de ladder verstedelijking wordt toegepast. Deze ladder is een beleidsstrategie die niet absoluut kan worden toegepast, omdat deze spanning op kan leveren met de programmering in de praktijk (fasering). Projecten kunnen afvallen of eerder of later in de tijd worden gerealiseerd op basis van:

- Urgenties: bijvoorbeeld op de woningmarkt of de mobiliteitsopgave;
- Ruimtelijke kwaliteitsslag: bijvoorbeeld ontwikkeling van kernrandzones, kwalitatieve woningbehoefte;
- Haalbaarheid en Realiseerbaarheid: bijvoorbeeld energie, klimaatadaptatie, mobiliteitsoplossingen of woningbouwlocaties.

Kaarten van 'Altijd' en 'Alles' in cijfers

In de kaarten zijn verschillende locaties opgenomen in de kaart van altijd en in de kaart van alles waar verstedelijking plaats kan vinden. Het bevat een veelheid aan ruimtelijke mogelijkheden voor de (middel) lange termijn. In onderstaande tabellen is opgenomen hoe dit is verdeeld naar gemeenten en naar trede in de verstedelijkingsstrategie.

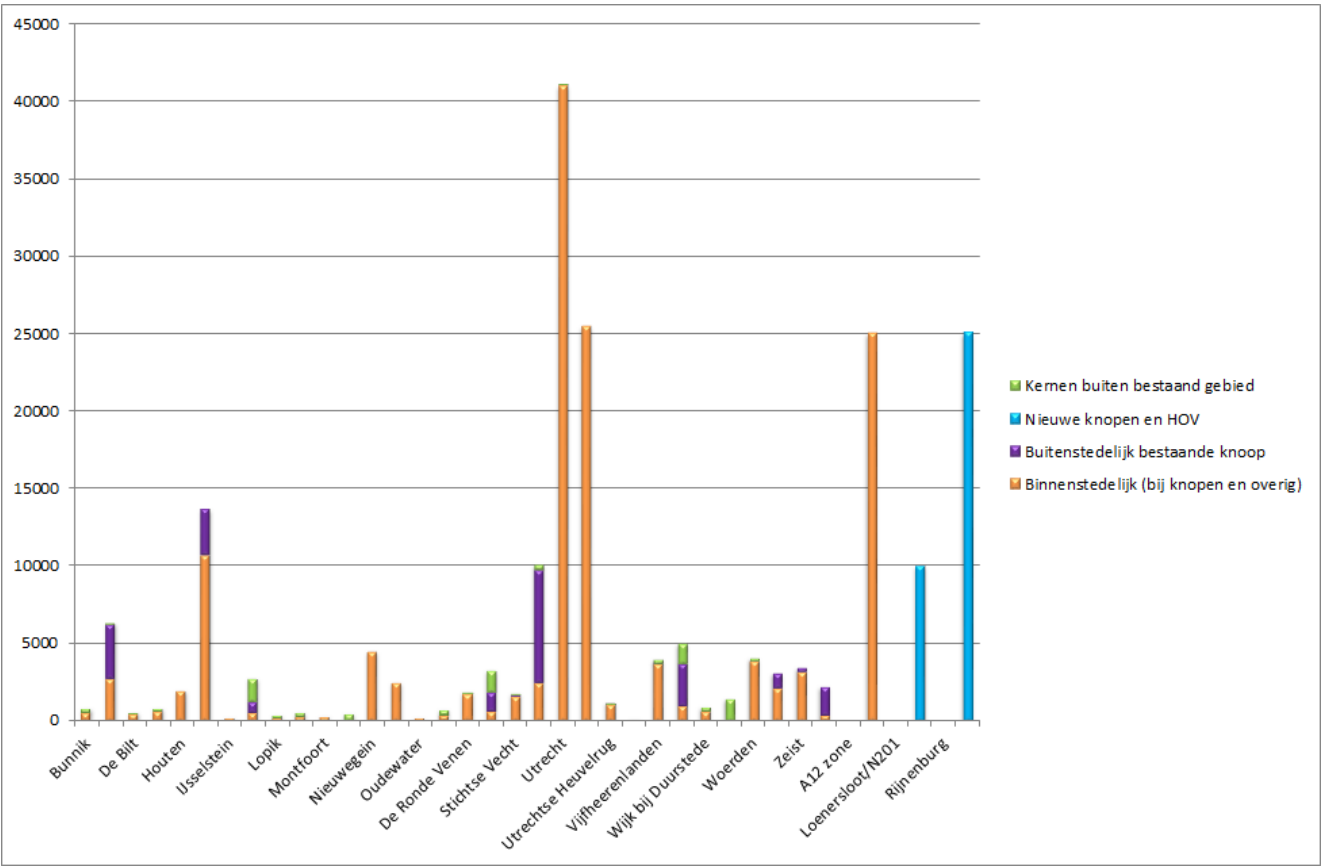


Woningbouwpotentie naar verstedelijkingstrategie ^{1, 10}

	Kaart van Altijd ³	Kaart van Alles ^{2,4}	Totaal ⁶
Binnenstedelijk en binnenstedelijk nabij bestaande OV knooppunten	64950	74700	139650
Buiten stedelijk nabij bestaande OV knooppunten	550	21250	21800
Ontwikkelen buitenstedelijk nieuwe OV knooppunten en hoogwaardig OV ⁷	0	35000	35000
Uitbreiding van kernen (buiten bestaand bebouwd gebied) ⁵	1100	7350	8450
Totaal ⁹	66600	138300	204900

Woningbouwpotentie naar verstedelijkingstrategie ^{1, 8, 10}

	Kaart van Altijd ³	Kaart van Alles ^{2,4}	Totaal
Bunnik	800	6300	7100
De Bilt	500	850	1350
Houten	1900	13650	15550
IJsselstein	200	2700	2900
Lopik	350	550	900
Montfoort	250	450	700
Nieuwegein	4500	2500	7000
Oudewater	150	700	850
De Ronde Venen	1800	3200	5000
Stichtse Vecht	1750	10100	11850
Utrecht	41000	25500	66500
Utrechtse Heuvelrug	1100	100	1200
Vijfheerenlanden	3950	5000	8950
Wijk bij Duurstede	850	1400	2250
Woerden	4000	3100	7100
Zeist	3500	2200	5700
A12 zone ⁷	0	25000	25000
Loenersloot/N201 ⁷	0	10000	10000
Rijnenburg ⁷	0	25000	25000
Totaal ⁹	66600	138300	204900



Interpretatie en kanttekeningen bij de tabellen

- De tabellen bevatten afgeronde cijfers, de volledige cijfers behorende bij figuur zijn opgenomen in bijlage 3.
- In de tabel zijn de cijfers in kolom Kaart van alles de extra potentie naast de Kaart van altijd.
- De 'kaart van altijd' is gebaseerd op de regionale uitgangspunten waarover al besluitvorming heeft plaatsgevonden in raden op basis van bouwstenen van bestuurstafels bijvoorbeeld bestaande plannen voor 67.000 woningen. Extra potentie staat op de kaart van alles, ook als er al lokaal besluitvorming is geweest.
- De kolom 'kaart van alles' bevat alle opties die na 2030 in beeld zijn. Deze kaart bevat een ruime overprogrammering die nadere concretisering, keuzes, prioritering en programmering vergt. Daarbij zijn de randvoorwaarden voor ontwikkeling zoals bereikbaarheid, ro beleid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit, haalbaarheid en politiek en maatschappelijk draagvlak nog niet in beeld.
- In veel gemeenten dragen de extra woningbouwaantallen bij aan de vitaliteitsopgave. Soms zijn dit binnenstedelijke locaties, soms buitenstedelijk bij bestaande knopen en soms overige locaties buiten het bestaande bebouwde gebied. De aantallen tbv vitaliteit zijn dan ook verdeeld over die categorieën. De vastgestelde en geïnventariseerde mogelijkheden zijn meegenomen, daarnaast zal lokaal maatwerk nodig zijn om de opgaven en mogelijkheden in beeld te brengen.
- Verschillende gemeenten hanteren een bandbreedte in hun woningbouwambities. Het maximum van de bandbreedtes is opgenomen in de kolom Kaart van alles. Waar een dergelijke ambitie bekend is, is toegerekend naar dit getal in de Kaart van alles, waar dit niet bekend is betreft het de mogelijkheden die

- eerder in beeld zijn gebracht door Site, aangevuld met de visie van KuiperCompagnons op basis van de gesprekken in 2019.
- Rijnenburg en Loenersloot/N201 zijn apart opgenomen buitenstedelijke locaties waar momenteel geen OV-knoop aanwezig is, de A12 zone is ook apart opgenomen. Hier betreft het binnenstedelijk gebied waar nog wel knooppuntontwikkeling nodig is. Zowel bij de A12 zone als bij Loenersloot/N201 kan de woningbouw in meerdere gemeenten worden gerealiseerd.
- Het detailniveau van de cijfers verschilt sterk. Het betreffen optellingen van alle plannen, ambities en mogelijkheden. Per locatie verschilt het daarmee ook hoe concreet deze mogelijkheden in beeld zijn.
- De woningbehoefte in de regio is 104.000 woningen tot 2040. We zoeken 30% plancapaciteit extra, om hiermee planuitval op te vangen. Er is behoefte aan keuzes over de verstedelijkingsrichting en -locaties. De ambities uit de REK U10 om de regio voor gezond stedelijk leven te zijn en de inzichten uit het MIRT onderzoek zijn daarbij leidend.
- Alleen voor wonen is deze informatie beschikbaar, voor de andere bouwstenen is er geen plancapaciteit beschikbaar die op kaart kan worden verbeeld.
- Er is een aantal specifieke locaties waarvoor een groot potentieel programma (met ruime bandbreedte) is opgenomen (binnenstedelijk Utrecht, A12 zone, Rijnenburg, Loenersloot/ N201). De haalbaarheid en realiseerbaarheid van deze locaties moet nog nader worden onderzocht. De variatie in deze bandbreedte heeft directe impact op de totaalcijfers van de te realiseren woningen in de regio.



4

DEELGEBIEDEN

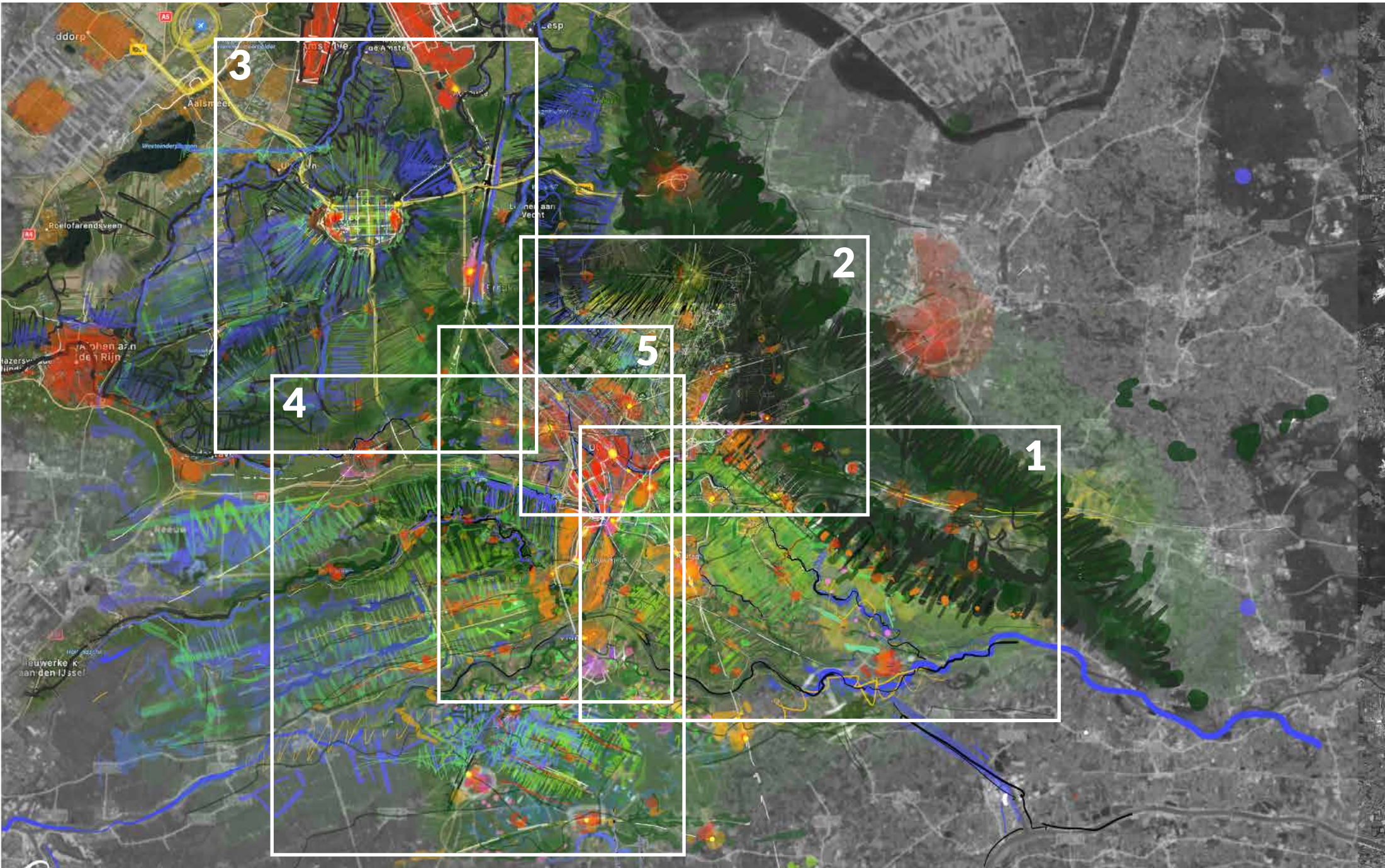
In dit hoofdstuk worden ontwikkelmogelijkheden beschreven en mogelijke thema's voor samenwerking aangereikt die eventueel in deelgebieden verder uitgewerkt zouden kunnen worden. Hier kan ook rekening gehouden worden met grensoverschrijdende samenwerking.

Om de grote uitdagingen in de komende decennia adequaat het hoofd te bieden is een actieve benadering noodzakelijk die aansluit op alle bestuursniveaus, van Rijk, Provincie, Waterschappen en gemeenten. De koppeling van korte en lange termijn aanpak staat hierbij centraal: opgaven op gebied van verstedelijking, mobiliteit, energie in samenhang met het perspectief voor natuur en agrarische sector.

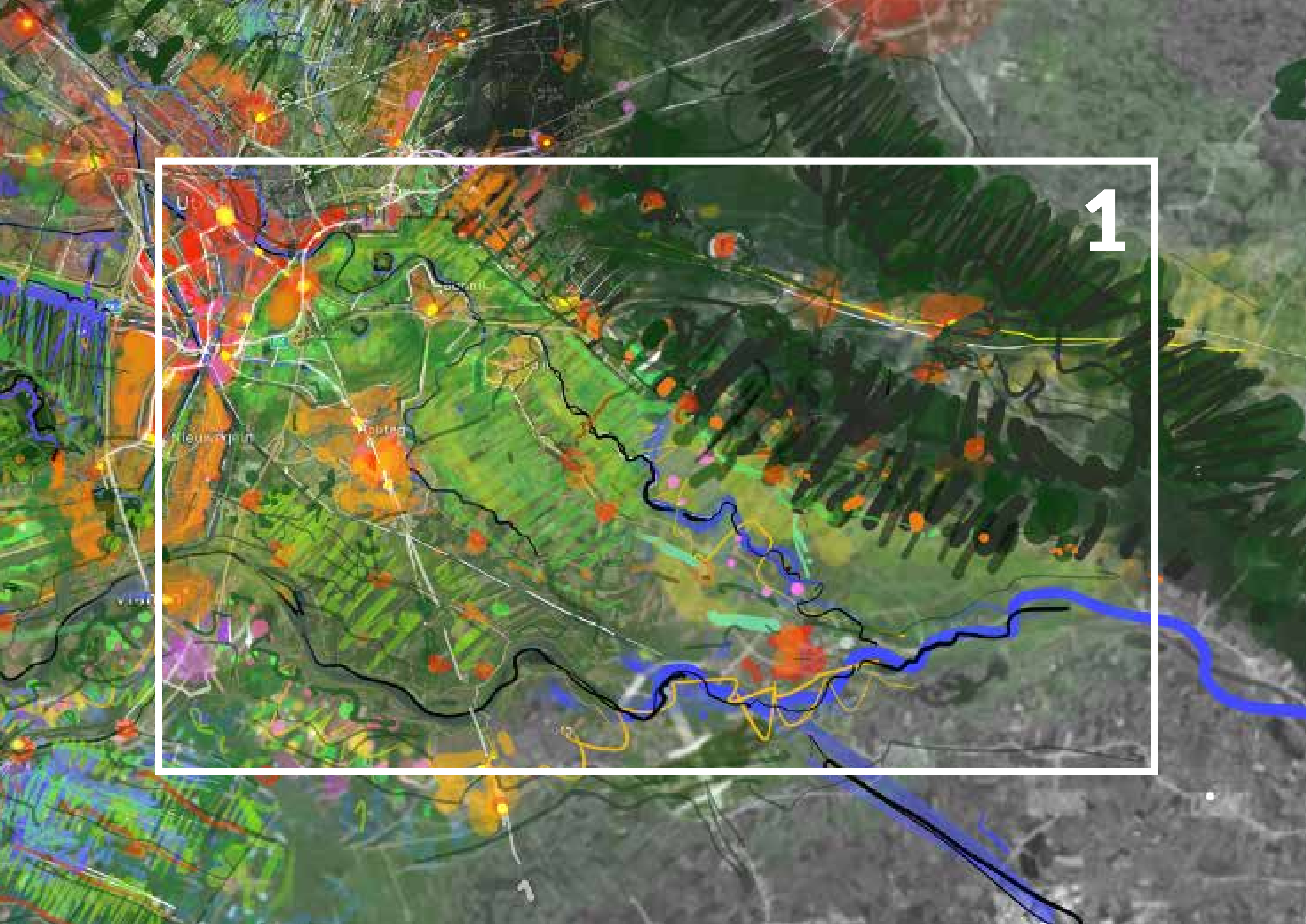
Er liggen kansen voor om pragmatische, uitvoeringsgerichte samenwerkingen binnen het U16 te formeren, die binnen het integrale ruimtelijke perspectief gebieds- en opgave-gericht aan de slag gaan. Gedacht kan worden aan een uitvoeringsagenda op intergemeentelijk niveau, in deelgebieden van de U16 wordt vormgegeven, in overleg met de provincie, geschraagd door de Provinciale Omgevingsvisie en de bijbehorende verordening en ondersteund door het door U Ned aangestuurde BO MIRT Onderzoek. Energie is een grote ruimtelijke opgave die het landschap zal gaan veranderen.

We onderscheiden de volgende 5 deelgebieden of samenwerkingsverbanden:

1. De Kromme Rijn-vallei
2. Noordrand: Strategische waterlinie landschap en noordelijke heuvelrug
3. Corridorontwikkeling Snelle Vecht tussen Utrecht en Amsterdam
4. Woerd,Waard en Vijfheerenlanden
5. De centrale as



Overzicht deelgebieden



4.1 De Kromme Rijn-vallei

Van Wijk bij Duurstede tot de stadswallen van Utrecht slingert de Kromme Rijn langs de Heuvelrug. 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 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.

Door de ontwikkeling van een aantal nieuwe stedelijke gebieden, gericht op de Kromme Rijn-vallei, en revitalisatie van de Kromme Rijn en haar omgeving zelf, kan de samenhang in de vallei weer worden versterkt, zodat in de Kromme Rijn-vallei een nieuwe balans tussen stad, dorpen, landschap en natuur kan ontstaan. Dit geldt voor de flank van de Heuvelrug, tussen Wijk en Odijk, waar versterking van het coulisselandschap gepaard kan gaan met kleinschalige bebouwing ten behoeve van recreatieve functies, nieuwe landgoederen en kleinschalige zonnevelden.

De Kom van de Kromme Rijn

Daar waar de Kromme Rijn Utrecht nadert wordt de stedelijke dynamiek steeds groter. Het landschap krijgt betekenis door de aanwezigheid van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, maar de invloed van stad, snelwegen, spoor zijn dermate dominant, dat zeker hier sprake van een landschappelijke schaa sprong moet zijn om de samenhang in dat landschap en de balans met de stedelijke ontwikkeling te herstellen.

Stad

De ontwikkelingen A12-zone, Lunetten-Koningsweg en USP vormen een stedelijke boog, verbonden door de SUNIJ-lijn die het landschap van de forten van de Waterlinie en de kom van de Kromme Rijn-vallei omspant. Verder naar het oosten gaat deze kwartcirkel via Zeist en Driebergen over in de Heuvelrug-flank.

Achter Odijk en Bunnik slingert de Kromme Rijn tussen de forten Vechten en Rijnauwen door, en langs de Lunetten, Utrecht binnen. Sport- en recreatieterreinen, spoor- en snelwegen en het gehalveerde landgoed Amelisweerd bepalen nu het beeld.

Kom van de Kromme Rijn-park: Forten, landgoederen en rivier

Bij het verder verstedelijken rond A12, Lunetten-Koningsweg en de verbinding naar het USP biedt de kom van de Kromme Rijn-vallei – weliswaar bij aanzienlijke investeringen in landschap en natuur – de mogelijkheid om een uniek ensemble van rivier, forten, heuvelslandschap en omringende nieuwe stedelijke milieus te maken.

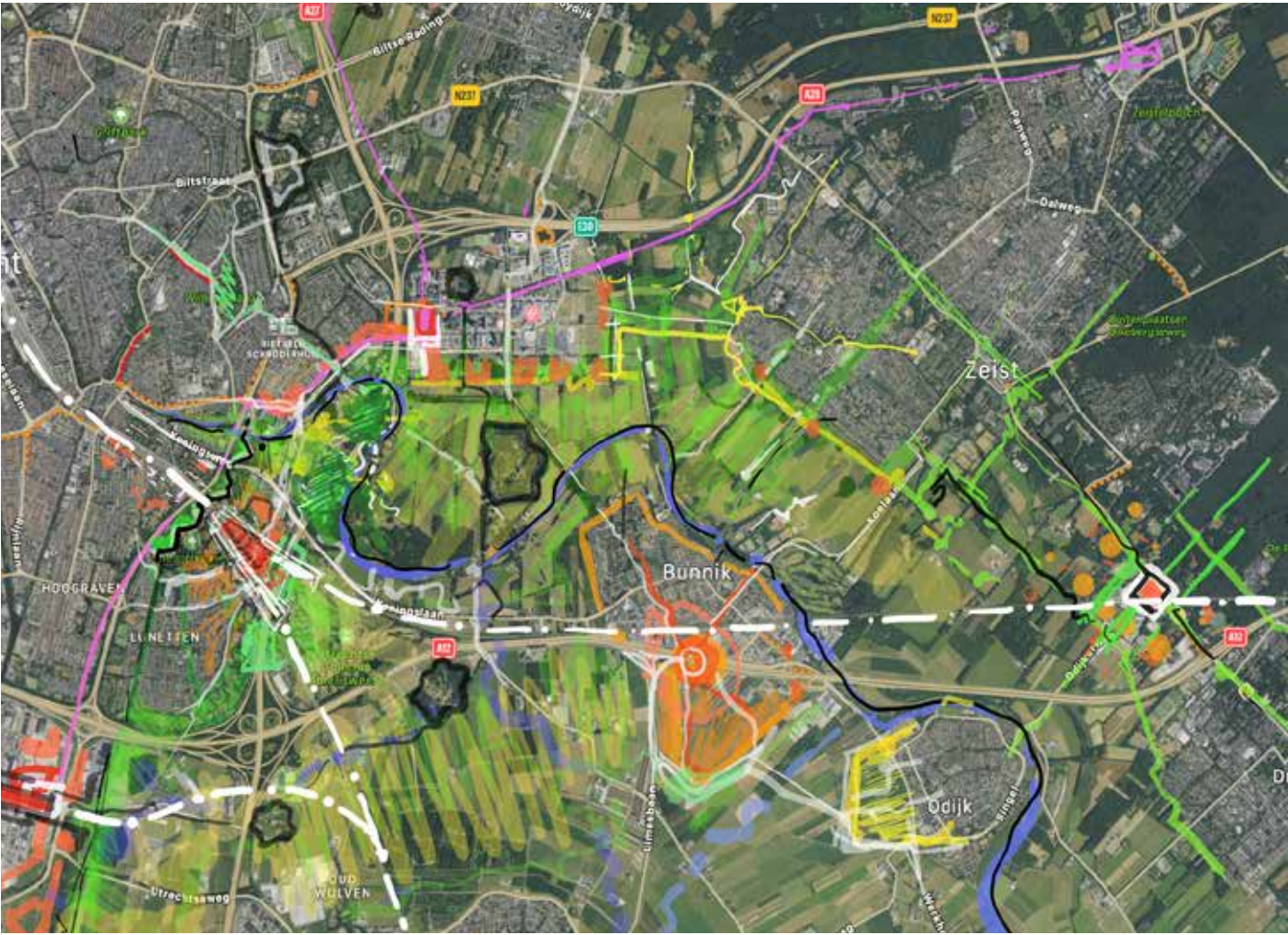
De HOV- en treinstations bieden directe toegang tot dit landschap van de toekomst. De loop van de Kromme Rijn zelf is een directe toegangspoort vanuit het hart van Utrecht naar het landschap van de toekomst. Kortom, de kom van de Kromme Rijn-vallei is een onmisbare schakel in het Ringpark-concept.

De Kromme Rijn-Warande

Via Zeist, Driebergen, Doorn en Leersum wordt de versterking van het Heuvelruglandschap vormgegeven met de Kromme Rijn-warande: een route – parallel aan de Stichtse Lustwarande – maar zuidelijker, op de overgang van de Kromme Rijn-vallei naar de Heuvelrug zelf. Nieuwe landgoederen en recreatie staan hierbij centraal. De verbindingen zijn gericht op langzaam verkeer, autoverkeer is niet doorgaand en beperkt. Station Driebergen-Zeist biedt zowel toegang tot de Heuvelrug als de Kromme Rijn, en biedt gelegenheid om landgoederen, bosrand en beperkte verstedelijking te combineren. De omgeving van knooppunt Driebergen-Zeist is een interessant zoekgebied voor integrale ontwikkelingen van wonen, werken en mobiliteit.



Luchtfoto De Kromme Rijn



Verkennde schets, Kom van de Kromme Rijn

Houten: schaalsprong in stedelijkheid; van naar binnen gekeerd naar buiten gericht

De dubbele groeikern Houten is toe aan een nieuw perspectief met nieuwe verstedelijking. Het scharnier tussen Houten en Houten-Castellum biedt hiertoe gelegenheid. Houten is ontwikkeld als een dubbele kern: centra met stations in het midden en een rondweg eromheen. Door een nieuwe stedelijkheid toe te voegen in het “scharnier” - waar de beide kernen elkaar raken – en deze nadrukkelijk naar buiten te keren, in dit geval naar het nieuwe landschap van de Kromme Rijn-vallei, wordt ook hier een nieuw ensemble van stad en landschap geactiveerd; zeker wanneer de Houtense Rijn wordt gerealiseerd. Een verdere verdichting en herstructurering van de binnenstedelijke locaties Centrum, Molenzoom en de Koppeling kan een dynamisch hoog stedelijk gebied met een mix van wonen, werken en voorzieningen creëren. Het landschap wordt gevrijwaard van bebouwing, maar een samenhangende ontwikkeling is essentieel.

Aan de noordwestkant van Houten zijn kansen om delen van de Doornkade, Oud-Wulven en Hof van Wulven te ontwikkelen tot een stedelijk woon- werkmilieu bestaande uit verschillende woningtypen. Door sterke (fiets)verbindingen met de stad te maken kan de interne groenstructuur worden versterkt. Daarnaast geldt dat hierdoor landschappelijke en recreatieve verbeteringen mogelijk zijn (Nieuwe Hollandse Waterlinie, Nieuw Wulven, Amelisweerd, Laagraven Oost). Behalve inzet op binnenstedelijke ontwikkeling, heeft het ontwikkelen van Houten-Oost potentie. Door passende woningen te bouwen kunnen de verbindingen met het landschap van de Houtense Rijn worden verbeterd en recreatieve bestemmingen toegevoegd.

De “Houtense Rijn”, een nieuwe rivierarm in de Kromme Rijn-vallei

In het landschap ten noordoosten van Houten ligt een oude meander van de Kromme Rijn. Deze is deels al “opgegraven” bij de uitvoering van het Castellum. Gezien de toenemende behoefte aan waterberging is het opnieuw activeren van deze oude rivierbedding als zijarm van de Kromme Rijn een potentieel waardevolle toevoeging aan het landschap.

De dorpen Bunnik en Odijk

Nog dit jaar wordt er begonnen met de plannen voor een nieuwe wijk direct ten westen van Odijk. De nieuwe woningen zijn nodig voor de lokale behoefte en ondersteunen de voorzieningenstructuur in de dorpen. De omgeving van station Bunnik heeft potentie om verder te ontwikkelen als knooppunt waar bezoekers van het Utrecht Sciencepark eenvoudig kunnen wisselen tussen fiets, auto en openbaar vervoer. Met de verbeterde verbindingen en

voorzieningen kan de stationsomgeving transformeren naar een gemengd woon-werkgebied met hoge dichtheden. Een interessant vestigingsmilieu voor bedrijven en werknemers, die graag een directe relatie hebben met de stad en het Sciencepark. Naast de intensivering van het knooppunt Bunnik betekent het ook vermindering van doorgaand verkeer in de bebouwde kom en wordt het station een recreatieve knoop voor de relaties met het omringende landschap.

Daarnaast wordt er ten zuiden van de A12 en het vernieuwde station nagedacht over de ontwikkeling van Bunnik-Zuid. In de nabijheid van het station in hoge dichtheden, maar verderop kan er met lagere dichtheden een gemengd woon- werk- en recreatielandschap ontstaan. Hierbij is aandacht voor de voorziene groei van (auto)mobiliteit in het gebied als gevolg van de verstedelijkingsambities. Ook is aansluitende landschapsontwikkeling van de ‘Houtense Rijn’ een essentieel onderdeel van het geheel.

Wijk bij Duurstede

Wijk bij Duurstede wil een aantrekkelijke en vitale gemeente zijn in Utrechtse regio bestaande uit een leefbare stad en vitaal platteland. Om dit te realiseren dient het woonprogramma te worden afgestemd op de woonbehoefte met in het bijzonder aandacht voor jongeren en ouderen. In Wijk zijn er mogelijkheden voor een ruimtelijke kwaliteitsverbetering door het verder vergroenen en verzachten van de stadsrand met het gericht toevoegen van woningen in relatie tot groen met respect voor cultuurhistorische waarden. Ook kan de betekenis van Wijk bij Duurstede als bron van de Kromme Rijn verder worden versterkt door meer gebruik te maken van recreatieve mogelijkheden. Ten slotte is er ruimte voor beperkte uitbreiding van lokale bedrijven.



Schetsbeeld Wijk bij Duurstede

Utrechtse Heuvelrug

De gemeente Utrechtse Heuvelrug is gelegen in het Nationaal Park de Utrechtse Heuvelrug en het Kromme Rijngebied: beide waardevolle landschappen, waarvoor een transformatieopgave geldt als het gaat om het versterken van natuur, biodiversiteit, klimaatadaptatie, energie en de omvorming naar duurzame landbouw. Ook krijgen deze landschappen te maken met een forse toename van recreatie. De grootste opgave voor de gemeente, maar zeker ook voor de regio, is het in balans brengen van deze activiteiten om zo te komen tot de vorming van het landschap van de toekomst. In samenwerking met partners, zoals Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug, de gebiedscommissie Kromme Rijn, de provincie en de regiogemeenten wordt hier nu al uitvoering aan gegeven. Daarbij hoort dat men onderzoek moet naar een solide financiële model voor de transformatie van het buitengebied.

De landschappen bieden weinig ruimte voor grootschalige woningbouwontwikkelingen. Er wordt nu met name gekeken naar de marinierskazerne en OV-knooppunt Driebergen-Zeist. OV knooppunt Driebergen-Zeist is een belangrijke zoeklocatie voor integrale ontwikkeling van wonen en werken. Er zijn kansen om de multimodale functie van het knooppunt (overstap van auto naar OV/fiets) ten behoeve van de regio - maar ook voor bezoekers van de natuur en het buitengebied - verder te ontwikkelen. De voorziene extra vervoersvraag op het traject tussen Utrecht en Arnhem, inclusief knooppuntontwikkeling rond Lunetten Koningsweg, Bunnik en Driebergen-Zeist, is een kans om de capaciteit van de treindienstregeling verder uit te breiden.

Samenwerking

Samenwerking in de kom van de Kromme Rijn tussen Utrecht, Houten, Bunnik/Odijk, Zeist, Wijk en Utrechtse Heuvelrug is gericht op:

- Integrale ontwikkeling landschappen nieuw stedelijk gebied;
- Op korte termijn ontwikkelen van een rijk scala aan nieuwe woonmilieus rondom en in de Kromme Rijn-kom;
- Verder verrijken van het campusconcept van het Utrecht Science Park;
- Optimaal gebruikmaken van de OV-knooppunten, voor stedelijk én landelijk gebied;
- Toevoegen recreatieve waarde en verdienmodellen aan het landelijk gebied;
- Versterken van de natuurlijke en landschappelijke waarde van het landschap van de Kromme Rijn-Kom;
- Versterking van de samenhang van het Waterlinie-landschap.



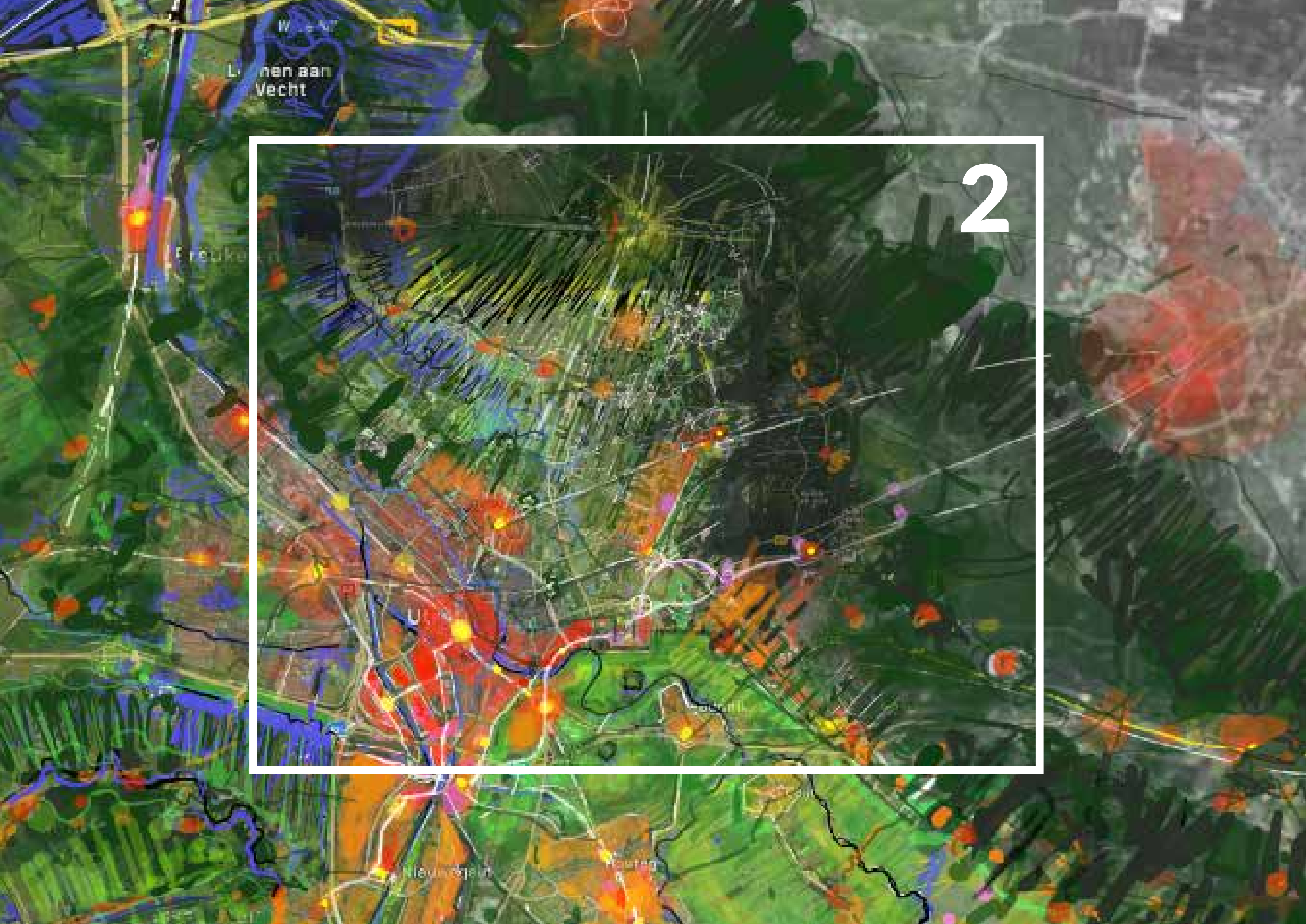
Bestaande situatie Kromme Rijn-Vallei, zicht op Houten.



Schets Kromme Rijn-vallei. Op de achtergrond de A12, Lunetten/Koningsweg, Centraal het Scharnier van Houten, de Houtense Rijn, het knooppunt Bunnik Odijk Aan de rechterzijde de Kromme Rijn-Warande



Bestaande situatie Kromme Rijn-Vallei, zicht op Houten.
Varianten Kromme Rijn-Vallei, zicht op Houten.



4.2 Noordoostflank: Strategisch waterlinie landschap en noordelijke heuvelrug

Strategisch landschap, Waterlinie en Heuvelrug-Noord

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

In de toekomst is te verwachten dat de zuidzijde, grenzend aan de Fortenlinie, verder zal vernatten. Vergroting van de leefbaarheid en toegankelijkheid vanuit de noord- en oostzijde van Utrecht is - zeker bij een verdere verdichting rond station Overvecht, station Bilthoven en het Utrecht Science Park (USP) - na te streven. Hierbij blijft de Noordelijke Randweg ook in de toekomst wel een harde grens voor verstedelijking, wordt het Noorderpark beter toegankelijk in combinatie met de beleving van de Waterlinie met haar forten en sluit het landschap van de Heuvelrug met recreatieve routes goed aan op het stedelijk gebied. Hierbij zijn “natuurstations” Hollandse Rading en Driebergen-Zeist belangrijke toegangspoorten.

Juist op deze plek bevindt zich ook het USP, één van de meest strategisch belangrijke “landschappen” van de regio. Op deze plaats ligt de robuuste natuurcorridor vanaf De Bilt West om het USP langs Zeist richting Bunnik en verder. De campus heeft een uitloper naar het knooppunt rond station Bilthoven, via de institutenzone langs de Soestdijkse Weg. Het coulisselandschap rond Maartensdijk en Nieuwe-Wetering, dat analoog aan de zuidelijke flank van de Heuvelrug ook hier versterking en grotere robuustheid kan krijgen, gaat in het Noorden over in de bossen en landgoederen van de Noordelijke Heuvelrug, en in het westen in het veenweidelandschap richting het Stichtse plassengebied.

De Bilt

Ontwikkeling stationsgebied Bilthoven, in samenhang met de ontwikkeling en bereikbaarheid van de institutenzone (Life Science As) incl. USP Bilthoven, aansluiten op het USP is een belangrijke ambitie in dit deelgebied. De wijze waarop het doortrekken van de Uithoflijn en de ontwikkeling van transferia langs de A28 worden verbonden is nader te onderzoeken.

Versterking coulisselandschap rond Bilthoven/Hollandse Rading, is gezien het landschappelijk en ecologisch verbindend karakter belangrijk, ook in het kader van de robuuste Heuvelrug. Het verder ontwikkelen van het strategisch landschap, vernatten en vergroten van de recreatieve waarde van het cultuurhistorisch fortenlandschap, zijn richting Noorderland Utrecht en Overvecht sleutelwoorden.

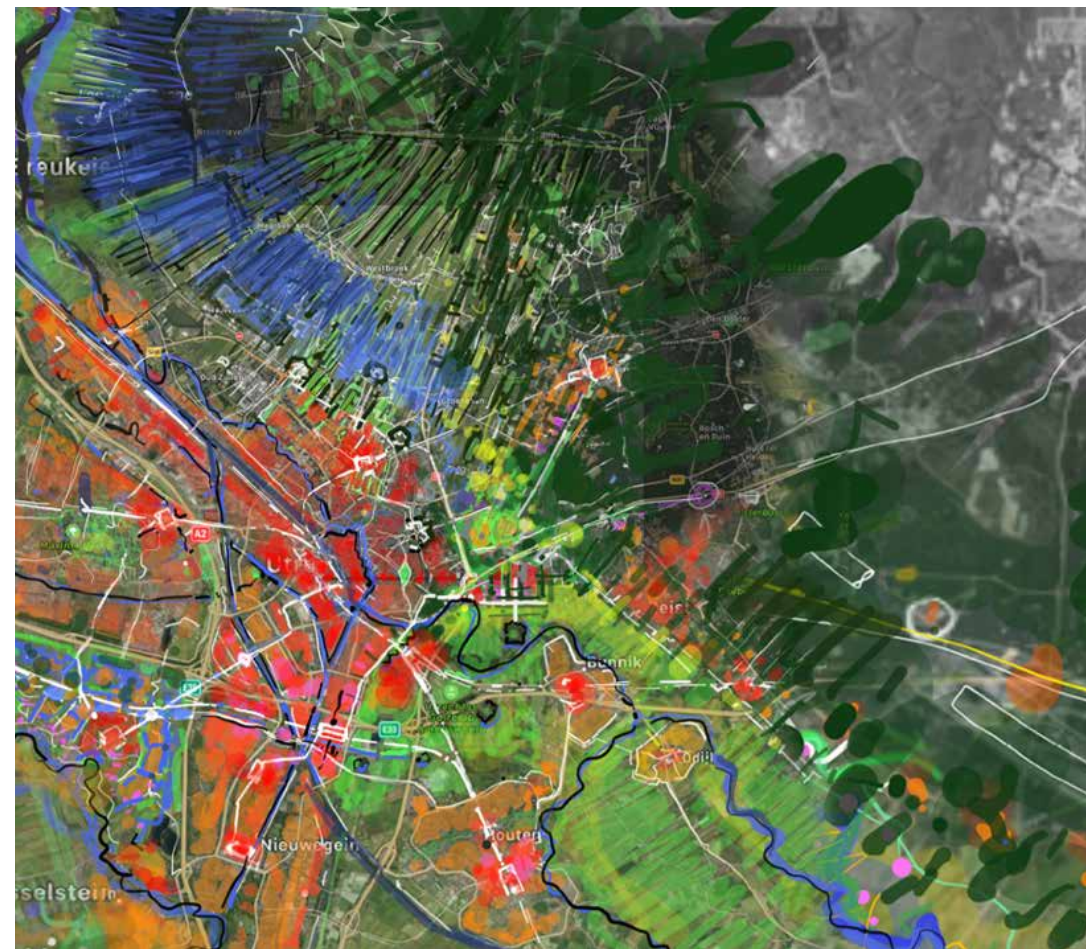
Zeist

Een toekomstige doorgetrokken Uithoflijn of HOV verbinding tussen USP en Amersfoort biedt kansen voor de herontwikkeling van Zeist-Noord en transformatie bedrijventerreinen aan de A28 in combinatie met een P+R functie. Daarnaast zijn er in de gemeente mogelijkheden om aan de Utrechtseweg kantoren en bedrijventerreinen te transformeren naar woningbouw en gemengde woon-werkmilieus. Rond station Driebergen-Zeist is eveneens ruimte om gemengde woon-werk milieus en kantoren in groene setting te concentreren in combinatie met beter toegankelijk maken van de recreatieve mogelijkheden van de Heuvelrug en het Kromme Rijn gebied.

Samenwerking

Samenwerking tussen Heuvelrug, Zeist, De Bilt, Stichtse Vecht en Utrecht is gericht op:

- Knooppuntontwikkeling rond stations Driebergen-Zeist en Bilthoven;
- Bereikbaarheid USP (De Uithof en Bilthoven) door onder andere de ontwikkeling van de OV-corridor langs de A28 in combinatie met verstedelijking en P+R; Daarbij dient een zorgvuldige afweging tussen landschappelijke en ecologische waarden, OV-vervoersontwikkeling en mogelijkheden voor verstedelijking in het gebied plaats te vinden. Hierdoor komen meerdere opties voor een tracé van een verlengde Uithoflijn of HOV-verbinding in beeld;
- Ontwikkeling natuur en recreatieve waarde landschap met de bijbehorende verdienmodellen;
- Verduurzaming huidige agrarisch landgebruik;
- Ontwikkelen en behouden cultuurhistorische waarde;
- Klimaatadaptatie van de bestaande waterhuishouding met oog voor het strategisch waterlinie-landschap;
- Verstedelijking, kwalitatief, niet kwantitatief van karakter;
- Gemengd verstedelijken van groene werklocaties.



Heuvelrug Waterlinie Knooppunten



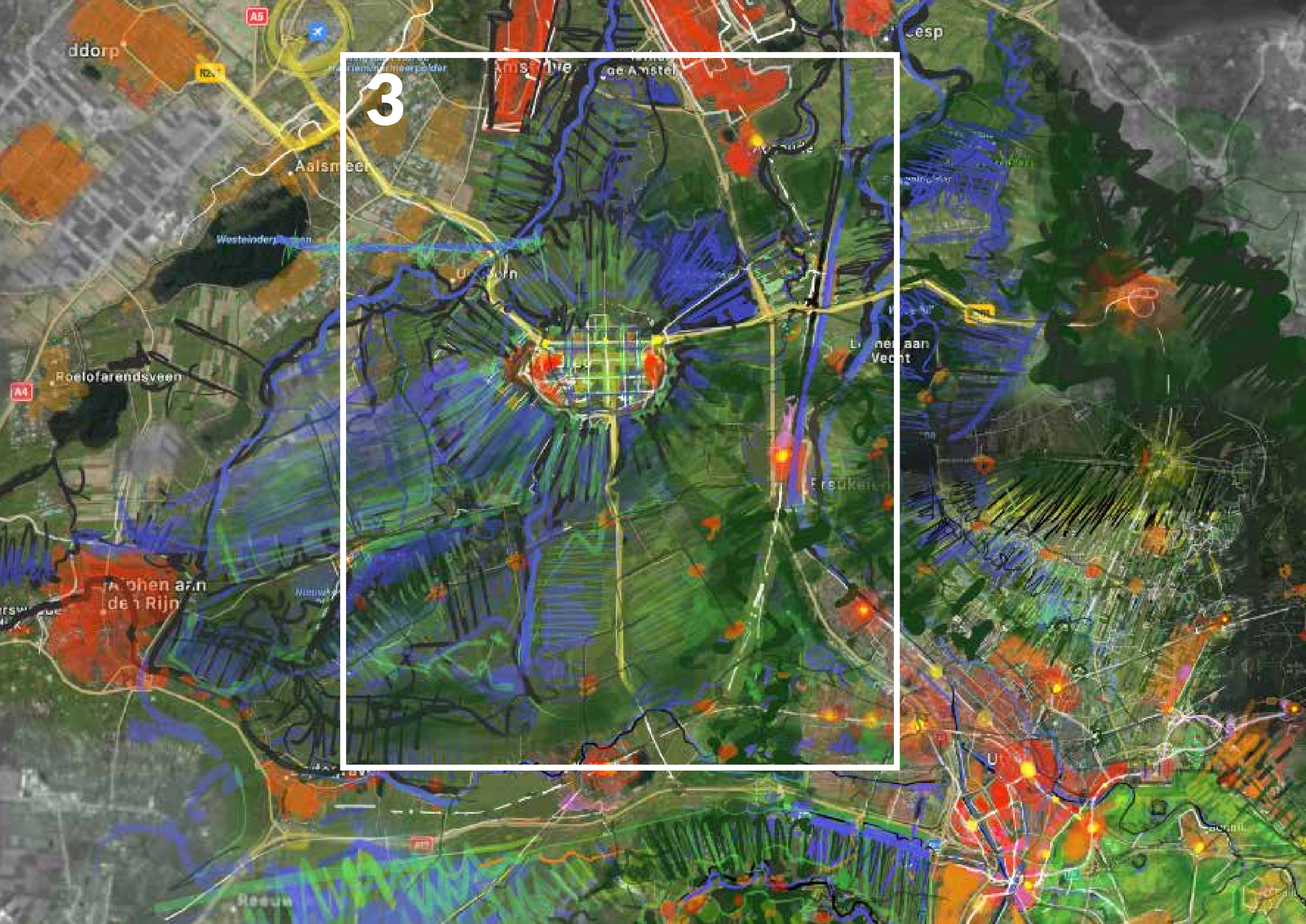
Principe van vernatting strategisch landschap



Noordrand nu. De randweg en de scherpe scheiding van stad (Overvecht) en landschap



Schets Noordrand. Activering recreatie: wandelroutes vanuit Overvecht, recreatieve functies en recreatief medegebruik landschap



4.3 Corridor ontwikkeling Snelle Vecht tussen Utrecht en Amsterdam

In het Noordwesten wijkt de Heuvelrug en opent zich het plassen- en veenweidelandschap richting het Noorden. Vanuit Utrecht lopen de gestrekte lijnen van spoor, kanaal en snelweg, en slingeren Amstel, Angstel en Vecht zich naar het noorden richting Amsterdam. Halverwege kruist de verbindingsweg van Amstelveen/Aalsmeer, via Mijdrecht en Vinkeveen deze bundel, richting Hilversum.

De corridor tussen Utrecht en Amsterdam is in het verleden en 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.

Knooppuntontwikkeling in de corridor

In de “Snelle Vecht”, zoals Stichtse Vecht de corridor vanuit welbegrepen historisch perspectief heeft gedoopt, is de ontwikkeling van stedelijke knooppunten rondom (NS)-stations een kansrijke strategie. Het betreft de bestaande knooppunten Zuilen, Maarssenbroek, Breukelen en Abcoude. Een nieuw knooppunt bij Loenersloot/N201, waar de snelle Vecht de N201 kruist, is evident en van groot belang voor de achterliggende verzorgingsgebieden van Ronde Venen, en Hilversum en kan op lange termijn een bijdrage leveren aan de regionale ontwikkeling. Voor Abcoude liggen er kansen voor de ontwikkeling als recreatieve poort naar het landschap. Het is interessant om te onderzoeken of intensivering van ruimtegebruik mogelijk is aan de westkant van het station.

In de komende decennia moet blijken hoe de knooppunten verder kunnen worden benut. Dit betekent verdichting: het toevoegen van woon- en werkfuncties, en het integreren van – in het geval van knooppunt Loenersloot – het aansluitende vervoerssysteem richting Vinkeveen- Mijdrecht en Aalsmeer, Schiphol enerzijds, en Hilversum anderzijds. Ook hier vindt knooppuntontwikkeling plaats, maar op beperkte schaal, aansluitend op de (bus-) stations van Mijdrecht en Vinkeveen, in de N201-corridor. Van belang is om in de strategie van corridorontwikkeling van de Snelle Vecht aandacht te houden voor open vensters in het landschap zodat de kernen niet volledig aan elkaar vastgroeien maar er een groene, open ruimte in het landschap blijft.

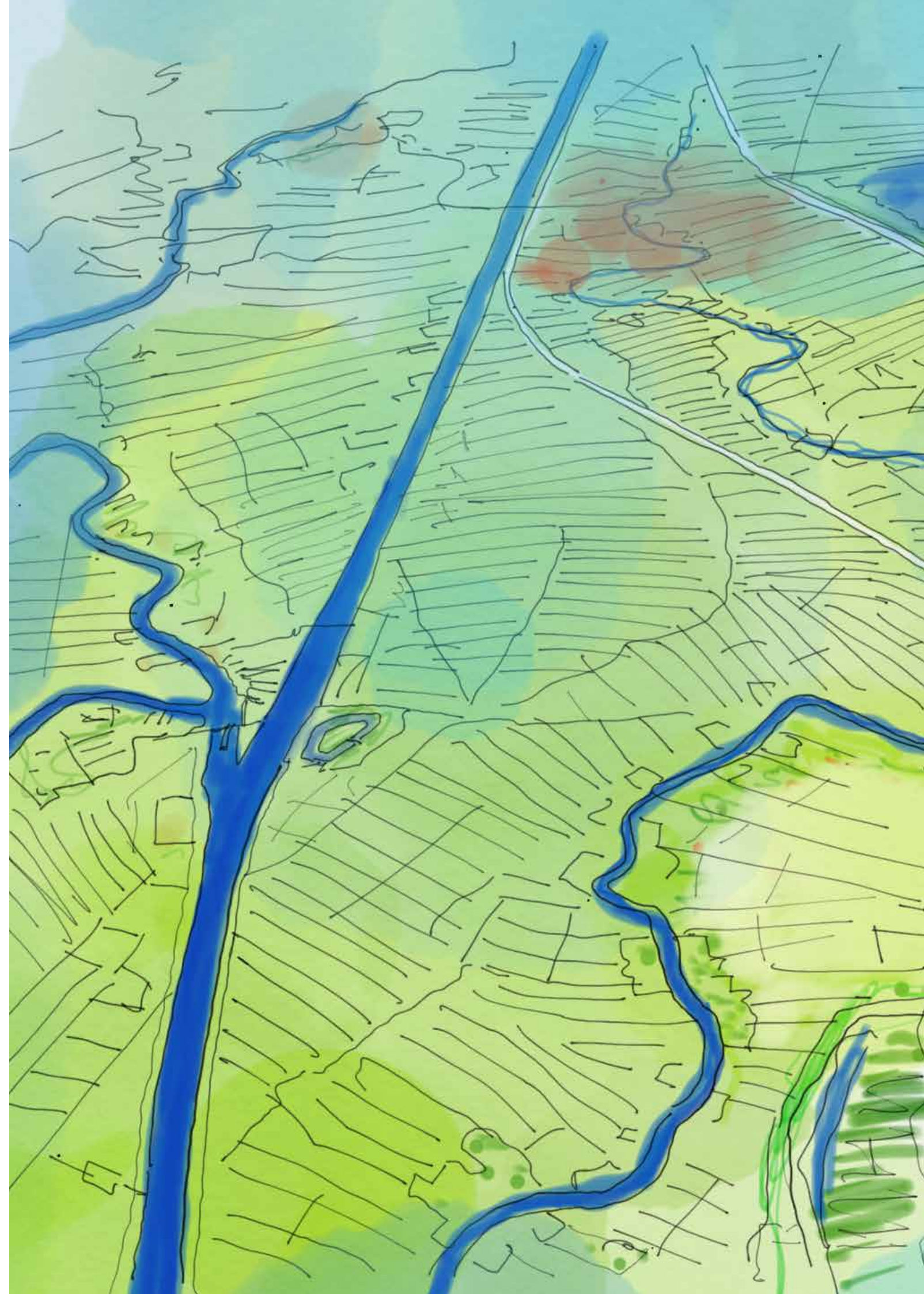
Landschappelijke transformatie Veenweidegebied

Met name het landschap van de Ronde Venen, waterrijke lage veenweidepolders zal te maken krijgen met grote veranderingen in waterbeheer, landgebruik en dus in agrarische verdienmodellen. Gezamenlijk zal gezocht moeten worden naar een nieuwe balans tussen water, landbouw, natuur en recreatie, waarbij het stoppen van bodemdaling en veenoxidatie prioriteit heeft en het landschap van een nieuw, duurzaam exploitatiemodel wordt voorzien. De verbinding tussen de west- en oostzijde van de “Snelle Vecht” wordt gewaarborgd door vensters, onderbrekingen in de corridor, open, groene gebieden waar ook ecologisch en recreatief naar verbinding wordt gestreefd.

Samenwerking

In het noorden is samenwerking tussen Stichtse Vecht, Ronde Venen, Woerden en Utrecht gericht op:

- Optimalisatie van de knooppunten van de “Snelle Vecht”;
- Optimalisatie van het daarop aansluitende oost-westelijke systeem van de HOV-knooppunten langs de N201 en bijbehorend fietsenrekken;
- Verbetering van de verkeersafwikkeling richting Woerden/A12;
- Ontwikkeling recreatieve betekenis veenweidelandschap westelijk van Leidsche Rijn en in het noorden (Amsterdam);
- Transformatie/nieuwe toekomst voor agrarische bedrijven veenweidegebieden;
- Ontwikkeling groene “oost-west-vensters” in de Snelle Vecht;
- Aandacht voor betekenis van de Stelling van Amsterdam en de Oude Hollandse Waterlinie.



VOORBEELDMATIGE VERBEELDING KNOOPPUNT BREUKELN



Breukelen 2020



Breukelen 2040 - klimaatadaptief knooppunt



Breukelen nu



Schets Breukelen in de nabije toekomst

Knooppuntontwikkeling in dit gebied zal, gezien hoogte-
ligging, bodemgesteldheid en te verwachten transformatie
van het veenweidegebied, meer dan op andere plaatsen
gebaseerd zijn op klimaatadaptief bouwen, gebaseerd op
principes als: “Hoog en Compact” bij hoge dichtheden, en
“Flexibel in Hoogte en Waterstand” bij lage dichtheden.



Schets Breukelen in de toekomst

VOORBEELDMATIGE VERBEELDING KNOOPPUNT N201



Schets variant Zuid



Schets variant Noord

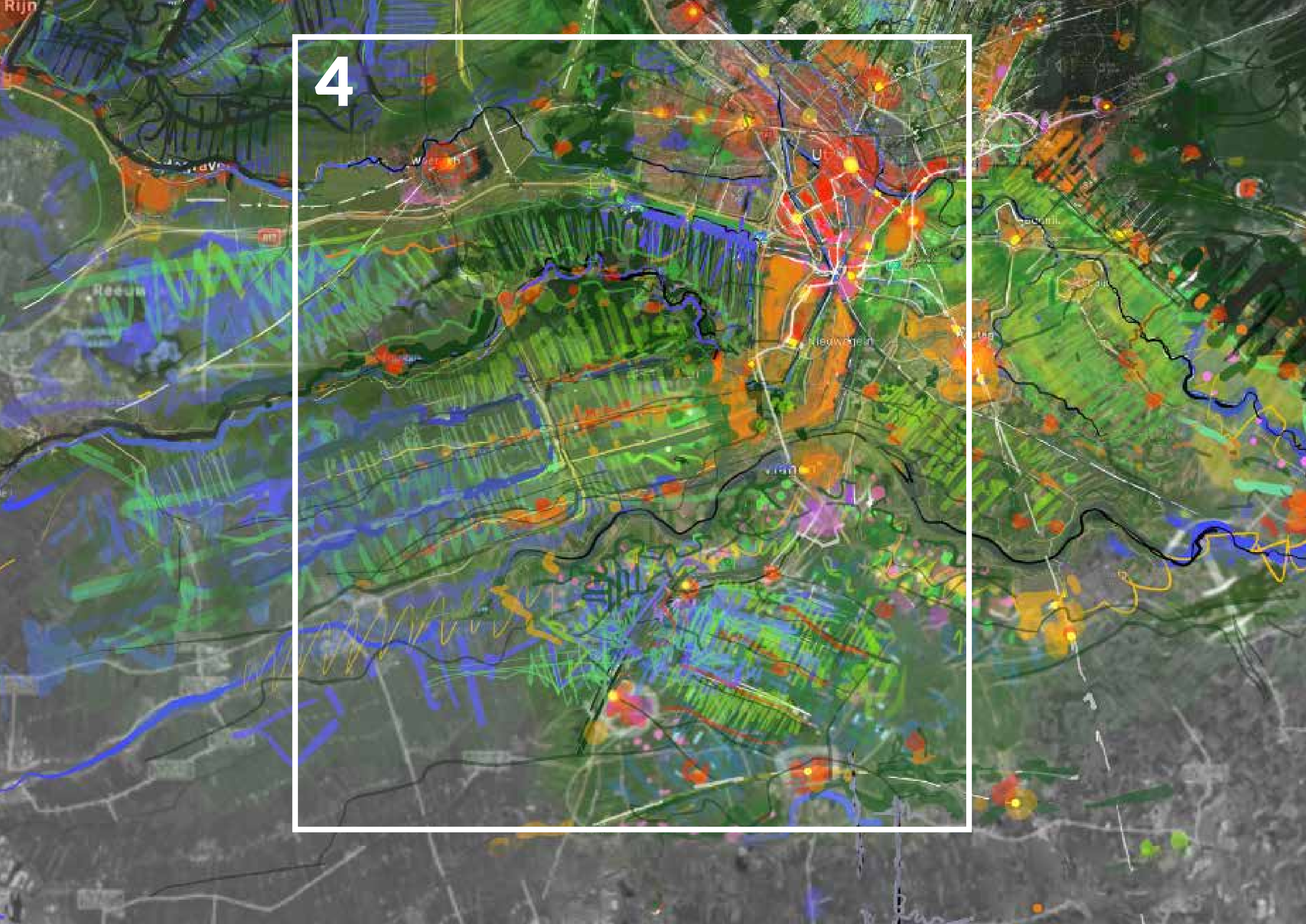


Schets varianten knooppunt N201
maximale uitbreiding Zuid en Noord

Schets Knooppunt N201 poort op het landschap



4



4.4 Woerd, Waard en Vijfheerenlanden

Woerd, Waard en Vijfheerenlanden: Rivierlinten, veenweidegebied, vestingstadjes en regionale knooppunten

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. Veenweidetransformatie is daar dan ook een belangrijke opgave. 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.

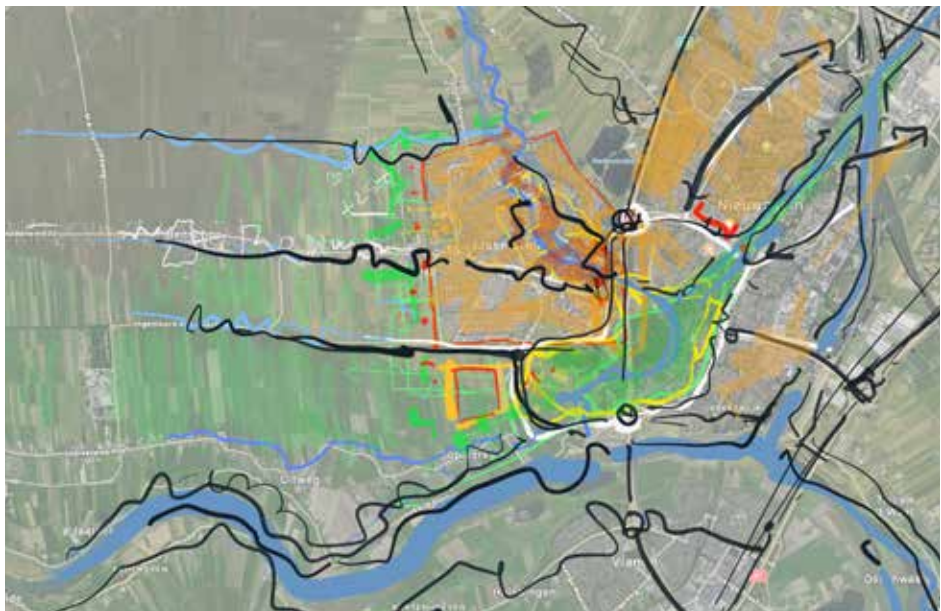
Tussen de linten vragen de polders om bezinning op de toekomst. In dit oer-Hollandse landschap zal waarschijnlijk veel veranderen betreffende klimaatadaptatie, waterbeheer en daarmee samenhangend landgebruik. Onderzoek naar klimaatadaptatie, alternatieve teelten en agrarische verdienen modellen zijn gewenst, evenals aandacht voor natuur, stilte en landschappelijke waarde. Hierin kan het landschap van Woerd, Waard en Vijfheerenlanden interessant zijn als experimenteerruimte.

Ruimtelijke ontwikkeling Woerd, Waard en Vijfheerenlanden

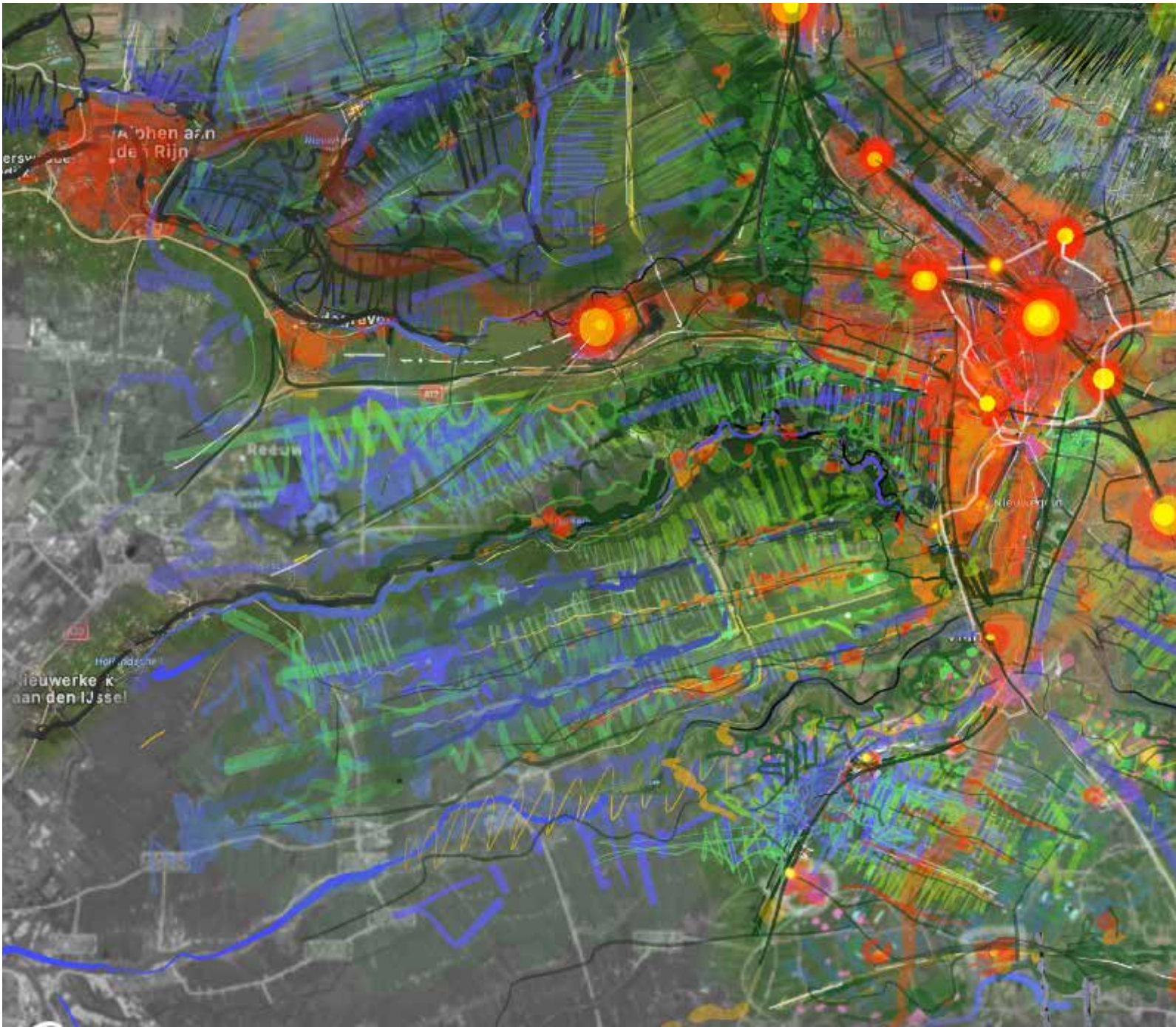
Woerden, als historische stad aan de Oude Rijn, heeft een eigen positie in de regio. Woerden speelt als knooppunt op de corridor Utrecht-Zuidvleugel een belangrijke rol. Als onderdeel van het landelijke OV-netwerk, als entree naar het noordelijke Groene Hart en als vervoersknooppunt op enige afstand van Utrecht. Deze betekenis kan verder worden versterkt.

Vanuit het stedelijke gebied van Utrecht-Leidsche Rijn is het mogelijk om het historisch en landschappelijk waardevolle landschap van Haarzuilen, Harmelen, Linschoten, Montfoort en Oudewater beter te ontsluiten en te koppelen aan groene routes vanuit de stad. Dit landschappelijke netwerk is minder gekend dan de oostzijde van de regio, en in die zin ondergewaardeerd. Door de kernen en het landschap in samenhang te ontwikkelen kan de waarde en aantrekkelijkheid van dit uitloopegebied verder versterkt worden.

Dit geldt ook voor de recreatieve uitvalsroute van Utrecht, door Nieuwegein en IJsselstein richting de Lopikerwaard, waar vroeger de Hollandse IJssel aftakte van de Lek. Deze uitvalspoort vanuit het stedelijk gebied richting het rivierenlandschap van de Lopikerwaard kan meer waarde krijgen. IJsselstein, als poort tussen stad en waard, kan zich als zodanig ontwikkelen: een sterke stadsrand, opstappunt HOV en toegangspoort tussen stedelijke regio en Lopikerwaard.



IJsselstein, Vaartse Rijn, Poort naar de Lopikerwaard en de Lek



Midden in het Rivierenland, Lek in het noorden en Linge in het Zuiden, een rivierenlandschap met ecologisch rijke uiterwaarden, rietlanden en oude stroomruggen, ligt Vijfheerenlanden. De historische steden Leerdam (Glasmuseum) en Vianen zijn toeristische knooppunten. Vianen is het stedelijke bruggenhoofd van de Utrechtse regio, en is via HOV-knooppunt(en) een opstappunt voor reizigers uit het zuiden met bestemmingen in het stedelijk gebied van Utrecht.

Het open, agrarische landschap van Vijfheerenlanden heeft belangrijke functies als waterwingebied, stiltegebied en bestaat voor een behoorlijk deel uit natuurnetwerk/natura 2000. Dit open en stille gebied en de gebieden langs de Lek, de Linge en het wandelgebied de Zouweboezem zijn aantrekkelijke recreatieve gebieden. Er zijn volop kansen om de groene en blauwe verbindingen voor natuur en recreatie (fiets-, wandel-, en vaarroutes) te versterken. De landschappelijke en cultuurhistorische waarde van de rivieroever van Culemborg tot aan Schoonhoven kan bijvoorbeeld verder worden benut door het aanleggen en uitbreiden van bestaande recreatieve routes. De uitdagingen van bodemdaling en veeweideproblematiek hebben ook gevolgen voor het boerenlandschap van Vijfheerenlanden. Het verkennen van de mogelijkheden van innovatieve landbouw zijn hierin een aanknopingspunt.

Door de gunstige ligging aan de snelwegen A2 en A27 zijn de bedrijventerreinen in Vianen, Lexmond, Meerkerk en Leerdam interessant als locaties voor bedrijvigheid. De gunstige ligging van de knooppunten aan snelwegen maakt dat de genoemde kernen ook geschikt kunnen zijn voor woningbouw. Aandachtspunten zijn leefbaarheid en woonkwaliteit langs snelwegen (fijnstof, geluidsoverlast) en goede OV-verbindingen met belangrijke bestemmingen in de regio. Eventuele benutting van potentieel moet ook worden onderzocht in relatie tot de landschappelijke en natuurlijke waarde van het gebied: de knooppunten kunnen ook functioneren als een poort naar het groen. Via het opwaarderen van de Merwedelingelijn zouden Leerdam, maar ook Gorinchem, Arkel, Beesd en de Drechtsteden beter kunnen aansluiten op het knooppuntennetwerk van de Utrechtse regio. Bovendien heeft hoogwaardig openbaar vervoer de potentie om de verkeersdruk op snelwegen te verminderen.

Samenwerking

De samenwerking tussen Woerden, Montfoort, Oudewater, Lopik, IJsselstein, Vijfheerenlanden en Utrecht bestaat uit:

- Afstemming vitale kernen en linten;
- Ontsluiting van de vitale kernen met fiets, OV en auto;
- Transformatie veenweidegebied;
- Recreatieve ontsluitingen en natuurontwikkeling;
- Knooppuntontwikkeling Woerden.

Een kans zou zijn als Vijfheerenlanden en Lopikerwaard samen gaan nadenken over oplossingen voor de toekomst van de veenweidegebieden. Het (verder) ontwikkelen van strategische knooppunten langs snelwegen in relatie tot de behoefte aan uitbreidingsmogelijkheden van bedrijventerreinen dient in regionaal verband te worden onderzocht.



4.5 De centrale as

Zuid-Noord van Vijfheerenlanden via IJsselstein en Nieuwegein tot Utrecht Centrum

Deze verstedelijkingszone 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, zoals door de versnelling van de SUNIJ-lijn, en de verkorting van de reistijd vanuit Nieuwegein/IJsselstein naar Utrecht Centrum neemt de onderlinge verwevenheid toe.

Zo kan de aanleg van een transferium in IJsselstein en de verbetering van de SUNIJ hier relatief eenvoudig leiden tot een kansrijke knoop in het mobiliteitssysteem. Door het knooppunt Vianen Lekbrug verder te intensiveren, kan een robuuste poort voor de noord-zuidas worden gecreëerd. Op de corridor naar het zuiden is ook Meerkerk (A27) kansrijk om als OV-knoop te ontwikkelen. Alle drie de knooppunten hebben potentie om automobilisten te laten overstappen op een snel en betrouwbaar Ov-systeem richting het stedelijk gebied mits de koppeling door middel van goede P+R voorzieningen met het hoofdwegenet goed uitgevoerd wordt. In de landelijke studie BGU (Breda-Gorinchem-Utrecht) worden de mogelijkheden voor een dergelijk HOV-systeem op de corridor Utrecht-Brabant op de lange termijn onderzocht.

Het verlengen van de snelfietsroute Utrecht-Nieuwegein/IJsselstein naar Vijfheerenlanden biedt mogelijkheden om de zuidlob van de regio (recreatief) per fiets goed te ontsluiten. (Snel)fietsroutes van Utrecht langs het Merwedekanaal naar Nieuwegein/IJsselstein en door naar Vianen (en verder) zijn kansrijk en essentieel voor de ambitie om juist de zuidkant van Utrecht te verdichten. Aanvullend daarop werkt de regio ook aan een fietsroute tussen Houten, Nieuwegein ('t Klooster) en Vianen parallel aan de A27 om vanuit de Zuidlob een directere route richting het USP aan te bieden. Behalve voor het verbinden van belangrijke woon-werklocaties kunnen fietsroutes fungeren als toegangspoort tot recreatieve gebieden bijvoorbeeld in Vijfheerenlanden en de Lopikerwaard.

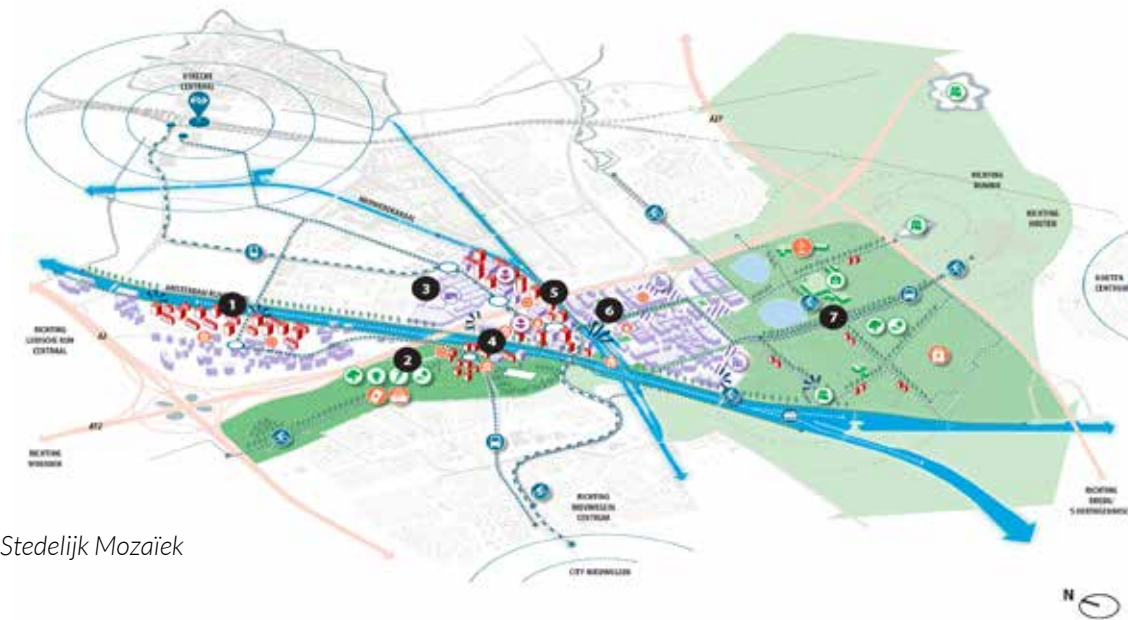
De A12-zone, waar Nieuwegein en Houten grenzen aan Utrecht, speelt een grote rol in het mobiliteitsnetwerk van Nederland en de Utrechtse Regio. Het potentiële conflict tussen gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen en het nationale en regionale belang van grootschalige infrastructuur in de komt hier het duidelijkst naar voren. Met het besef dat in de komende decennia veel gaat veranderen betreffende mobiliteit met de aanname dat hierbij de intensiteit van verkeer nog verder zal toenemen, is juist hier een stapsgewijze en flexibele verstedelijkingsstrategie noodzakelijk.

Dat de mogelijke ontwikkeling van de A12-zone kansrijk maar ook complex is, is een van de inzichten uit het MIRT Onderzoek. Door de projectgroep A12-zone zijn diverse ontwikkelbeelden onderzocht, die aanleiding vormen voor vervolgonderzoek. In het kader van de contour REP is er een aanvullende optie schetsmatig verbeeld om een bredere A12 zone te verkennen en hier adaptief mee om te gaan.

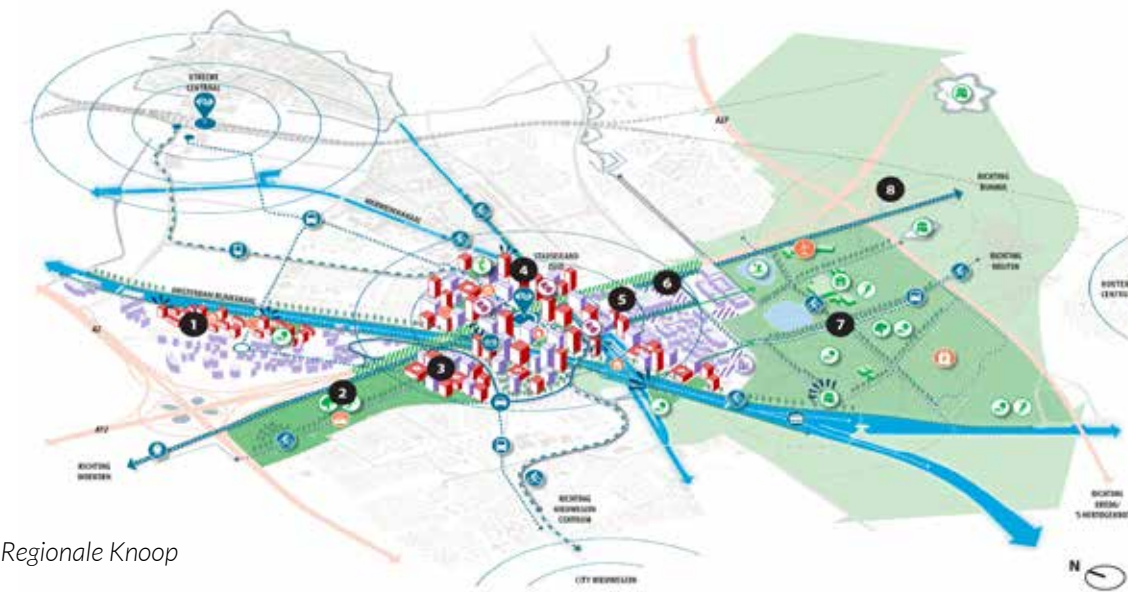
Bij juiste aaneenschakeling van lange, middellange en korte termijn kan in de A12-zone een aanzienlijk deel van de verstedelijkingsopgave voor de regio adequaat worden gerealiseerd. De koppeling van een langetermijn perspectief aan goede “no-regret-besluitvorming” op korte termijn is daarbij van groot belang. Gedacht kan worden aan een oost-west gerichte ruimtelijke reservering, waar eventueel in de komende decennia een deel van de benodigde infrastructuur kan worden gerealiseerd. Deze reservering kan bij verdergaand inzicht in de ontwikkeling van mobiliteit worden geactiveerd, zodat de verstedelijkingsmogelijkheden stapsgewijs mogelijk worden gemaakt. Aandachtspunt daarbij is dat we geen extra barrière in het gebied toe voegen en de uitwerking wel met spaken als basis te nemen voor ontwikkeling.



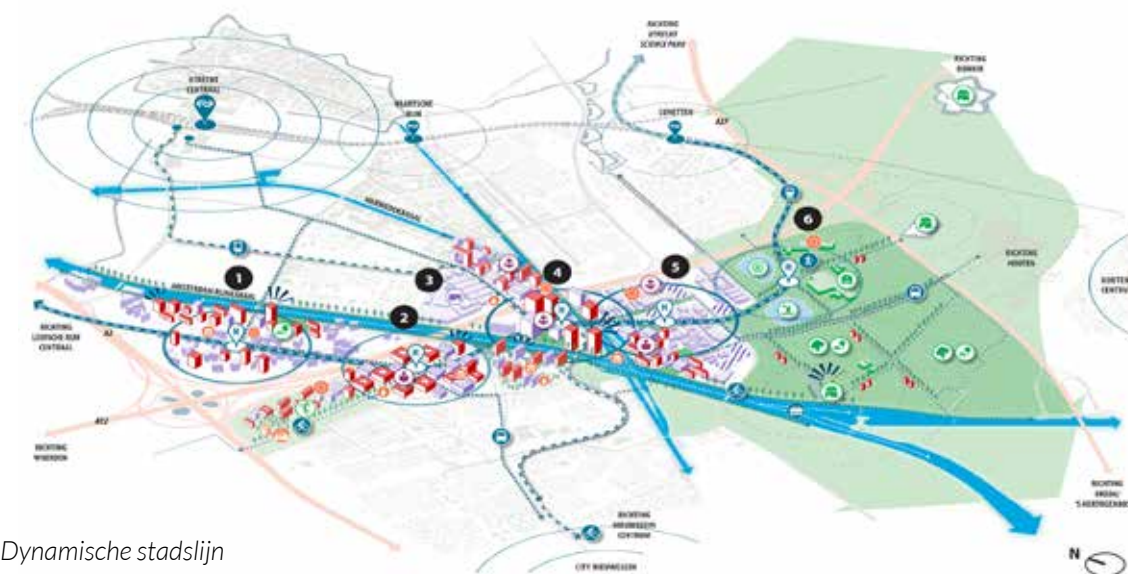
ONTWIKKELBEELDEN A12-ZONE



Stedelijk Mozaïek



Regionale Knoop



Dynamische stadslijn

Ontwikkelbeelden met duiding van de maatregelen en ontwikkellocaties
Bron: Ontwikkelbeelden A12-zone, juli 2019, Urhahn

AANVULLENDE VARIANTEN A12-ZONE



A12: STUDIE STATION WESTRAVEN



A12: STUDIE+: STATION WESTZIJDE + RIJNENBURG



A12: RESERVING BYPASS



A12: VERSTEDELIJING OP BASIS VAN HOV / SUNIJ

Samenwerking

Vijfheerenlanden, IJsselstein, Nieuwegein, Houten en Utrecht werken samen aan:

- Onderzoek naar de gewenste intensiteit van verstedelijking in de Zuid-Noord-as, waarbij ook de gewenste woonkwaliteit in relatie tot de woningbehoefte en de principes van gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen wordt meegenomen;
- Snelle (fiets)verbindingen tussen Utrecht, Nieuwegein, IJsselstein en Vijfheerenlanden voor ontsluiting van zuidkant regio;
- Corridorontwikkeling van de op de Zuid-Noord-as gelegen knooppunten (Utrecht, A12-zone, Nieuwegein, IJsselstein, Vianen, Meerkerk);
- Ontsluiting vanuit Lopikerwaard en A2 ter hoogte van IJsselstein en Nieuwegein-zuid in samenwerking met Vaartsche Rijn en "IJsselpark";

- Invulling en aansluiting van de A12 zone m.b.t. verstedelijking en mobiliteit, bijvoorbeeld via de OV-tangenten naar Leidsche Rijn Centrum en Lunetten-Koningsweg

Gezien het nationale belang van dit vraagstuk is de samenwerking rijk-regio vanzelfsprekend. Dit wordt opgepakt binnen U Ned/ in het MIRT Onderzoek en in de MIRT Verkenning.

KATERN: INSPIRATIE RUIMTELIJKE STRATEGIE UTRECHT 2040

Utrecht

Utrecht gebruikt de barcode-methodiek als instrument om de ruimtevrage inzichtelijk te maken.

Dit betekent:

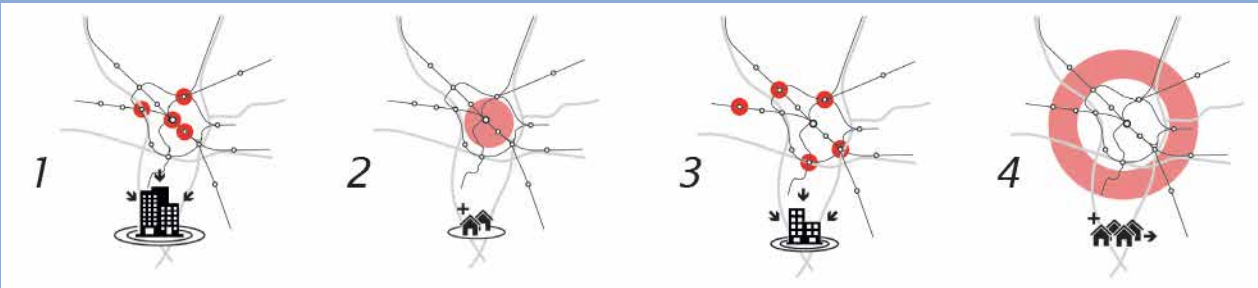
- Van prioritaire gebieden naar prioriteiten per gebied.
- Niet elke wijk is hetzelfde, niet overal doen we hetzelfde.
- Onze hoofdzinset is de inbreiding en transformatie.
- Voorzieningen groeien mee met de groei of verandering van de stad.
- De barcode als methodiek en instrument in te zetten om de ruimtevrage inzichtelijk te maken.

We spreken niet meer van prioritaire gebieden maar van prioriteiten per gebied. We nemen geen afscheid van onze inzet in de grote ontwikkelgebieden maar bieden een ruimtelijk perspectief voor de hele stad.

We zien vier ontwikkelstrategieën:

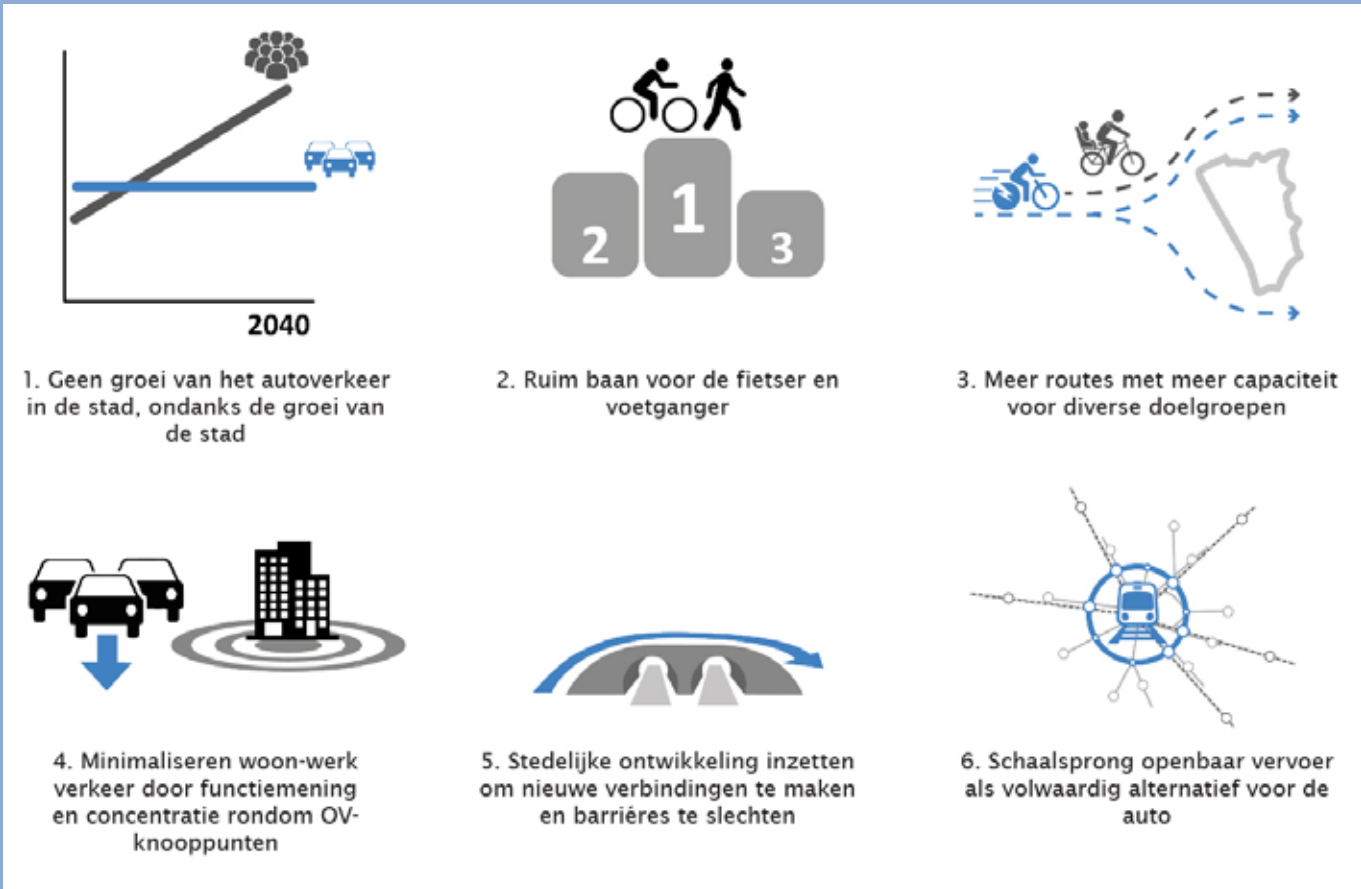
1. 'Koesteren van de bestaande stad'; in deze gebieden zetten we vooral in op het versterken van bestaande kwaliteiten. Dit betekent overigens niet dat er geen ontwikkeling mogelijk is.
2. 'Inbreiding'; groei opvangen binnen bestaande gebieden op plekken waar nog ontwikkelmogelijkheden zijn. Voor de barcode betekent het dat we de groei voor een deel kunnen opvangen met bestaande voorzieningen en deels moeten toevoegen.
3. 'Transformeren'; bestaande delen van de stad omvormen op basis van vernieuwde uitgangspunten. Voor de barcode betekent deze variant dat we de groei opvangen door slimmer gebruik van voorzieningen, bijvoorbeeld door multifunctioneel gebruik van locaties, door het beter benutten van overcapaciteit of voorzieningen beter bereikbaar te maken. Er zullen zeker ook voorzieningen moeten worden toegevoegd om de disbalans binnen de bestaande stad op te lossen.
4. Ontwikkeling op uitleglocaties'; niet binnenstedelijk groeien, maar uitbreiding aan de randen van de stad. Daar geldt voor de barcode dat sprake zal zijn van nieuwbouw (woningbouw en werkgelegenheid) en aanleg van voorzieningen. Denk daarbij ook aan sportvelden, scholen, parken en meer. Hierbij is het belangrijk dat de nieuwe gebieden niet ten koste gaan van gezond stedelijk leven in de bestaande stad.

Bron: Op weg naar een Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040



Volgorde verstedelijking

Bron: Op weg naar een Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040



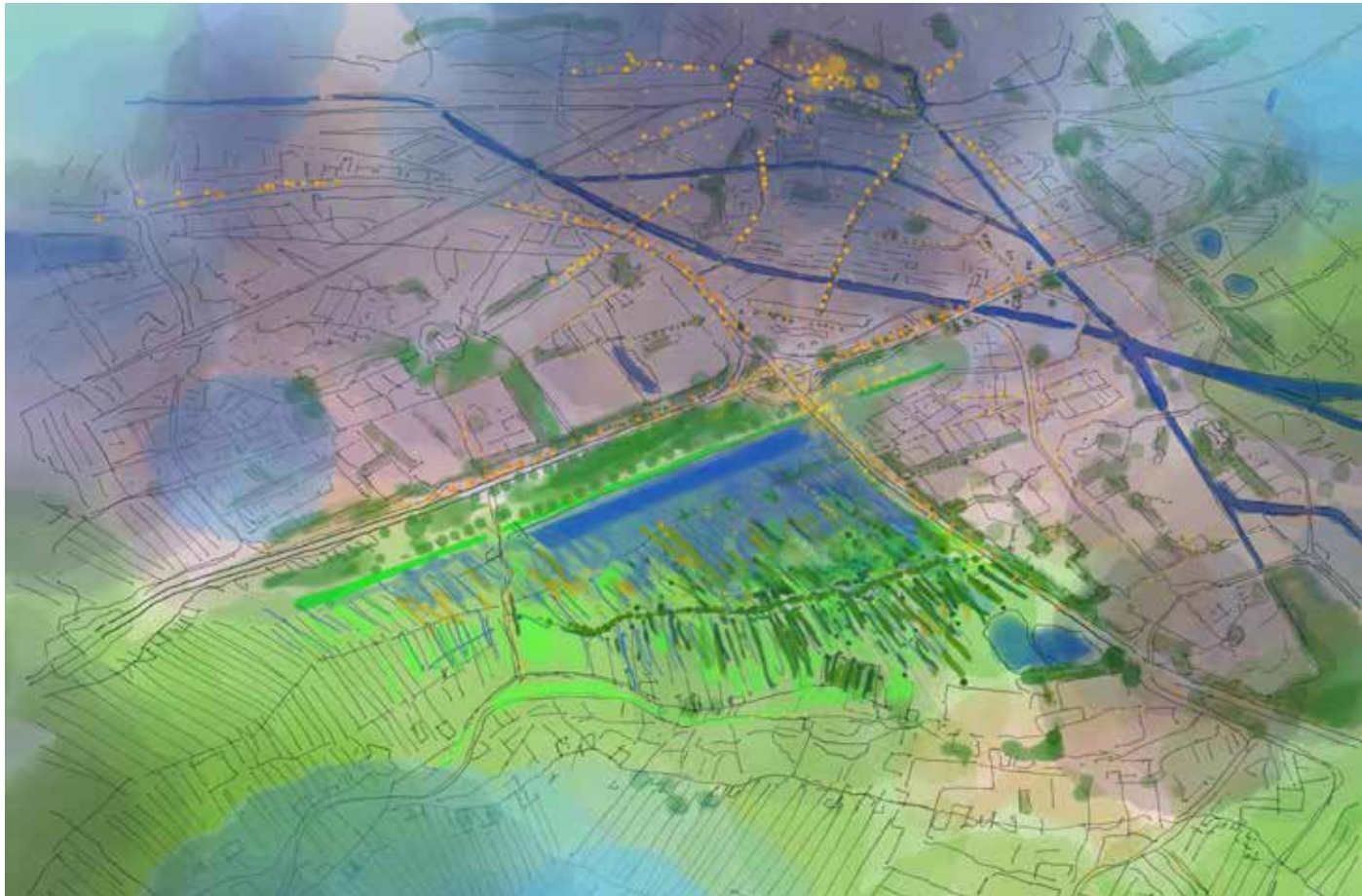
Bron: Op weg naar een Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040



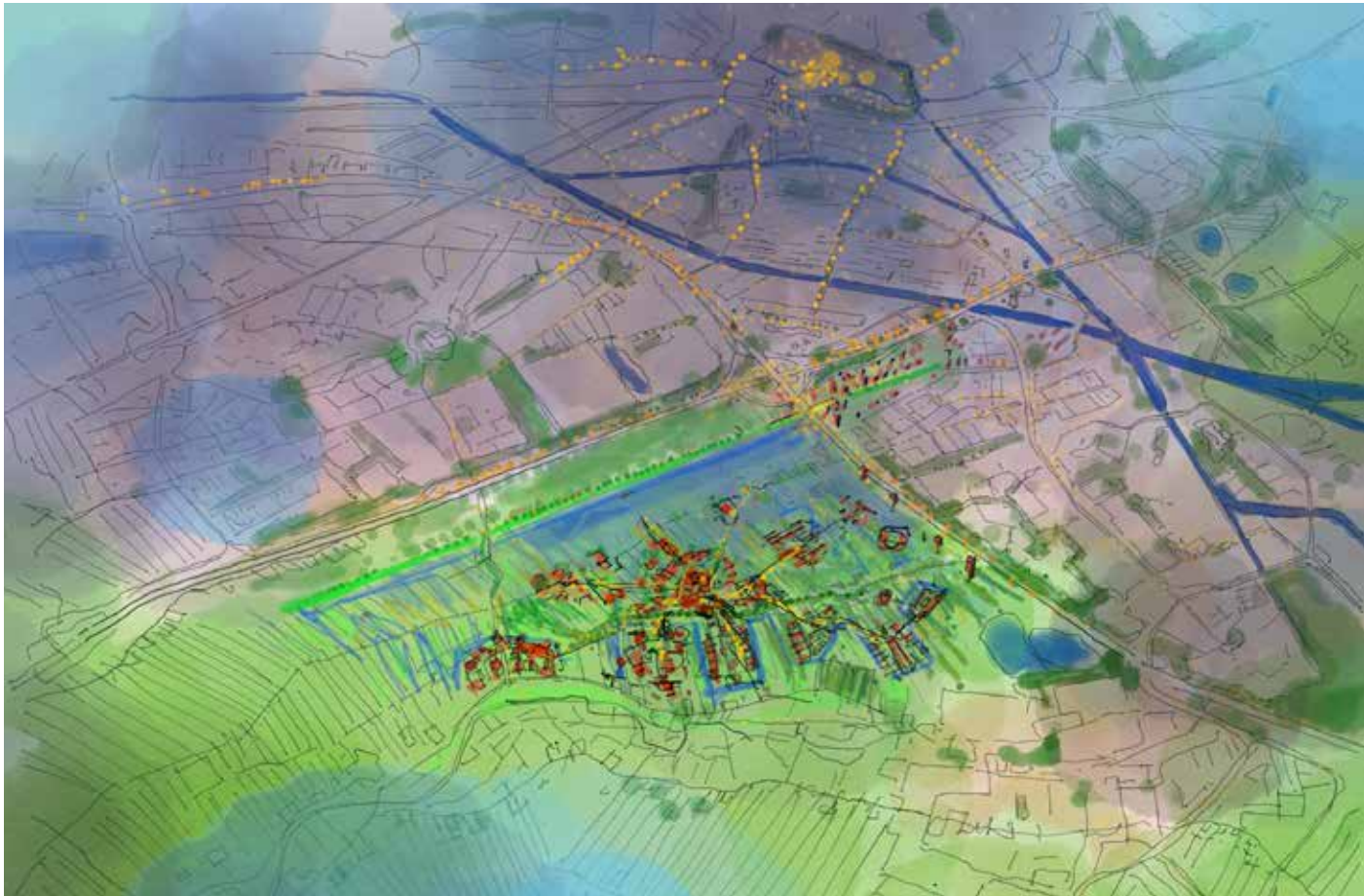
Utrechtse waarden

Bron: Op weg naar een Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

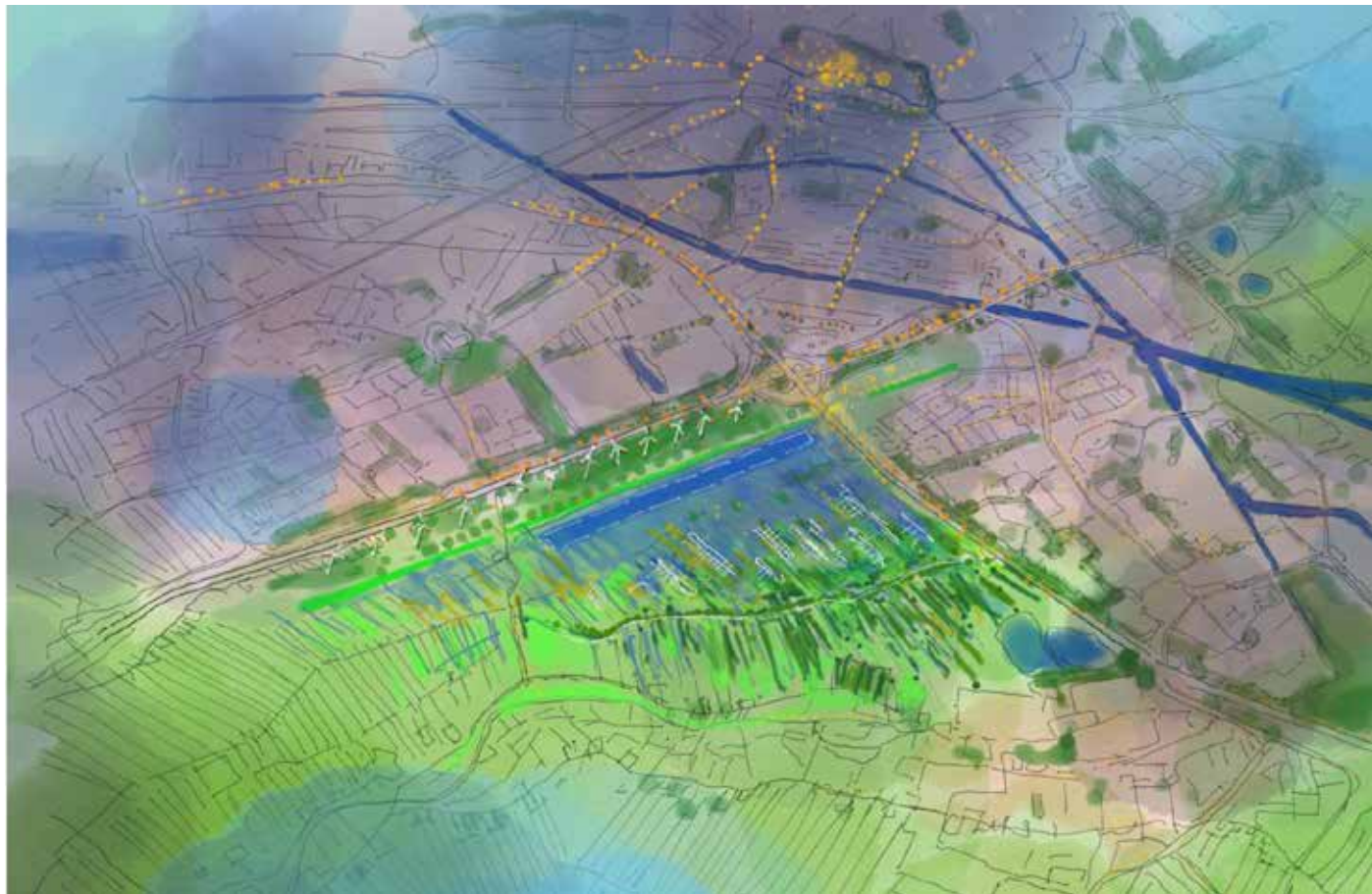
VOORBEELDMATIGE VERBEELDING VARIANTEN A12-ZONE + RIJNENBURG; FLEXIBELE, ADAPTIEVE STRATEGIE



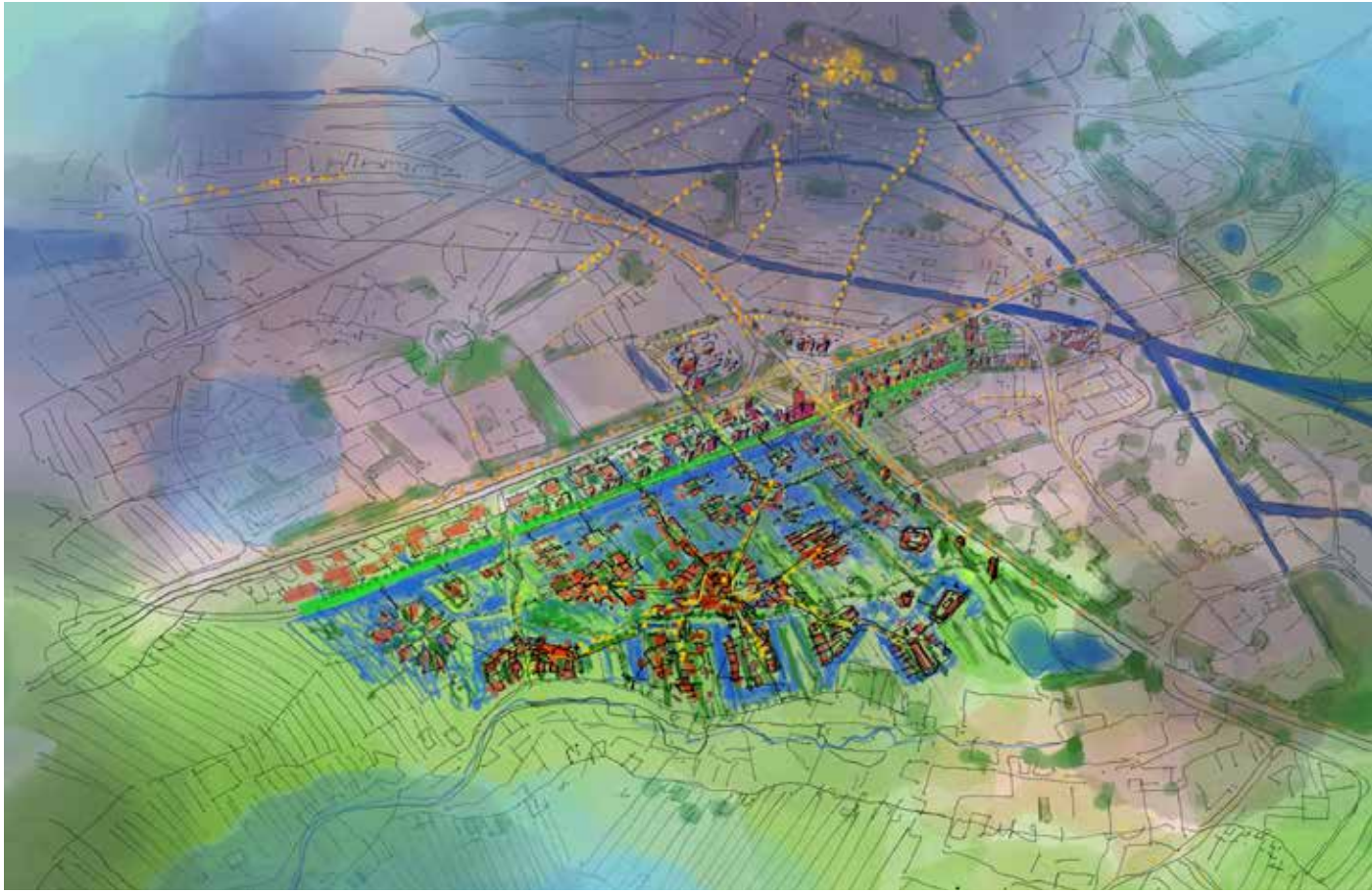
Pauzelandschap waterberging recreatie energie



Verdere stappen: combinatie met verstedelijking richting IJssel zuidwestkant



Verdere stappen: combinatie met windturbines



Een sterker verstedelijkt Rijnenburg

Colofon

Titel	Contour Integraal Ruimtelijk Perspectief – REP U16 Gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen
Auteurs	Opgaveteam REP U16 in samenwerking met KuiperCompagnons
Vormgeving	KuiperCompagnons
Correspondentie	Integraal Ruimtelijk Perspectief en Programma - REP U16 rep@utrecht.nl
Copyright	Citaten en beelden mogen zonder schriftelijke toestemming van de auteurs worden gebruikt, op voorwaarde dat een duidelijke bronvermelding en naamsvermelding (<i>Opgaveteam REP U16 en KuiperCompagnons</i>) erbij worden vermeld.
	Maart 2020

Totstandkoming contour REP

Met hartelijk dank aan iedereen die een bijdrage heeft geleverd aan de totstandkoming van de contour REP.

Voor de totstandkoming van dit product is gesproken met:

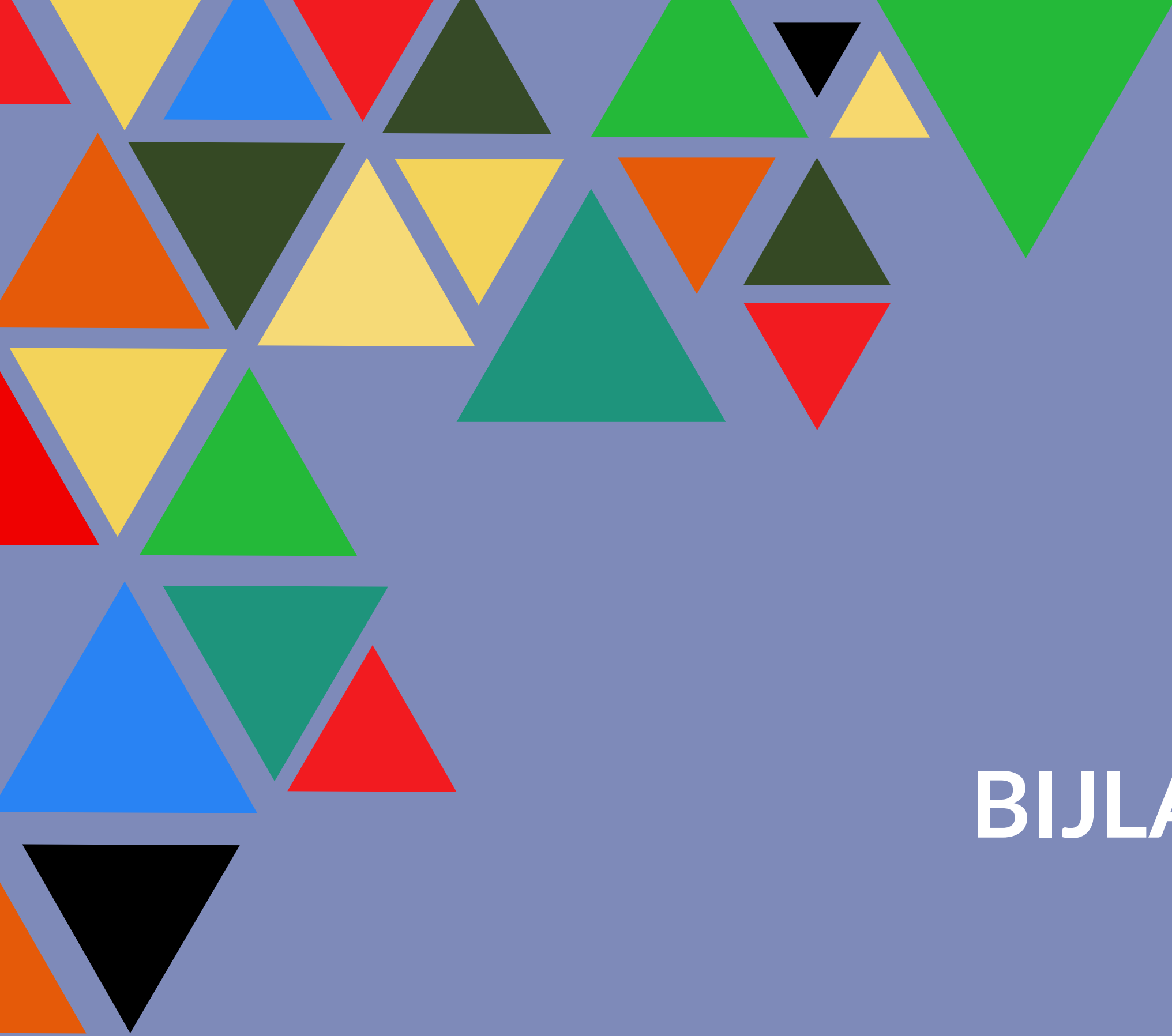
- Gemeente Bunnik
- Gemeente De Bilt
- Gemeente De Ronde Venen
- Gemeente Houten
- Gemeente IJsselstein
- Gemeente Lopik
- Gemeente Montfoort
- Gemeente Nieuwegein
- Gemeente Oudewater
- Gemeente Stichtse Vecht
- Gemeente Utrecht
- Gemeente Utrechtse Heuvelrug
- Gemeente Vijfheerenlanden
- Gemeente Wijk bij Duurstede
- Gemeente Woerden
- Gemeente Zeist

Waterschap Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
Provincie Utrecht

RES U16
U Ned / MIRT Onderzoek
A12-zone
U10 Bestuurstafels

- Bijeenkomsten**
- U10 Collegedag – 15 oktober 2019
 - U10 Informatiebijeenkomst U Ned en REP – 6 november
 - Bestuurlijke werksessie REP – 6 december
 - Bestuurlijke werksessie REP – 20 januari
 - U10 Bestuurstafel – 5 februari
 - U10 Informatiebijeenkomst REP & RES – 11 maart





BIJLAGEN

Bijlage 1: Beoordeling contour

Inleiding

De beoordeling van de contour aan de hand van het beoordelingskader REP is enkel op hoofdlijnen mogelijk. In de contour zijn de twee kaartbeelden (Kaart van Alles en Kaart van Altijd) een verzameling van een groot aantal wensen en ideeën, onder andere verzameld door input te vragen bij de Utrechtse gemeenten. De contour bevat daarmee tal van mogelijkheden, realisatie van al deze mogelijkheden zal op elementen leiden tot een kwantitatieve overschatting van wat nodig is (denk aan aantal woningen, ruimte voor arbeidsplaatsen, energie, landschap en recreatie). Het is dus nog nodig om keuzes te maken of pakketten van keuzes, om tot een scherpere beoordeling op indicatoren en doelstellingen te komen.

De in hoofdstuk 2 weergegeven uitgangspunten, strategische keuzes van U16 en eerste globale doorkijken naar fysiek ruimtelijke inpassingen in de twee kaartbeelden, maken het wel mogelijk om de contour op hoofdlijnen langs het beoordelingskader te leggen. Dat doen we aan de hand van de hoofddoelstellingen en alleen voor de subdoelen waarop we al een score kunnen geven (subdoelen die nog niet beoordeeld kunnen worden zijn om die reden ook niet benoemd in de beoordeling):

De Kaart van Altijd

Bevorderen van een gezonde, duurzame en energieke regio. Door inzet op verstedelijking rondom bestaande OV-knooppunten en verdichting binnen het bestaande bebouwde gebied worden actieve vormen van mobiliteit en OV-gebruik gestimuleerd. Daarmee wordt positief bijgedragen aan de subdoelen gezonde leefstijl en leefomgeving. Door de verdichting worden daarnaast gunstige effecten op het gebied van energieverbruik verwacht (lager autogebruik, meer OV- en fietsgebruik). De Kaart van Altijd houdt rekening met het borgen en versterken van hoofdwatersystemen, of dat voldoende is om op het subdoel 'Voldoende schoon en gezond water' positief te scoren is nog niet te zeggen. Op dit moment kan gesteld worden dat op diverse kernindicatoren positief gescoord wordt.

Economie versterken: aanjagen economische groei van de regio. Door de inzet op verstedelijking (waaronder ook werkmilieus) rondom knooppunten en binnen bestaand bebouwd gebied wordt in potentie de agglomeratiekracht van stedelijke regio's vergroot. Het vestigingsklimaat is afhankelijk van meerdere factoren, zoals bereikbaarheid en voldoende (betaalbare) ruimte voor bedrijven op aantrekkelijke locaties. Op De Kaart van Altijd zijn voornamelijk diverse mogelijkheden geschetst die deze elementen in zich hebben. Op dit hoofddoel wordt dus eveneens in potentie positief gescoord. Het is nog niet mogelijk de Kaart van Altijd te beoordelen op de aspecten circulariteit, innovatie en betekenisvolle werkgelegenheid, daarvoor is de kaart nog te abstract.

Verstedelijkingsopgave faciliteren. De Kaart van Altijd bevat diverse ontwikkelingen die reeds in gang zijn gezet tot 2030 en geeft voor de periode daarna concreet aan dat gedacht wordt aan het invullen van 'het wiel met spaken'. Als dat wordt gerealiseerd is zicht op voldoende planaanbod, maar De Kaart van Altijd benoemt deze keuze nog niet expliciet. De Kaart van Altijd schetst naast inzet op knooppuntontwikkeling en het wiel met spaken dat ook extra woningen bij kernen worden toegevoegd, daarmee lijkt een voldoende divers woonmilieu in de regio te ontstaan. Expliciet wordt benoemd dat wordt gewerkt aan de bereikbaarheid per fiets, OV en auto tussen knopen en kernen, daarmee wordt de toegang tot voorzieningen en werk vanuit woongebieden geborgd.

Ruimtelijke kwaliteit verhogen. De Kaart van Altijd zet in op het slechten van barrières van grote infrastructurele werken, op fietspaden in aantrekkelijke groene scheggen en goede bereikbaarheid van natuur- en recreatiegebieden in en om de steden. Door deze inzet wordt positief gescoord op het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van

het stedelijk gebied en wordt in potentie het draagvlak voor recreatieve voorzieningen vergroot. Met de inzet op het 'Ontwikkelbeeld Groen en Landschap U16' wordt ook op een positieve manier gescoord op het verhogen van de kwaliteit van het landelijk gebied en het behouden en versterken van cultuurhistorische waarden. Nog niet concreet is gemaakt of het areaal natuur wordt vergroot. De Kaart van Altijd noemt expliciet het toevoegen van woningen in kernen om bij te dragen aan het borgen van de vitaliteit en kwaliteit van deze kernen. Op dat aspect wordt binnen dit hoofddoel dus ook positief gescoord.

Slimme en toekomstvaste mobiliteit faciliteren. Door inzet op verstedelijking rondom bestaande knooppunten worden bestaande knopen verder benut. Informatie over eventuele robuustheid, dan wel overbelasting van infrastructuurnetwerken ontbreekt op dit moment nog. Het is dus lastig daar een waardeoordeel over te geven. Duidelijk is dat ingezet wordt op goede verbindingen voor fiets, OV en auto tussen knopen en kernen en worden fietspaden bij voorkeur in aantrekkelijke groene scheggen gerealiseerd, daarmee wordt het reizigerscomfort en de beleving verbeterd. Het is nog niet expliciet duidelijk of De Kaart van Altijd met deze ingrepen voldoende capaciteit op infrastructuurnetwerken mogelijk maakt en of daarmee urgente oplossingen op knelpunten worden opgelost. Aandachtspunt is immers het versterken van de bereikbaarheid van de knopen, zeker wanneer daaromheen ingezet wordt op intensievere verstedelijking.

Haalbaarheid. Door inzet op ontwikkeling van datgene dat al in gang is gezet scoort De Kaart van Altijd op het subdoel 'zicht op uitvoering' in potentie positief. Nog niet duidelijk is of alle plannen ook daadwerkelijk voor 2030 kunnen worden gerealiseerd. Door de veelheid aan betrokkenen en belangen is binnenstedelijk ontwikkelen vaak complexer en langduriger dan de ontwikkeling van uitleglocaties.

Kosten en opbrengsten (financieel). Van De Kaart van Altijd zijn nog geen ramingen gemaakt ten aanzien van investeringen in infrastructuur of verstedelijking (beheer en exploitatie van OV en grondexploitaties). Om die reden is het nog niet mogelijk om op dit hoofddoel uitspraken te doen over een positieve of negatieve score.

De Kaart van Alles

Bevorderen van een gezonde, duurzame en energieke regio. De Kaart van Alles zet na 2030 in op het invullen van kansen om buitenstedelijk nabij bestaande knooppunten woon- en werkmilieus toe te voegen. Dat brengt diverse uitdagingen met zich mee op het gebied van klimaatadaptatie, kansen voor energietransitie en het goed bereikbaar houden van steden, kernen, landschap en natuur. De Kaart van Alles heeft daar aandacht voor, maar uitwerking is nog beperkt concreet. Om op het hoofddoel ‘Bevorderen van een gezonde, duurzame en energieke regio’ positief te scoren zal blijvende aandacht en investeringen op deze domeinen nodig zijn. De Kaart van Alles maakt duidelijk dat kansen voor energietransitie in bepaalde delen van de regio beperkt zijn, oplossingen zullen elders (waaronder binnenstedelijk) gevonden moeten worden.

Economie versterken: aanjagen economische groei van de regio. Door inzet op buitenstedelijke verdichting rondom knooppunten wordt in potentie lager gescoord op aspecten als agglomeratiekracht en versterking van het vestigingsklimaat. De afstanden tot economische centra zijn immers groter. Tegelijkertijd is in De Kaart van Alles aandacht voor verzwaring van het programma mobiliteit en infrastructuur, daarmee kan nabijheid worden vergroot en kunnen positieve effecten op de economische groei ontstaan. De Kaart van Alles is onvoldoende concreet om uitspraken te doen over circulariteit en innovatie in de economie en over het stimuleren van betekenisvolle werkgelegenheid.

Verstedelijkingsopgave faciliteren. De Kaart van Alles is een verzameling van projecten op de korte termijn en het toevoegen van programma op de lange termijn. Daarmee ontstaat voldoende potentie voor het realiseren de benodigde plancapaciteit. De veelheid en diversiteit aan locaties waar programma gerealiseerd zorgt voor een positieve score op de indicator ‘zicht op voldoende diversiteit woonmilieus’. De Kaart van Alles houdt rekening met een zwaar programma op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid, ook naar natuur, groen en recreatie. Daarmee wordt positief gescoord op de indicatoren toegang tot voorzieningen en toegang tot werk.

Ruimtelijke kwaliteit verhogen. De Kaart van Alles zet in op een zwaar programma voor natuur, groen en recreatie. Bereikbaarheid en kwalitatief hoogwaardig en beleefbaar groen, landschap, natuur en cultuurhistorie staan daarin centraal. Vanuit deze investeringen wordt positief gescoord op het verhogen van de intrinsieke natuurwaarden en ruimtelijke kwaliteit. Dat geldt voor het stedelijk gebied, het landelijk gebied, de cultuurhistorische waarden en het zorgen voor voldoende draagvlak voor recreatieve

voorzieningen. Geen concrete uitspraken zijn gedaan over leefbaarheid en vitaliteit van kernen (hoewel daar in de Kaart van Altijd wel aandacht is), het stimuleren van levensloopbestendige wijken en het vergroten van het areaal natuur.

Slimme en toekomstvast mobiliteit faciliteren. Door te verdichten rondom bestaande buitenstedelijke OV-knooppunten wordt in potentie positief bijgedragen aan het robuuster krijgen van infrastructuurnetwerken. Deze knooppunten worden ingezet als toegangspoorten naar het landschap vanuit woon- en werkgebieden, waarmee positief wordt gescoord op de indicator ‘vergroten toegankelijkheid van het verkeer- en vervoersysteem’. De knooppunten fungeren immers ook als spil in het netwerk tussen wonen en werken. Door de reservering voor een infrastructurele bypass in de A12-zone wordt in potentie positief bijgedragen aan het oplossen van urgente knelpunten en het borgen van voldoende capaciteit op het infrastructuurnetwerk.

Haalbaarheid. Op het subdoel ‘zicht op uitvoering’ is naar aanleiding van de schetsen in De Kaart van Alles nog geen uitspraak te doen. Dat geldt in zekere zin ook voor het subdoel ‘mate van adaptiviteit en toekomstvastheid’. Echter, gezien de veelheid aan mogelijkheden en wensen van gemeenten is wel sprake van overcapaciteit op elementen. Daarmee kan gesteld worden dat De Kaart van Alles voldoende toekomstvast is en dat daarbinnen dus nog ruimte is om keuzes te maken, waarmee hij ook adaptief is.

Kosten en opbrengsten (financieel). Van De Kaart van Alles zijn nog geen ramingen gemaakt ten aanzien van investeringen in infrastructuur of verstedelijking (beheer en exploitatie van OV en grondexploitaties). Om die reden is het nog niet mogelijk om op dit hoofddoel uitspraken te doen over een positieve of negatieve score.

Door de veelheid aan ingetekende wensen en ambities in de twee kaarten wordt op diverse hoofddoelen in potentie positief gescoord. Het is echter de vraag of inpassing van alle geschetste opgaven in de contour (verstedelijking, infrastructuur, recreatie, natuur, water) niet leidt tot suboptimale scores op de doelstellingen ruimtelijke kwaliteit, gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen en mogelijk economie. Een integraal pakket waarin in samenhang (pakketten van wensen en investeringen) duidelijke keuzes worden gemaakt, biedt mogelijk meer kansen om tot optimalisatie van doelbereik te komen.

