U16TRECHT

GEZOND LEVEN IN EEN STEDELIJKE REGIO VOOR IEDEREEN

INTEGRAAL RUIMTELIJK PERSPECTIEF

MAART 2021

VOORWOORD

Voor u ligt het Integraal Ruimtelijk Perspectief U16. Daarin hebben 16 gemeenten in de regio Utrecht een gezamenlijke ontwikkelrichting tot 2040 opgesteld. Wij zijn trots dat er een ambitieus gezamenlijk perspectief ligt dat concreet maakt hoe de regio op een gezonde en duurzame wijze zal groeien en omgaat met de maatschappelijke opgaven. Hiermee ligt er een ruimtelijke en uitvoeringsgerichte vertaling van de ambities uit de Ruimtelijk Economische Koers die door gemeenten is omarmd. En bereiden we ons voor op de uitvoering in het ruimtelijk domein voor de komende jaren.

In onze regio zijn we nog niet eerder zo ver geweest. Als enige regio in Nederland hebben we een brede integrale aanpak op wonen, werken, mobiliteit, groen, landschap, water, energie, en gezondheid. Dit valt ook andere regio's in het land op.

Met dit IRP versterken de gemeenten de samenwerking, doordat we een stevig signaal afgeven dat de 16 gemeenten schouder aan schouder staan in de ambitie, de afwegingen en de aanpak om de regio (door) te ontwikkelen tot de ontmoetingsplek van gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen. Hiermee bundelen en versterken we de kracht richting inwoners, bedrijven, medeoverheden en andere partners. Kunnen we slagvaardig aan de slag met de uitvoering in verschillende allianties en hebben we een titel om elkaar aan te spreken op hoe we de regio samen vormgeven.

Wat in het IRP staat is de uitkomst van een gezamenlijk proces met de 16 gemeenten. Samen vinden we dit de beste manier om een plek te geven aan de regionale opgaven die voor ons liggen. We vinden dit niet alleen voor het eigen grondgebied van de gemeente, maar we vinden dit ook voor de regio als geheel. Omdat gemeenten voor elkaars opgaven staan, kunnen zij eenduidig en sterker optreden naar andere bestuurslagen, zoals het Rijk en de provincie. Daarbij is het belangrijk om consistent en eensgezind het IRP als basis te gebruiken voor het regionale verhaal. En het mee te nemen als basis bij gemeentelijke omgevingsvisies.

Het IRP is opgebouwd met de lokale beleidslijnen als basis en er zijn (boven)lokale en regionale keuzes gemaakt. Over veel onderwerpen is overeenstemming, andere onderwerpen vragen erom de dialoog voort te zetten. Daarom maken we met dit IRP keuzes, benoemen we een aantal gezamenlijke vraagstukken en geven we opdrachten aan onszelf voor de volgende fase.

Bestuurlijk opdrachtgevers Integraal Ruimtelijk Perspectief (REP)

Klaas Verschuure en Sander Jansen

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING: VAN KOERS NAAR PERSPECTIEF 6

1.1 Een gezamenlijk en integraal perspectief voor de regio 8

1.2 Wat vooraf ging aan het IRP 14

1.3 De opgave: wat de regio de komende jaren te doen staat 18

2. WAAR WE NAARTOE WILLEN IN 2040: GEZOND LEVEN IN EEN STEDELIJKE REGIO VOOR IEDEREEN 24

2.1 Het Perspectief: gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen 30

2.2 Acht redeneerlijnen die leiden tot ruimtelijke keuzes 38

2.3 Thematische verdieping 72

2.4 De regio in lagen 98

3. UITWERKING IN DEELGEBIEDEN: EEN NIEUW PERSPECTIEF VOOR ALLE DEELGEBIEDEN 102

3.1 De Kromme Rijn Vallei 106

3.2 Noordoostflank 112

3.3 Vecht en Venen 118

3.4 Woerd, Waard en Vijfheerenlanden 124

3.5 De Centrale As 128

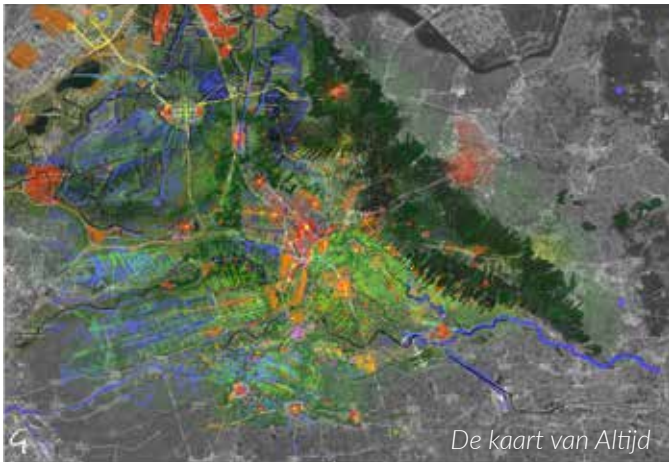
4. UITVOERINGSSTRATEGIE: NAAR EEN ADAPTIEF ONTWIKKELPAD VOOR DE REGIO 136

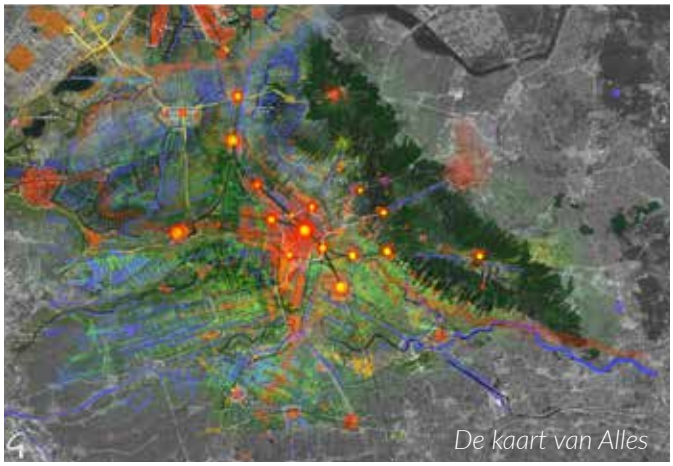
4.1 Uitvoeringsstrategie 138

4.2 Adaptief ontwikkelpad IRP 148

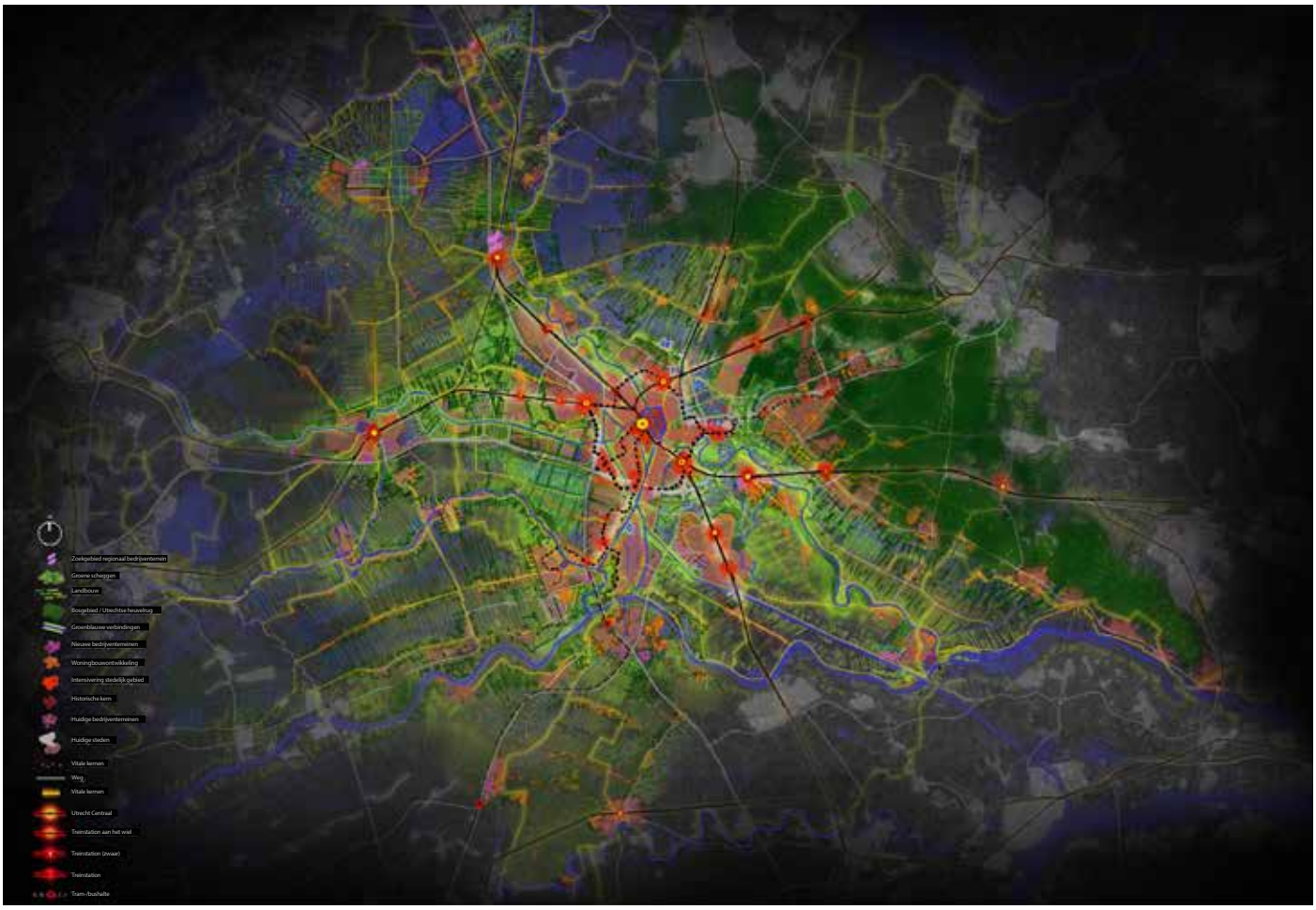
1

INLEIDING:
VAN KOERS NAAR PERSPECTIEF





Uit: de Ruimtelijke Contour (2020)



Perspectiefkaart: Regio Utrecht in 2040

1.1 EEN GEZAMENLIJK EN INTEGRAAL PERSPECTIEF VOOR DE REGIO

16 Utrechtse gemeenten werken samen aan een integraal perspectief voor 2040. Niet omdat het moet, maar omdat we zien dat we voor een opgave staan die we alleen samen kunnen oplossen. Als we samenwerken aan een inhoudelijk perspectief, krijgen we samen meer voor elkaar.

Dit perspectief is dus geen plan dat top-down boven de regio hangt, maar een doorkijk naar 2040 die van ons allemaal is en waarmee wij ons allen verbinden aan het oplossen van de regionale opgaven. Daarvoor is samenwerking niet alleen nodig in het opstellen van dit perspectief, maar ook richting uitwerking en uitvoering. Wat in dit perspectief staat nemen wij op in onze gemeentelijke visies en omgekeerd.

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

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

Tegelijkertijd komen er nieuwe opgaven op ons af. We moeten ruimte geven aan een veranderend klimaat en tegelijkertijd deze verandering tegengaan. Meer ruimte voor water en natuur, maar ook ruimte om op een duurzame manier in onze energie te voorzien.

Slim omgaan met de ruimte
Om aan al deze vragen naar ruimte te voldoen moeten we op een andere manier nadenken over de toekomst van onze regio. Hoe geven we ruimte aan de groei en maken we tegelijk onze regio groener en mooier? Wat voor regio laten we na aan de generaties na ons? Hoe zorgen we ervoor dat ook zij kunnen leven in een gezonde regio? Hoe zorgen we ervoor dat dit op een sociaal rechtvaardige manier gebeurt? Hoe zorgen we voor een goede balans tussen mens en natuur?

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

Om deze veranderingen in goede banen te leiden is het dus nodig om te denken door verschillende schaalniveaus heen en om de verschillende opgaven integraal te benaderen.

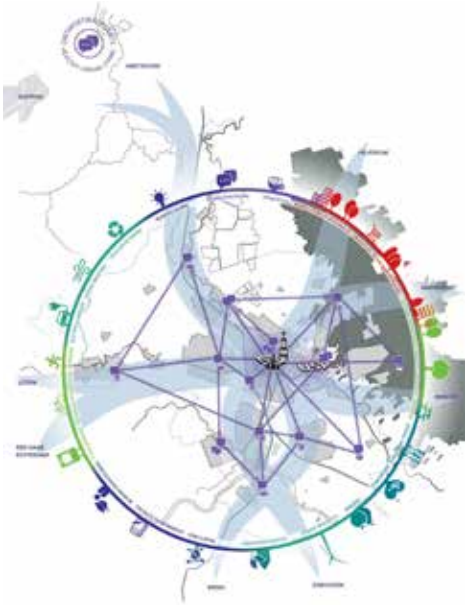
Het Integraal Ruimtelijk Perspectief is de plek waar de samenwerkende gemeenten in de U16 hun visie geven op hoe de regio ruimte kan maken voor al deze verschillende functies. Het perspectief kijkt naar hoe de regio er in 2040 uit kan zien en hoe dat voor iedereen een aantrekkelijk perspectief kan zijn.

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

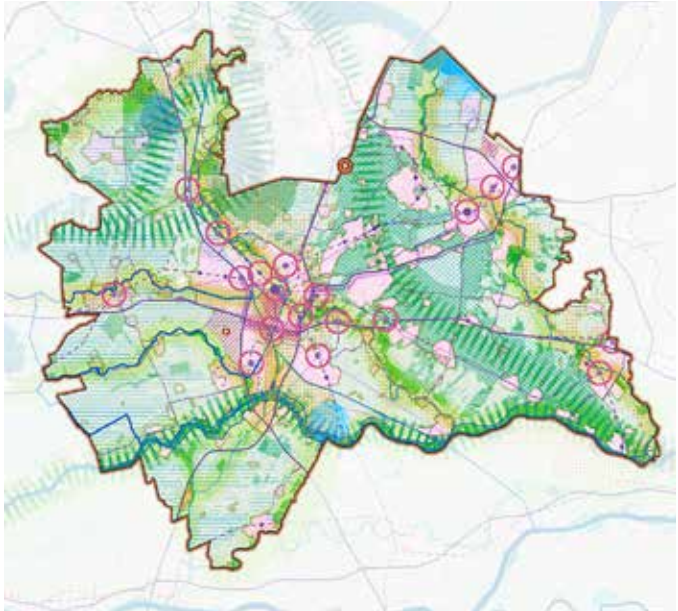
In stappen van koers naar perspectief
U16 is het samenwerkingsverband van 16 gemeenten. Met de Ruimtelijk Economische Koers (REK) van 2018 heeft de regio ervoor gekozen om de groei op een duurzame wijze op te vangen. De regio wil zich (door)ontwikkelen tot de ontmoetingsplek van gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen en in 2040 de internationaal erkende regio op dit terrein zijn.

Met het Ruimtelijk Economisch Programma (REP) wordt daar concreet invulling en uitvoering aan gegeven. Met het REP maakt de U16 een integrale en breed gedragen visie en strategie op de toekomst (tot 2040) van de metropoolregio Utrecht. De zestien samenwerkende gemeenten brengen de thema's wonen, werken, mobiliteit, groen, landschap, water en energie samen in een integrale visie het Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP).

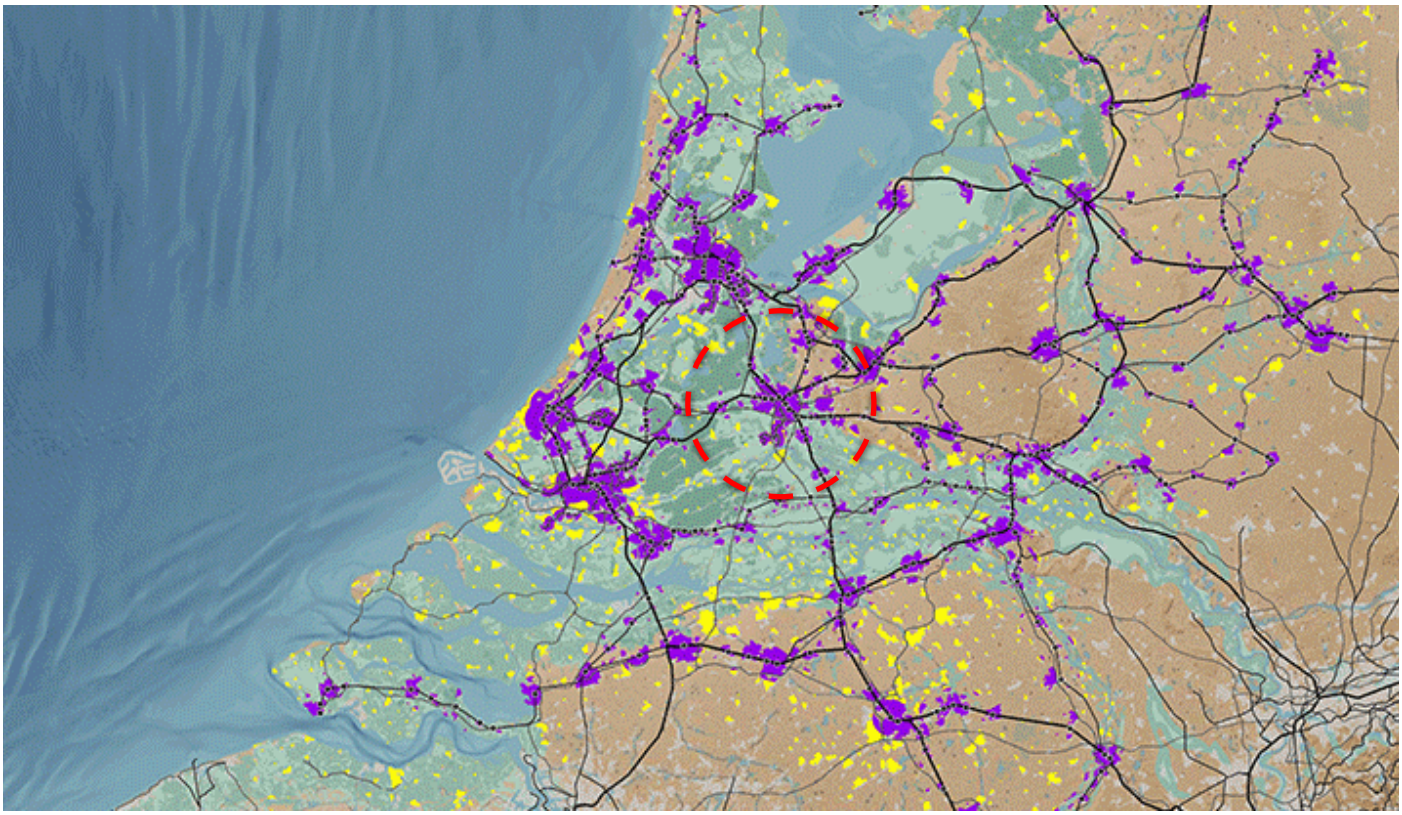
In het IRP geeft de regio aan wat haar thematische en ruimtelijk-programmatische opgaven zijn, welke hoofdrichtingen worden gekozen voor de toekomstige ontwikkeling van de regio en hoe al deze elementen samenhangen in een geïntegreerde visie en strategie.



Uit: de Ruimtelijke Economische Koers (REK)



Provinciale Omgevingsvisie POVI (BVR, 2021)



Nationale Omgevingsvisie (NOVI), Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, september 2020

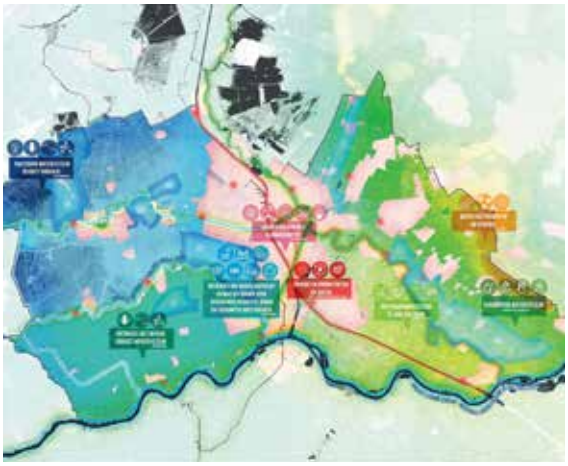
Aan het ruimtelijk economisch programma REP is de afgelopen drie jaar in fasen gewerkt. Er is een gezamenlijke koers bepaald, er is een integraal afwegingskader opgesteld, de opgaven zijn in beeld gebracht, er is een ruimtelijke contour gemaakt en een verstedelijkingsstrategie.

Al deze eerdere fasen hebben geleid tot dit nu voorliggende Integraal Ruimtelijk Perspectief. Het IRP is nadrukkelijk geen eindbeeld, maar bevat een strategie en een adaptief ontwikkelpad. De volgende stap in het REP wordt het gezamenlijk afspraken maken over regionaal programmeren en een uitvoeringsstrategie op basis van allianties.

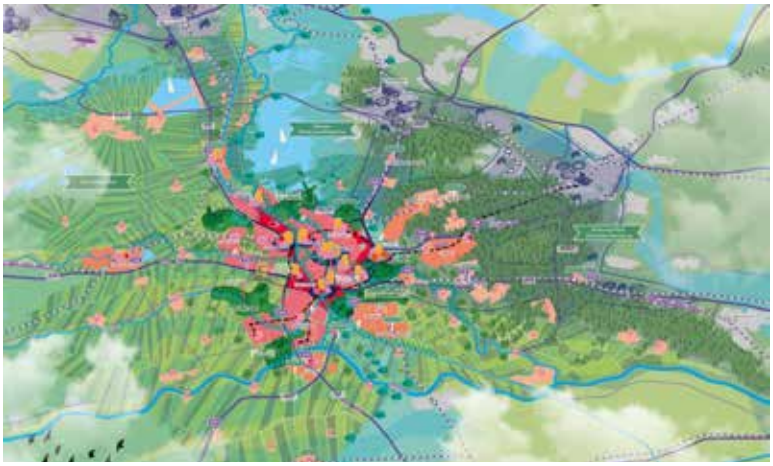
Dit IRP is niet alleen door de U16 gemeenten opgesteld, maar is tot stand gekomen vanuit een brede samenwerking en afstemming met onder meer thematische bestuurstafels, 16 colleges van B&W en gemeenteraden, de Provincie Utrecht, UNed, waterschappen, Regionale Energiestrategie (RES) en met consultatie van legio experts.

Het IRP als het cement tussen andere plannen
In dezelfde periode waarin het IRP is gemaakt, zijn ook op andere tafels belangrijke kaders en visies tot stand gekomen. Vanuit het Rijk de NOVI, vanuit de Provincie de POVI, in UNed verband het MIRT onderzoek en visie Utrecht Nabij en meerdere lokale ruimtelijke strategieën.

Het IRP is in dit kader een integraal en een regionaal perspectief. Het is tot stand gekomen samen met de 16 gemeenten en hangt daardoor dus niet boven de gemeenten, maar is een gezamenlijk beeld. Door de regionale aanpak is het méér dan een optelsom van 16 gemeentelijke visies. Samen wordt invulling gegeven aan regionale opgaven, waarbij over gemeentegrenzen heen gekeken wordt. Dit levert een gezamenlijke aanpak op, waarbij gemeenten een eenduidige boodschap hebben naar andere bestuurslagen en stakeholders.



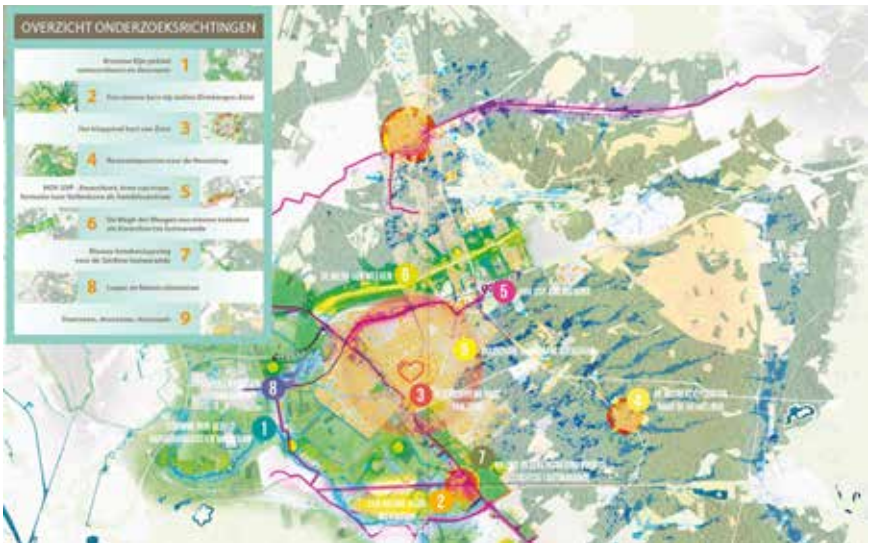
Waterpraatkaart Stichtse Rijnlanden (2019)



Utrecht Nabij (2020)

NOVI-perspectiefgebied Utrecht, Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen

Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 concept (RSU2040)



Propositie van Zeist, Gemeente Zeist, oktober 2020

Regionale Omgevingsagenda Lopikerwaard 2040, Gemeenten IJsselstein, Lopik, Montfoort, Oudewater, Woerden en Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, maart 2020

Het IRP is te zien als een convenant tussen de gemeenten. Samen geven we invulling aan de regionale opgaven. Het is een adaptief perspectief, dus in de toekomst kan de inhoud veranderen. Het IRP kan ook gezien worden als cement tussen de gemeentelijke visies, waarbij het IRP de visies aan elkaar bindt en het regionale huis sterker maakt. Het is dus meer dan een optelsom van gemeentelijke visies. In de uitvoeringsstrategie wordt de positionering en de samenwerking verder uitgewerkt.
Het IRP volgt en geeft tegelijk ook de regionale inbreng aan de NOVI, de POVI en de MIRT afspraken met het Rijk. Het IRP heeft op hoofdlijnen dezelfde uitgangspunten, zoals een gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen, de focus op binnenstedelijk en gemengd bouwen, op en nabij OV-knooppunten, het ontwikkelen van meerdere metropoolpoorten, het wiel met spaken, verdichten op regiopoorten, versterken van groen en landschap en de vitaliteit van kernen.

Het IRP kent ook enkele accentverschillen met bijvoorbeeld de POVI. De U16 ziet dit als input voor en een constructieve bijdrage aan het gesprek over de ruimtelijke kaders vanuit Rijk en Provincie.

Gedeelde visie, verschillende rollen
Vanuit een intensieve coöperatie is er een belangrijke en rijke strategische stap gezet in de regio, waarbij er sprake is van een gedeelde visie op de regio Utrecht vanuit Rijk, Provincie, regiogemeenten en waterschappen, die vertaald zijn in drie regionale plannen: POVI, IRP en Utrecht Nabij.

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

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

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

Foto: Woerden, Aerophotostock

1.2 WAT VOORAF GING AAN HET IRP

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

Fase 1: De Ruimtelijk Economische Koers (2018)
In de Ruimtelijk Economische Koers is door de regio gekozen voor een regio waar gezond stedelijk leven voor iedereen centraal staat. De zes geformuleerde toekomstbeelden uit het REK vormen de principes die ten grondslag liggen aan alle te maken verstedelijkingskeuzes in de regio. De zes toekomstbeelden zijn:

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

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

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

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

Fase 2: De contour REP (2020)
De contour REP heeft de uitgangspunten van de REK vertaald in een aantal kaartbeelden. Hierbij is een eerste integratieslag gemaakt en zijn toekomstbeelden geschetst van de regio, waarbij in de “kaart van altijd” de keuzes zijn vastgelegd die sowieso doorgang kunnen hebben. In de “kaart van alles” zijn alle mogelijke plannen ingetekend, waardoor een beeld ontstaat van de keuzes die gemaakt kunnen worden. In de contour is een beoordelingskader opgesteld waaraan de uiteindelijke keuzes getoetst worden, maar deze keuzes zijn in de contour dus nog niet gemaakt. Ook zijn er onderzoeksvragen geformuleerd die beantwoord moeten worden om tot keuzes te komen. Deze onderzoeksvragen zijn zoveel mogelijk in dit IRP beantwoord.

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

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

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

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

Foto: Bunnik Kromme Rijn, Ben Jurgens

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

Verschillende gemeenteraden hebben moties en amendementen bij de Contour vastgesteld. In een separaat document is richting de raden teruggekoppeld hoe deze zijn verwerkt in dit IRP.

Fase 3 (nu): Integraal Ruimtelijk Perspectief
Dit perspectief is gebouwd op de uitgangspunten uit de eerdere fases. Samen met de 16 gemeenten, de Provincie, waterschappen en andere belanghebbenden zijn op basis van de al staande uitgangspunten keuzes gemaakt voor het integrale perspectief. Deze keuzes worden in de komende hoofdstukken toegelicht.

Fase 4 (toekomst): Regionaal Programmeren
Na het afronden van het perspectief staat het programmeren centraal. Dit worden concrete afspraken over welk programma waar wordt gerealiseerd. Het gaat dus veel meer om de stap richting de uitvoering. Op het niveau van de hele regio, maar ook lokaal en in deelgebieden. Vraagstukken op regionale schaal vergen veelal samenwerking tussen gemeenten, maar ook met Rijk en Provincie. In deze fase zetten we ook in op participatietrajecten om de discussie breder te voeren. Programmeren gaat over het langjarig met elkaar scherp sturen en monitoren om de benoemde opgaven te realiseren. Het gaat om flexibiliteit en adaptief meebewegen met de veranderende context. Er zal in slimme allianties gewerkt worden om de benodigde slagkracht in organisatie en middelen te bewerkstelligen.

Foto: Zegveld, Veenweiden Innovatiecentrum

1.3 DE OPGAVE: WAT DE REGIO DE KOMENDE JAREN TE DOEN STAAT

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

Toekomstgericht en integraal denken nodig
Hiervoor is integraal en toekomstgericht denken nodig. Onze opgaven worden voor een deel bepaald door ons gedrag, zoals hoe we wonen, werken, recreëren en bewegen. Tegelijkertijd hebben ook veranderingen op een hoger schaalniveau impact op hoe we onze regio kunnen en moeten inrichten. Dan gaat het bijvoorbeeld over klimaatverandering, bodemdaling en zeespiegelstijging. Deze opgaven kunnen we alleen het hoofd bieden als we ze in samenhang met elkaar zien. Hoe we hiermee omgaan bepaalt de regio die wij achterlaten voor de volgende generaties.

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

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

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

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

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

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

De opgave per thema samengevat:
1. Opgave landschap, water en groen
De opgave voor landschap, water en groen is om:
- De intrinsieke kwaliteit van landschap, inclusief de natuurwaarden en cultuurhistorie, te behouden en te verbeteren, de 'Utrechtse Trots'. De ontwikkeling van inherente natuurwaarden, inclusief de biodiversiteit, en de afleesbaarheid van cultuurhistorie maken hier onderdeel van uit.
- De toegankelijkheid van landschap, natuur en water te verbeteren en daarmee ruimte te bieden voor de groeiende recreatieve behoefte van een groeiende bevolking.
- Ruimte voor groen, natuur, cultuurhistorie en water in kwantitatieve zin zoveel mogelijk te behouden en mee te laten groeien met de verstedelijkingsopgave, ondanks de groeiende druk op de ruimte.
- Invulling te geven aan een nieuwe en duurzame balans tussen landbouw, natuur, waterbeheer en recreatie. Dit betekent dat er keuzes gemaakt moeten worden over waar welk aspect in het landschap leidend is en/of waar en hoe deze aspecten elkaar juist kunnen versterken. Transitie naar circulaire, biodiverse en economisch rendabele landbouw maakt daar onderdeel van uit. Ook de energieopgave de juiste plek in het landschap geven valt onder deze opgave.

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

Water en klimaatverandering
Klimaatverandering én de groei van wonen en werken zorgt voor een grote druk op het watersysteem. Er treden vaker extremere weersomstandigheden op, met bijvoorbeeld ondergelopen straten of waterkwaliteitsproblemen als gevolg. Het punt is bereikt dat we het niet meer binnen het watersysteem kunnen oplossen.

De afvoer van water gaat nu voor het grootste deel van de regio via het Amsterdam-Rijnkanaal, waarin nauwelijks ruimte is om deze extremere buien op te vangen. Het is nodig het watersysteem te optimaliseren én de afhankelijkheid ervan te verkleinen door meer waterrobuuste inrichting van steden en polders. Naast het optimaliseren van het watersysteem moet worden gewerkt aan een inrichting van stad en land die kan omgaan met hogere temperaturen en te veel of te weinig water.

Om de regio veilig te houden versterken de waterschappen de komende jaren de dijken langs de Lek; grote projecten met velen meekoppelkansen. Daarnaast moeten gevolgen van overstromingen, mochten die zich toch voordoen, worden tegengegaan.

In de lager gelegen gebieden van de regio (veenweidegebieden en diepe polders) is het watersysteem kwetsbaar en spelen bodemdaling en verzilting. Bij nieuwe ontwikkelingen is het essentieel om ook daar het watersysteem robuuster te maken, waarbij ook een tekort aan water wordt voorkómen.

2. Opgave mobiliteit

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

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

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

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

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

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

3. Opgave wonen

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

Daarnaast is voor de korte termijn (2030) een afspraak gemaakt met het Rijk om te sturen op 30% overprogrammering van woningbouwaantallen om ervoor te zorgen dat er een buffer zit in de planvoorraad om te compenseren voor planuitval en planuitstel. Dit betekent dat op de korte termijn wordt gestuurd op:

- Tot 2030: een planbehoefte van 87.100 – 97.500
- 2030 – 2040: woningbehoefte van 37.00 – 50.000
- Totaal: planbehoefte 124.100 – 147.500

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

Kwalitatieve opgave

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

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

Toegankelijke woningmarkt voor iedereen

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

Vitale kernen

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

Foto: HNWblog

4. Opgave werken

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

Voldoende werkgelegenheid voor iedereen
De groei van de regio en met name stad Utrecht vertaalt zich naar een groei van ten minste 80.000 arbeidsplaatsen tot 2040 (Bron: STEC). 70.000 zullen landen in de stad Utrecht. Van deze arbeidsplaatsen voorzien we

- Ca. 15.000 arbeidsplaatsen via werken vanuit huis.
- Ca. 28.000 arbeidsplaatsen in kantooromgevingen,
- Ca. 18.000 arbeidsplaatsen in gemengde milieus voor maatschappelijke doeleinden,
- Ca. 9.000 arbeidsplaatsen in wetenschap gerelateerde omgeving
- Ca. 15.000 arbeidsplaatsen erbij op bedrijventerreinen. Dit vraagt om circa 216 ha bedrijventerrein extra tot 2040 via ofwel intensivering en menging danwel uitbreiding.

Het is van belang dat er arbeidsplaatsen worden gecreëerd voor alle opleidingsniveaus in de regio.

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

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

5. Opgave Energie

In het najaar van 2015 spraken 195 landen in Parijs met elkaar af om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen en daarmee de opwarming van de aarde tegen te gaan. De Europese lidstaten hebben, op basis van het Parijsakkoord, afspraken gemaakt over het terugdringen van de CO_2-uitstoot. Voor Nederland ligt er een enorme maatschappelijke opgave op het gebied van de energietransitie.

In het Nationale Klimaatakkoord is besloten dat Nederland in 2030 49% CO_2-reductie gerealiseerd moet hebben ten opzichte van 1990. Het doel voor 2050 is een reductie van 95%. Dat betekent energie besparen, overstappen op duurzame technieken en duurzame energiebronnen in de regio benutten. Energie gaat meer ruimte vragen en het wordt meer zichtbaar in de stad en in het landschap. De nationale doelstellingen op CO_2 reductie heeft een doorwerking op alle pijlers: van het verduurzamen van de woningvoorraad tot duurzame mobiliteit, Van het verduurzamen van productieprocessen en het zorgen voor goed openbaar vervoer tot het opwekken van duurzame elektriciteit.

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

2

WAAR WE NAARTOE WILLEN IN 2040:

GEZOND LEVEN IN EEN STEDELIJKE REGIO VOOR IEDEREEN

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

Bestaande situatie Regio Utrecht 2020

Perspectiefkaart: Regio Utrecht in 2040

Foto: Kerckebosch, BDP

2.1 PERSPECTIEF: GEZOND LEVEN IN EEN STEDELIJKE REGIO VOOR IEDEREEN

De regio Utrecht kiest voor gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen. Om dit te bereiken moeten we scherpe keuzes maken. We kiezen er daarom voor om de bestaande kwaliteiten van de regio zo goed mogelijk te benutten en waar mogelijk te versterken. We gaan daarom zorgvuldig om met de ruimte die we hebben.

We bouwen dus niet zomaar het groen vol, maar zoeken juist naar een manier van groeien die de groene kracht van de regio versterkt. Zo houden we ruimte om het landschap, de cultuurhistorie en de natuur (samen de Utrechtse Trots) de komende decennia te versterken. Door ons groen te koesteren zorgen we niet alleen voor ruimte voor mens en natuur, maar sorteren we ook voor op de uitdagingen die de verandering van het klimaat op ons pad brengen.

Door het landschap te sparen versterken we tegelijkertijd de kwaliteit van onze steden, dorpen en stads- en dorpsranden. Door binnen en aan de randen van onze dorpen en steden de ruimte te vinden voor groei, kunnen we zo goed mogelijk gebruik maken van alles wat onze steden en dorpen zo mooi maken. We versterken bestaande voorzieningen en gebruiken bestaande infrastructuur zo goed mogelijk. Bestaande en nieuwe (multimodale) OV knopen worden de brandpunten van onze regio.

Deze versterking van zowel ons landschap als onze steden vereist wel een andere manier van denken en van werken.

Ten eerste hebben we een schaalsprong nodig in ons denken over het landschap als drager van de regio. We scheppen een nieuw perspectief voor het landelijk gebied, waar een nieuwe balans tussen productie (landbouw), natuur en recreatie gevonden moet worden die lokaal werkt. We trekken het landschap en groen diep onze dorpen en steden in, waardoor het landschap ook midden in de stad nooit ver weg is.

Ten tweede hebben we een schaalsprong nodig in ons denken over mobiliteit. Als we doorgroeien zoals de afgelopen jaren, loopt de weginfrastructuur hopeloos vast, wat de leefbaarheid en gezondheid van de regio onder druk zet. Daarom wordt een regionaal netwerk van OV en fiets de drager van de groei. Het OV Netwerk “wiel met spaken” verbindt OV knopen binnen en buiten de stad Utrecht tot diep in de regio. Een netwerk van ondersteunend OV, aantrekkelijke fietsverbindingen en overstapmogelijkheden op multimodale hubs zorgt voor mobiliteitskeuzes in alle hoeken van de regio. De groei van automobiliteit proberen we af te buigen door functies dichtbij elkaar te organiseren en gedragsverandering te stimuleren. Waar autoverkeer onvermijdelijk is wordt lokaal gekeken naar de beste manier om dit in te passen of kan ervoor gekozen worden om te accepteren dat het autoverkeer er in de spits iets langer over doet.

Binnen deze basis van landschap, gedragen door een uitstekend mobiliteitssysteem vinden we ruimte voor groei die onze regio verder versterkt. Zo ontwikkelen we door naar dé plek voor gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen.

Dit werken we verder uit in zeven perspectieven.

Perspectief 1: In 2040 leven we in een groene en gezonde leefomgeving
Het leven van bestaande en nieuwe inwoners speelt zich in 2040 af in een gezonde en groene leefomgeving. Gezond en Groen begint bij de voordeur met o.a. speeltuintjes, sportvoorzieningen, parken en openbare ontmoetingsplaatsen en is verbonden met een netwerk van grote en kleine landschappelijke structuren op verschillende schaalniveaus, van plantsoen tot groene oever, van Heuvelrug tot veenweidegebied van Lekdijk tot Waterlinie en alles er tussenin. Landschap, water en groen vormen het centrale motief waarlangs het gezond leven plaatsvindt.

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

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

Een gezonde leefomgeving nodigt uit tot gezond gedrag en gezonde mobiliteit. De leefomgeving stimuleert om te wandelen, fietsen, spelen, sporten en ontmoeten. Uitstoot van verkeer en industrie moet in 2040 teruggedrongen zijn. Dit stimuleren wij door te werken met een maatschappelijke handreiking waarmee ruimtelijke ontwikkelingen verrijkt worden.

Foto: IJsselstein, UitinIJ

Perspectief 2: In 2040 is duurzame mobiliteit de logische keuze
We zorgen ervoor dat in 2040 het kiezen voor duurzame mobiliteit voor de hand ligt. Door het concentreren en mengen van stedelijke functies op locaties dicht bij de stedelijke kern en rond knooppunten, die goed zijn ontsloten met fiets en OV, wordt het voor zoveel mogelijk mensen zo gemakkelijk mogelijk gemaakt om op een duurzame manier te bewegen door de regio.

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

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

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

Perspectief 3: In 2040 is er ruimte voor alle nieuwe bewoners door het toevoegen van compacte stedelijke gebieden
De structuren van landschap, water en groen vormen de basis voor de kwaliteit van de regio en het mobiliteitssysteem zorgt ervoor dat we ons door de regio kunnen bewegen. Om het landschap zoveel mogelijk te ontlasten en het mobiliteitssysteem zo optimaal mogelijk te voeden kiezen we als grote lijn voor het concentreren van de groei van het aantal inwoners en banen rond de OV-knooppunten. Deze OV-knooppunten worden allemaal een stapje intensiever gebruikt dan we tot nu toe gewend zijn en we creëren daarmee een woon-werkmilieu dat stedelijker en meer gemixt is dan nu. Dit moet per knooppunt verder ingevuld worden op een manier die lokaal passend is. Zo is bijvoorbeeld stedelijkheid rond station Utrecht Leidsche Rijn van een andere orde dan stedelijkheid rond een knooppunt als Breukelen.

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

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

Perspectief 4: In 2040 profiteert iedereen in de regio van een sterke economie die volop in transitie is naar circulariteit
We werken op klimaatadaptieve, tenminste energieneutrale en waterrobuuste bedrijventerreinen. In dit IRP maken we ruimte voor de drie grootste uitdagingen voor de economie in de regio.

De kracht van de regio zit niet alleen in de kwaliteit van leven, maar ook in de kracht van de economie. In dit IRP maken we ruimte voor de drie grootste uitdagingen voor de economie in de regio: De transitie naar een duurzame economie, het zorgen voor werkgelegenheid voor iedereen en het behoud en versterken van het economische profiel in de regio. We verdichten daar waar mogelijk en zijn complementair in de regio.

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

Foto: Houten, Siebe Swart

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

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

Perspectief 5: In 2040 zijn ook kleine en middelgrote kernen in de regio vitaal en bieden een gezonde leefomgeving
Naast meer stedelijke, compacte en op fiets en OV gerichte milieus spelen er lokaal specifieke vraagstukken, met name in de kleinere kernen in de regio, waarvoor ook ruimte gemaakt moet worden. Deze kernen dreigen te krimpen door huishoudensverdunning – door demografische veranderingen wonen er gemiddeld steeds minder mensen in een woning. Voor gemeenten waar deze opgave speelt worden afspraken gemaakt over het bijbouwen van woningen voor de eigen vitaliteit en marktdynamiek. Het versterken van de vitale kernen zorgt ervoor dat toegang tot werk, voorzieningen en landschap overal in de regio goed georganiseerd is.

Perspectief 6: In 2040 is de regio op weg naar energieneutraliteit
We hebben energie nodig om te werken, te wonen en voor vervoer. Ons huidige gebruik van fossiele brandstoffen hiervoor zorgt voor opwarming van de aarde. We zitten aan het begin van een transitie van fossiele energie naar duurzame energie. Regionaal nemen wij hierin onze verantwoordelijkheid.

In 2040 willen we een flink eind op weg zijn naar de nationale klimaatdoelen voor 2050 (95% CO_2 reductie). Dit betekent dat we voldoende ruimte hebben voor duurzame opwekking van energie, en dat het verminderen van energieverbruik volop onderdeel is van de manier waarop we leven en onze samenleving inrichten.

Perspectief 7: In 2040 leven we in een klimaatadaptieve en waterrobuuste regio die zich voorbereid op zeespiegelstijging
Het klimaat verandert. Hierdoor neemt de kans op wateroverlast, hitte, droogte en overstromingen toe. Daarbij is het niet de vraag of de zeespiegel zal stijgen maar hoeveel deze stijgt. In sommige scenario's loopt dat op tot 2 meter aan het einde van deze eeuw of zelfs nog meer. Welke invloed dit precies heeft op onze regio is nog niet met zekerheid te stellen, maar het is belangrijk om nu de keuzes te maken die ons ook na 2040 goed positioneren voor een veranderend klimaat.

Het leren leven met meer water zet de huidige manier van het inrichten van de economie, leefbaarheid, landbouw en natuur onder druk, maar biedt ook volop kansen om de regio mooier en gezonder, veiliger en duurzamer te maken. In 2040 willen we onze samenleving en leefomgeving aangepast hebben aan de gevolgen van klimaatverandering. Klimaat- en waterrobuust inrichten en voorbereid zijn op zeespiegelstijging is dan een vanzelfsprekend onderdeel van onze plannen.

Zoals afgesproken in de regionale adaptatiestrategie zorgen we ervoor dat in 2040 nieuwbouw en herstructurering klimaatadaptief gebeurt. Dit betekent met voldoende ruimte voor water, minder stenen en het juiste groen. Hiermee beperken we water- en droogteoverlast en gaan we hittestress tegen. Het bebouwd gebied fungeert steeds meer als spons, waarbij water zo lang mogelijk wordt vastgehouden en water wordt gebufferd voor droge perioden. We zorgen voor voldoende koelte- en schaduwplekken en zwemwater, zodat de regio ook bij warm weer leefbaar is. We zetten in op klimaatadaptieve landbouw en natuurontwikkeling.

De verstedelijksstrategie gaat uit van het concentreren van verstedelijking rond knooppunten. Concentratie betekent ook dat deze locaties effectiever beschermd kunnen worden tegen zeespiegelstijging in de toekomst. Zo beschermen we ook de 'vitale en kwetsbare functies' die essentieel zijn voor het functioneren van de maatschappij tegen extreme weersinvloeden – denk hierbij aan het elektriciteitsnet, ICT-voorzieningen, gezondheidszorg, etc.

Een leefbare en gezonde regio is een waterrobuuste en klimaatbestendige regio met veel ruimte voor water en groen. De groenblauwe daken, groene gevels en boomrijke straten en pleinen zorgen voor koele woningen en aangename ontmoetingsplekken in de zomer, zonder hittestress. Hevige regenval zorgt niet voor overstorten van rioolsystemen, maar wordt opgevangen in wadi's en

Foto: Maarsseveense Plassen, Droomplekken

waterpleinen. En het robuust aangelegde watersysteem met voldoende verversing zorgt ook bij hogere temperaturen voor een goede waterkwaliteit met volop leven en levendigheid in en langs het water.

In de toekomst zal in delen van de regio de grondwaterstand verhoogd moeten worden om verzilting door stijging van de zeespiegel het hoofd te bieden. We streven daarbij naar een natuurlijk, robuust en veerkrachtig (grond) watersysteem, dat in balans is en ook pieken kan opvangen in natte en droge perioden.

We versterken het klimaatbewustzijn en handelingsperspectief van bewoners en bedrijven. Op die manier werken we samen aan een gezonde en leefbare regio. De inzichten die nu ontwikkeld worden in het kennisprogramma zeespiegelstijging worden in de toekomst in het perspectief op de regio verwerkt. Daarbij zijn nieuwe waterkeringen, verhogen van infrastructuur en meer open water niet uitgesloten.

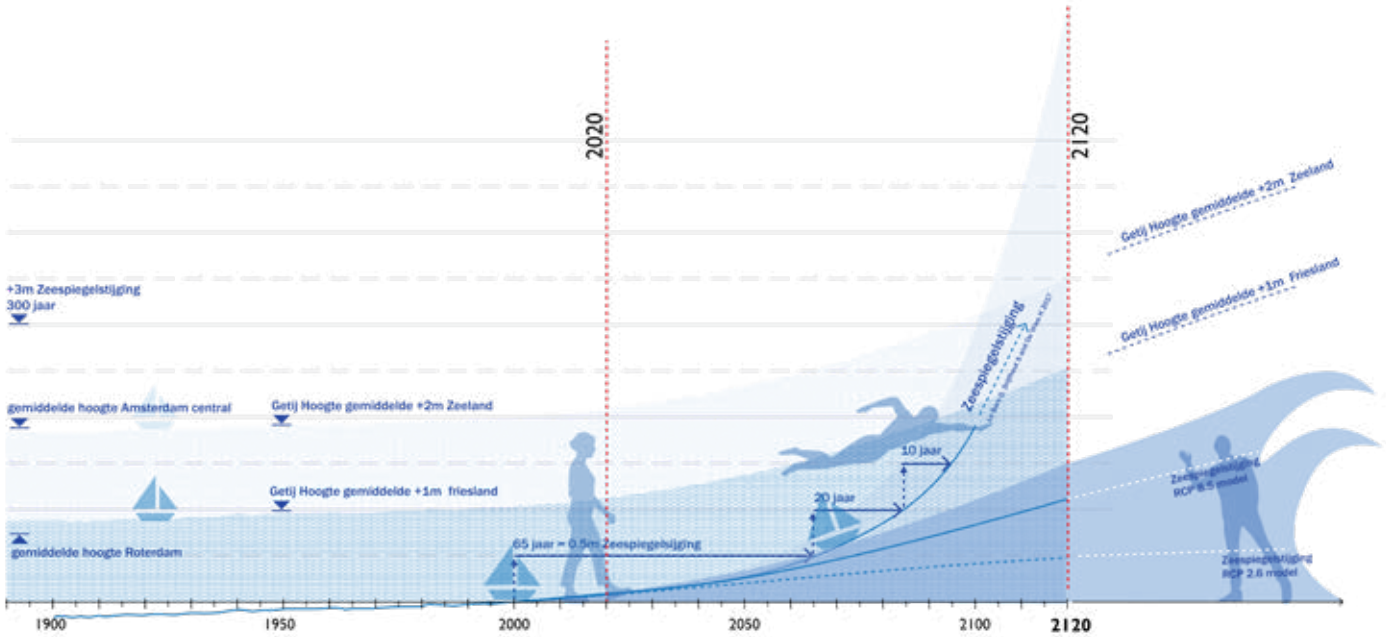
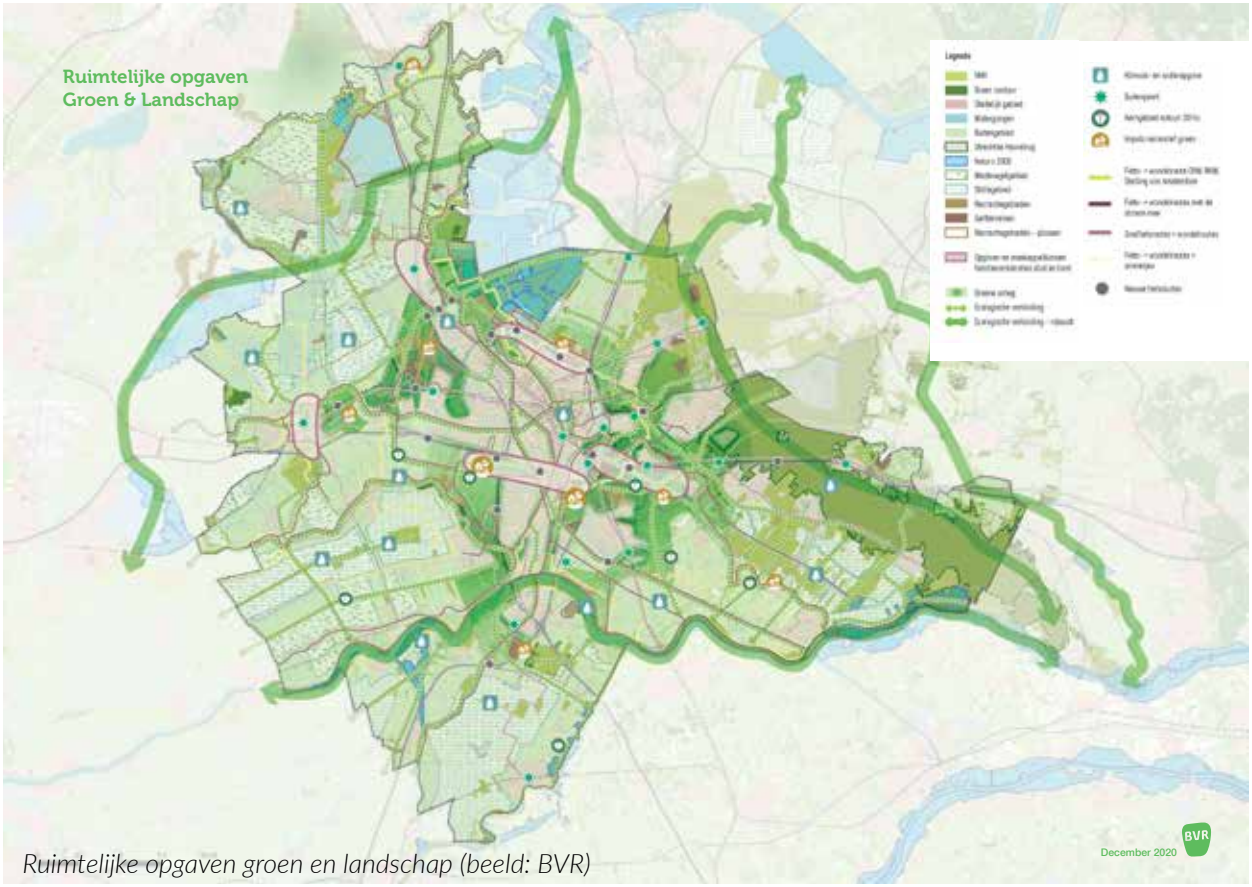
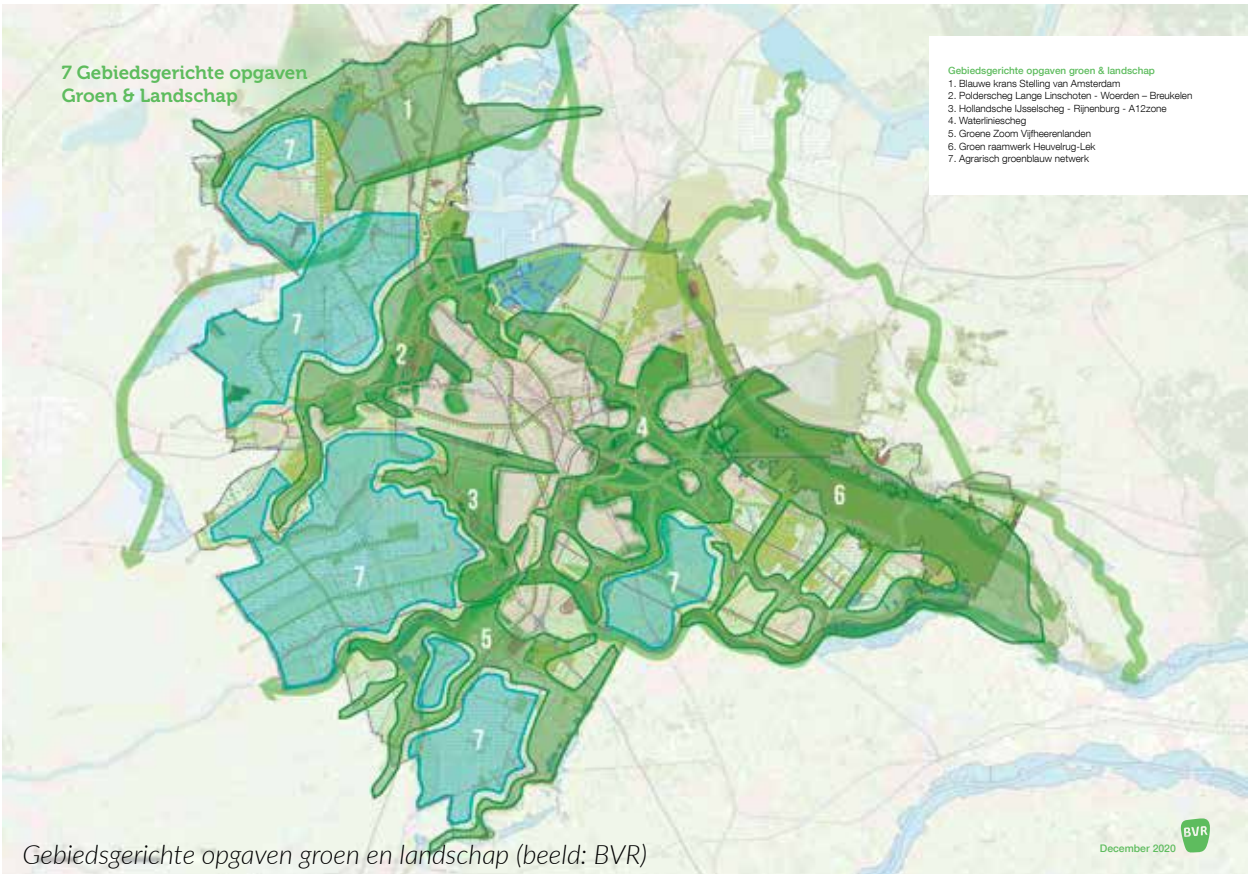


Diagram: Hoe lang kunnen we tegen de druk van het water vechten? (KuiperCompagnons)



Ruimtelijke opgaven groen en landschap (beeld: BVR)



Gebiedsgerichte opgaven groen en landschap (beeld: BVR)

2.2 ACHT REDENEERLIJNEN DIE LEIDEN TOT RUIMTELIJKE KEUZES

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

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

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

Daarom wordt de financiering van de landschappelijke opgave in samenhang bezien met de verstedelijking. De landschappelijke opgaven zijn net als infrastructuur voorwaardelijk voor de groei van de regio. Groenopgaven in de stedelijke openbare ruimte en aansluitend op stedelijke ontwikkelingen zijn direct te koppelen. Andere regionale opgaven zijn indirect randvoorwaardelijk.

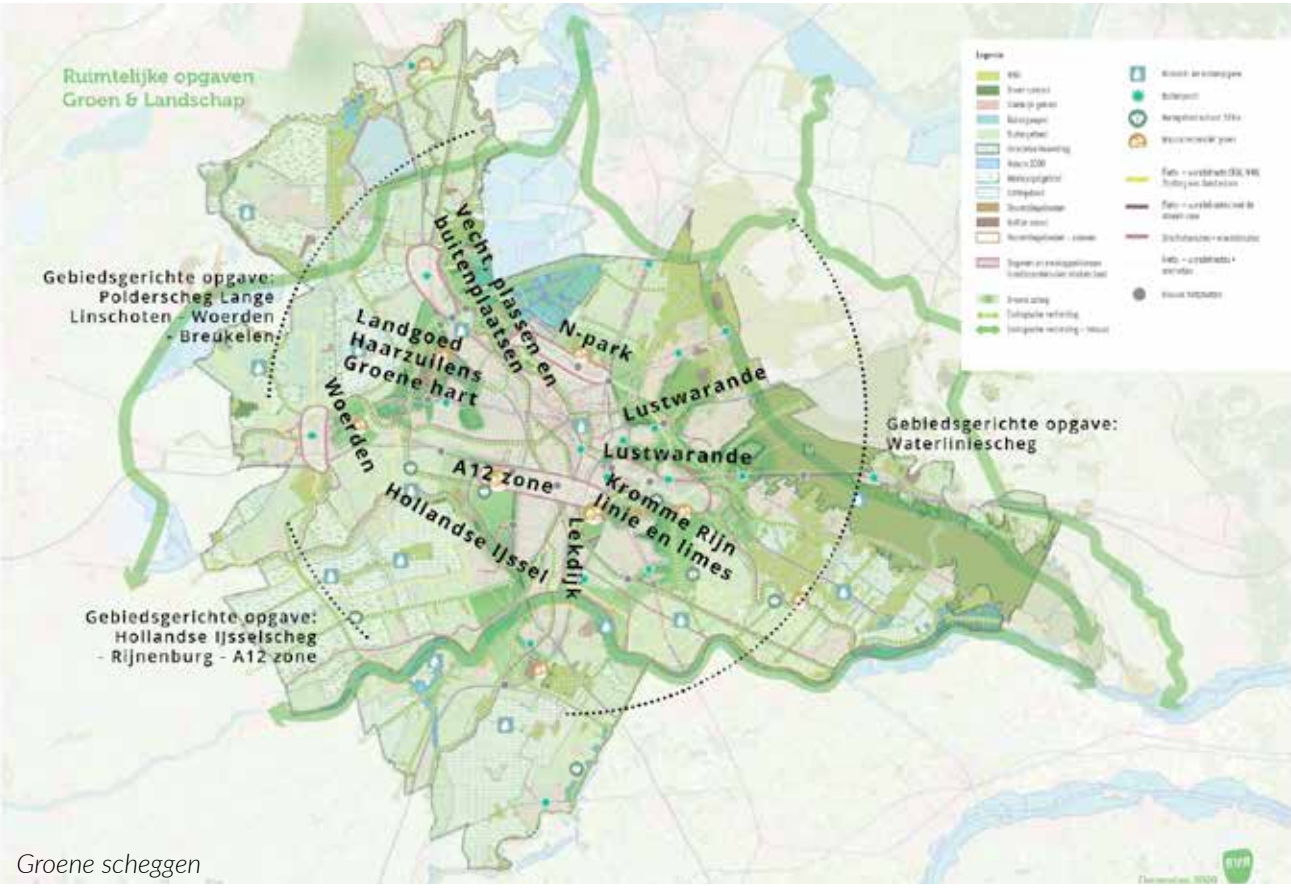
De regio zal voor de benodigde investeringen samenwerken met Provincie, Gemeenten, het Rijk, Waterschappen, Natuurbeheerders, eigenaren en andere belanghebbenden. Het programma 'groen groeit mee', waarin de provincie Utrecht samenwerkt met de waterschappen en regio's, speelt hierin een belangrijke rol.

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

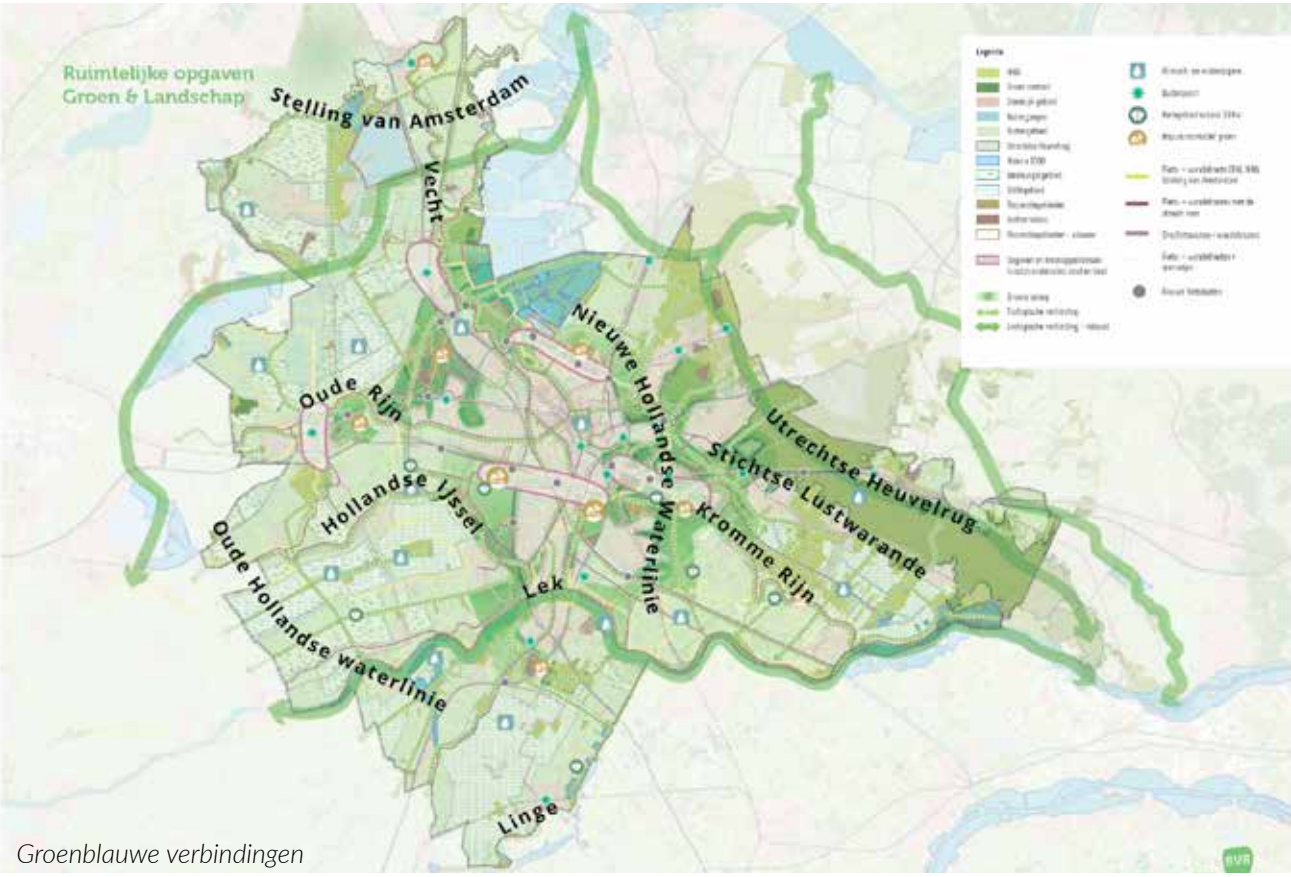
Keuzes die bij deze redeneerlijn horen:

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

- Naast deze ruimtelijke keuzes geven een aantal meer programmatische keuzes sturing aan het uitvoeren van de ontwikkeling van groen en landschap:
  - Voor het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug wordt ingezet op het vergroten van het nationaal park en het robuuster maken van de Heuvelrug voor natuur en recreatie en ook water. Landgoederen zijn daarbij een voorbeeld van een economische verdienmodel om voor versterking van natuur en recreatie en behoud cultureel erfgoed te zorgen.



Groene scheggen



Groenblauwe verbindingen

- Voor het Groene Hart wordt aangesloten bij de agenda van het NOVI-gebied en de daarbij horende overleggen en afspraken voor het Groene Hart

- Kiezen voor een leefbare en gezonde regio is ook kiezen voor een waterrobuuste en klimaatbestendige regio:
  - De openbare ruimte in de regio wordt ingericht met gezond leven als uitgangspunt. Het groen begint zoveel mogelijk bij de voordeur en staat in verbinding met grotere groenstructuren met wandel- en fietspaden.
  - De openbare ruimte draagt bij aan het verminderen van hittestress. De groenblauwe daken, groene gevels en boomrijke straten en pleinen zorgen voor koele woningen en aangename ontmoetingsplekken in de zomer, zonder hittestress.
  - Waterretentie en infiltratie zorgen ervoor dat er geen aanvullende druk op het watersysteem komt. Hevige regenval wordt opgevangen in wadi's en waterpleinen (en zorgt niet voor overstorten van rioolsystemen). En het robuust aangelegde watersysteem met voldoende verversing zorgt ook bij hogere temperaturen voor een goede waterkwaliteit met volop leven en levendigheid in en langs het water.
  - Nieuwe verstedelijking wordt natuurinclusief & klimaatadaptief ontworpen.

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

- Groene scheggen zorgen voor de verbinding tussen stad en landschap en dat groene kwaliteiten vanuit de stad dichtbij en goed toegankelijk zijn. De groene scheggen zijn landschappen van elk tientallen km2 groot. In deze scheggen liggen diverse functies van landbouw tot natuur, recreatie en cultuurhistorie. De intensiteit van recreatief bezoek en gebruik varieert van parken in de stad, recreatiegebieden in de stadsranden zo dicht mogelijk bij de woonomgeving (2-5 km) afstand van de centra, tot verder weg gelegen gebieden met natuur, landbouw en recreatie tot recreatief medegebruik in het agrarisch gebied. Deze groene scheggen sluiten aan op de groenstructuren in de stad Utrecht, zoals in de RSU verder uitgewerkt en brengen daarmee het groen vanuit de regio tot in de haarvaten van de stad. Er zijn 6 á 10 scheggen benoemd.

- Groen Blauwe verbindingen zijn groen ingerichte langzaamverkeer-verbindingen langs de hoofdstromen en structuren van de regio zoals de Vecht, de Hollandse waterlinie en de Utrechtse Heuvelrug (zie kaart) Deze zijn nodig om grote landschappen voor recreanten te ontsluiten (over land en water) en om ecologische verbindingen te maken. Daarbij heeft het fietsnetwerk ook een belangrijke rol in de regionale verplaatsingen voor wonen, werken en onderwijs. Door fiets- en wandelroutes te voorzien van groene bermen, natuurvriendelijke oevers en beplantingen en om de paar km groene rustpunten te creëren, ontstaat in de U16 een robuust netwerk langs de U16 stromen en cultuurhistorische structuren. Een deel van het netwerk is reeds aanwezig. Om het netwerk te completeren zijn 38 natuurschakels en 13 recreatieve verbindingen benoemd. Om barrières op te heffen zijn 19 fietsducten, 3 ecoducten en 16 kleinere faunapassages benoemd.

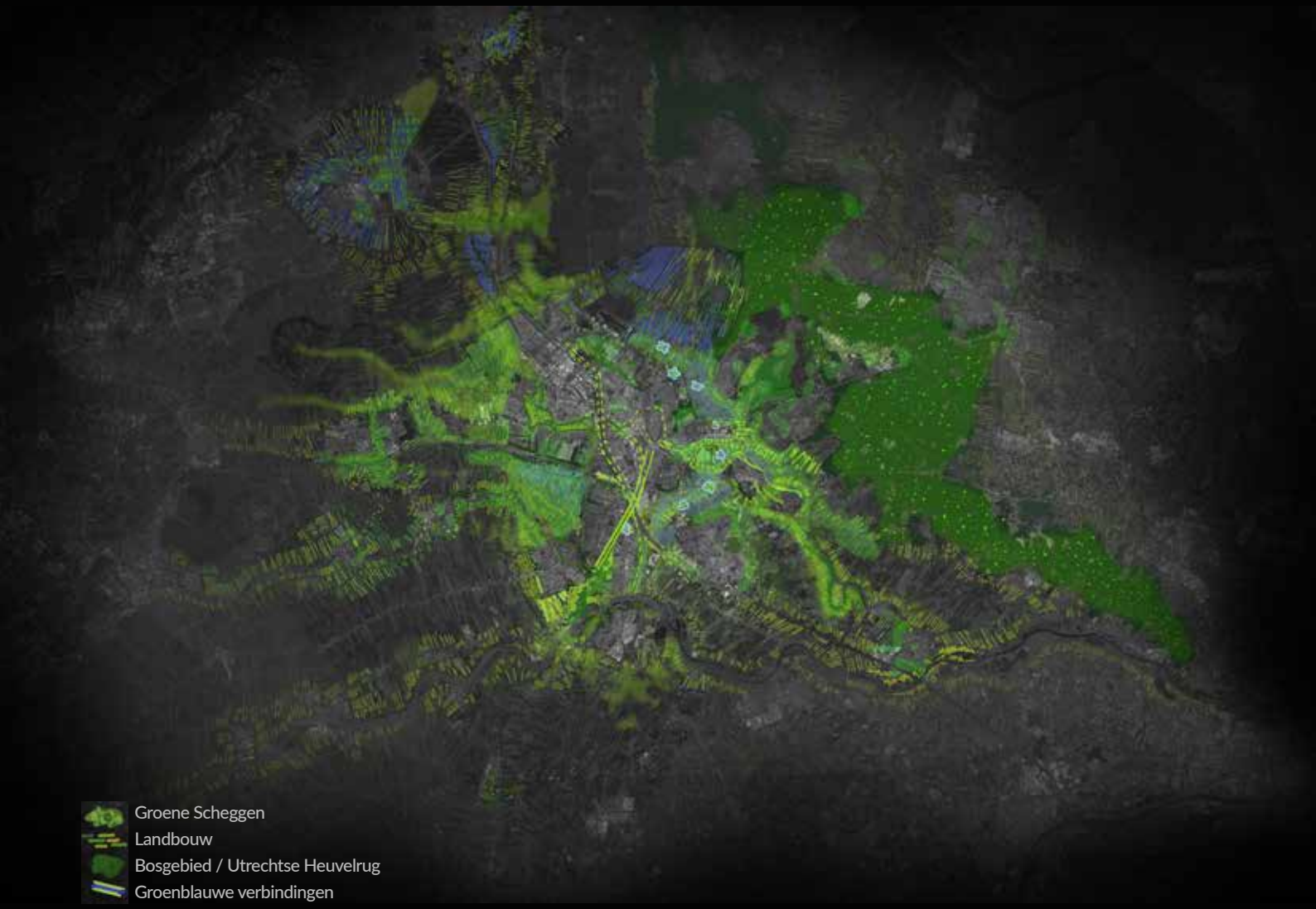
- Regionale natuurkerngebieden hebben een oppervlakte van minimaal 30 ha en worden gerealiseerd in gebieden waar Natuur Netwerk Nederland ontbreekt. Er zijn 7 natuurkernen benoemd om het Natuur Netwerk Nederland te completeren (realiseren van de NNN is een zelfstandige opgave die door de provincie in de regio wordt uitgevoerd).

- Groene contour gebieden, natuurgebieden die nog niet gerealiseerd zijn op aangewezen landbouwgronden in de U16. Gedeeltelijk vallen deze samen met de scheggen maar het grootste deel ligt in het landelijk gebied.

- Herstel van erfbeplanting en kleine landschapselementen in landelijk gebied.

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

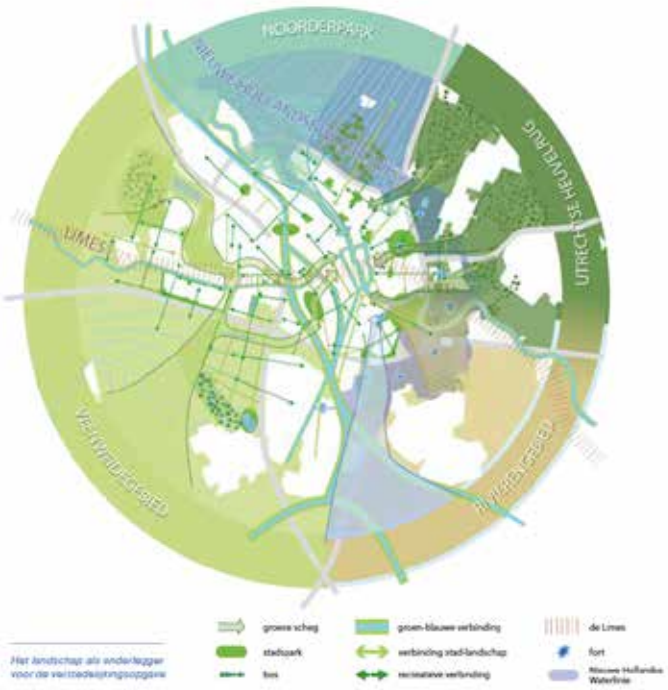
De wateropgave is nog niet gekwantificeerd in dit overzicht maar kan veelal meegekoppeld worden in het oppervlak van andere opgaven.



Versterken van de groen-blauwe netwerken

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

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



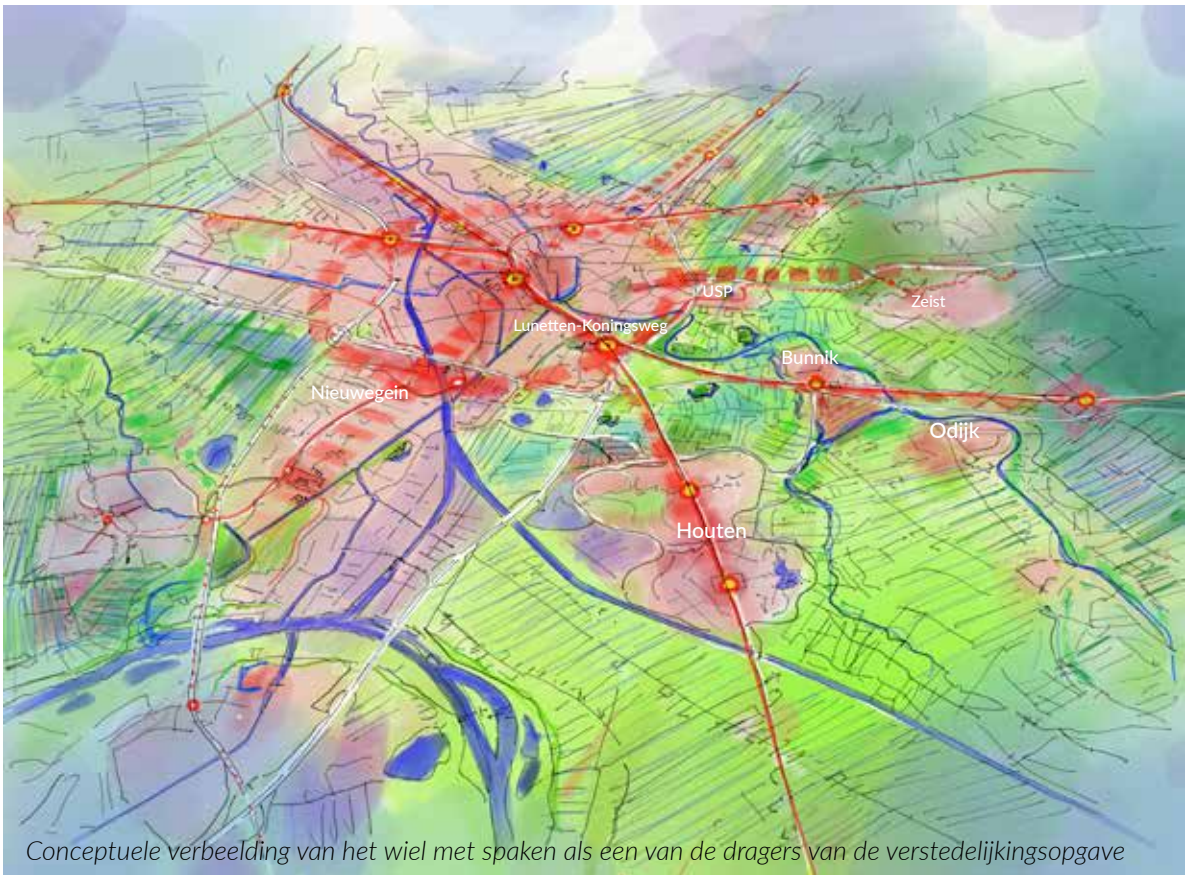
Groen van landschap tot voordeur: Ook voor de RSU is het landschap de onderlegger (beeld: RSU)

Deze gebiedsgerichte opgaven om de schaalsprong te maken zijn:
1. *Blauwe krans Stelling van Amsterdam*
2. *Polderscheg Lange Linschoten - Woerden – Breukelen*
3. *Hollandsche IJsselscheg - Rijnenburg - A12zone*
4. *Waterliniescheg*
5. *Groene zoom Vijfheerenlanden*
6. *Groen raamwerk Heuvelrug-Lek*
7. *Agrarisch groenblauw netwerk*

Naast deze ruimtelijke keuzes geven een aantal meer programmatische keuzes sturing aan het uitvoeren van de ontwikkeling van groen en landschap:
- Voor het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug wordt ingezet op het vergroten van het nationaal park en het robuuster maken van de Heuvelrug voor natuur en recreatie.
- Voor het Groene Hart wordt aangesloten bij de agenda van het NOVI-gebied en de daarbij horende overleggen en afspraken voor het Groene Hart.
  De openbare ruimte in de regio wordt ingericht met gezond leven als uitgangspunt. Het groen begint zoveel mogelijk bij de voordeur en staat in verbinding met grotere groenstructuren. Nieuwe verstedelijking wordt natuurinclusief ontworpen.
- De openbare ruimte draagt bij aan het verminderen van hittestress en nieuwe verstedelijking wordt klimaatadaptief ontworpen. Waterretentie en infiltratie zorgen ervoor dat er geen aanvullende druk op het watersysteem komt.
- De financiering van de groen-blauwe agenda is nog niet geborgd. De financieringsopgave is een gezamenlijke opgave van 16 gemeenten en andere overheden en stakeholders, waarvoor onderzocht wordt hoe hiervoor financiële dekking georganiseerd kan worden. Het uitgangspunt hierin is gezamenlijkheid.
- De financiering van deze opgave wordt in samenhang bezien met de verstedelijking, met name in de stedelijke openbare ruimte en de groene scheggen. Grotere groenopgaven zijn net als infrastructuur voorwaardelijk voor de groei van de regio. De regio zal voor de benodigde investeringen samenwerken met Provincie, Gemeenten, het Rijk, Waterschappen, Natuurbeheerders, eigenaren en andere belanghebbenden. Het programma 'groen groeit mee' speelt hierin een belangrijke rol.

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

Schetsverbeelding bestaand



Conceptuele verbeelding van het wiel met spaken als een van de dragers van de verstedelijkingsopgave

REDENEERLIJN 2:
KEUZES VOOR DUURZAME MOBILITEIT
Nabijheid en netwerk zorgen voor duurzaam mobiliteitsgedrag

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

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

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

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

Dit systeem van het wiel met spaken steekt diep de regio in en wordt bij alle knooppunten gevoed door het verbeteren en aanleggen van fietsroutes en toeleidende OV-lijnen. Zo wordt ook de regio verbonden met het wiel met spaken en ontstaat een regionaal netwerk van hoogwaardige (snel)fietsroutes.

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

Het is van belang om hierin samen met de Rijksoverheid op te trekken; als het Rijk de kosten van automobiliteit verder laat dalen en in het hele land meer snelwegcapaciteit toevoegt, roeien gemeenten met hun beperkende maatregelen tegen de stroom in. Uitgangspunt voor de gemeenten is dat de landelijke autonome groei van (auto) mobiliteit er niet toe mag leiden dat we rond regiopoorten of in kernen niet kunnen verstedelijken.

Daar hoort bij dat we met het Rijk tot afspraken komen waarbij we verstedelijking én de inzet van generiek mobiliteitsbeleid koppelen aan Rijksinvesteringen in alternatieven én het reduceren van (auto)mobiliteit op nationale corridors. Daarvoor zullen we per corridor of deelgebied (mobiliteitsscheg) in het vervolgonderzoek van U Ned scherp in beeld brengen welke stromen een regionale oorsprong hebben of afkomstig zijn van nieuwe verstedelijking en welk stromen het gevolg zijn van landelijke autonome groei van het autoverkeer.

Tevens gaan we samen met andere overheden aan de slag om de alternatieven beter te maken, maar ook gedragsverandering te stimuleren door bijvoorbeeld afspraken te maken over parkeerbeleid, beprijzen en het maken van afspraken met werkgevers en onderwijsinstellingen.

Deze inzet geldt voor de hele regio en is in het stedelijk gebied en de grote verstedelijkingslocaties direct om de stad, waar we door middel van het principe van nabijheid verstedelijking in hoge dichtheden kunnen combineren met OV en fietsoplossingen van zeer hoge kwaliteit, zeer kansrijk.

Foto: Uithoflijn, SpoorPro

Veelal op grotere afstand van de stad liggen verstedelijkingslocaties rond regiopoorten. Dit zijn goed multimodaal ontsloten locaties waarvan we een grote bijdrage aan de verstedelijkingsopgave verwachten. Het is op deze locaties niet realistisch om hetzelfde effect te verwachten van de inzet op ander mobiliteitsbeleid omdat voor veel reizen OV en fiets minder en auto meer vanzelfsprekend zijn dan in het stedelijk gebied.

Hoe verder van het kern OV-netwerk, hoe belangrijker het is om ook andere oplossingen te vinden voor het beperken van de spitsdruk van het autoverkeer. Ook in meer landelijk gelegen gebieden is het belang van investeren in OV en fiets groot en liggen kansen voor alternatieve maatregelen, waaronder mobility as a service, spitsmijden en het op de juiste plekken bieden van overstapmogelijkheden tussen de auto en andere modaliteiten.

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

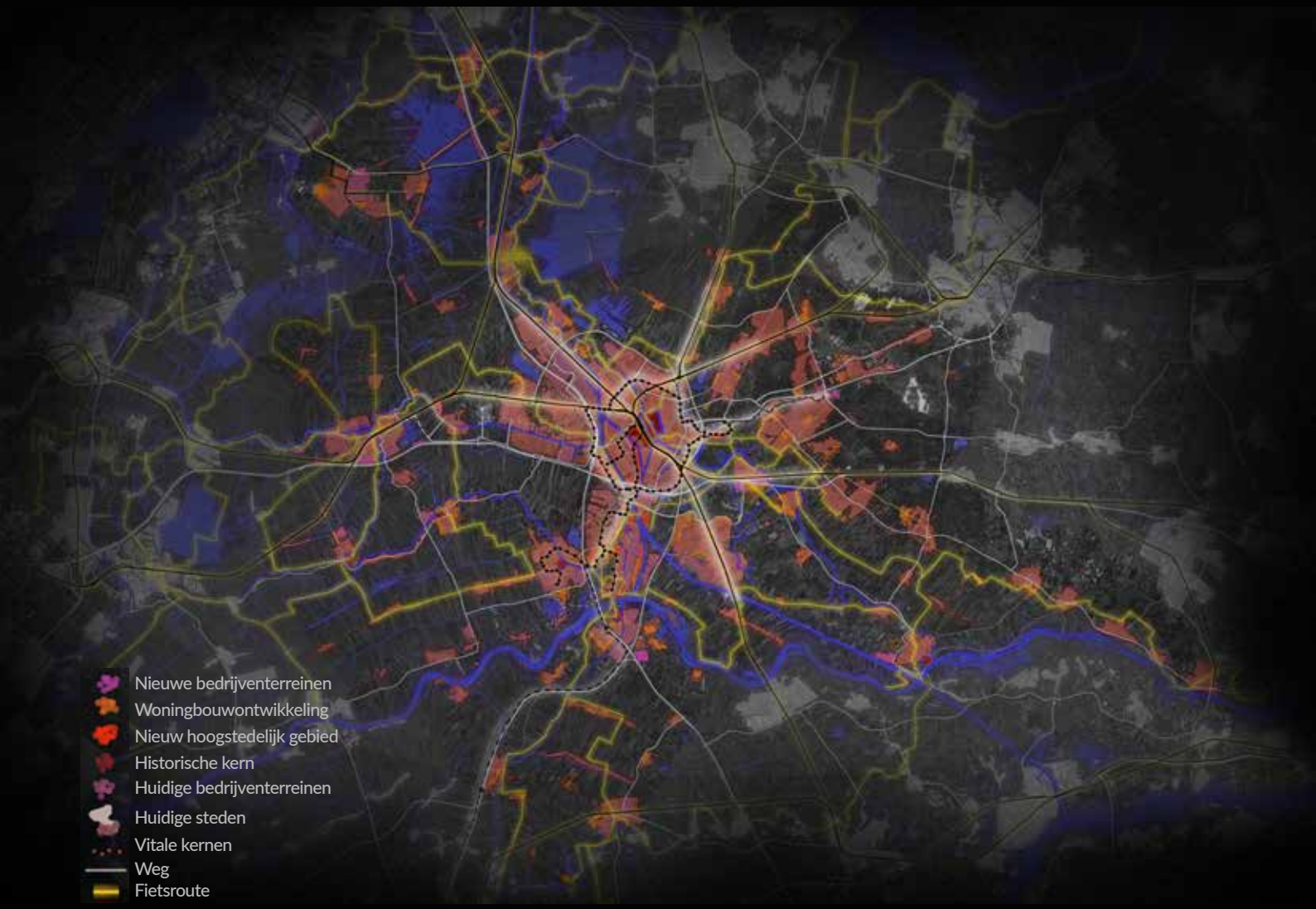
Als verstedelijking in combinatie met regionale en landelijke ontwikkelingen in mobiliteitsgedrag er toch toe leidt dat automobiliteit rond deze locaties groeit en daarmee tot verdere belasting van het hoofd- én onderliggend wegennet leidt, dan zijn extra bovenplanse maatregelen noodzakelijk om de groei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

Concreet worden hiermee de volgende keuzes gemaakt:

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

- *Verbeteren van het regionale OV- en fietsnetwerk:*
  - Een systeemsprong fiets bestaat uit het creëren van een regionaal non-stop fietnetwerk dat alle woonkernen in de regio op een zo snel mogelijke manier verbindt met centra, OV-knooppunten en alle belangrijke bestemmingen in het stedelijk gebied.
    Hiervoor zijn nodig:
    - realisatie snelfietsroutes
    - realisatie regionale fietsroutes en missing links
    - combineren nieuwe OV-assen (Wiel met Spaken) met nieuwe fietsroutes
    - goede stallingen en deelfietsen bij OV-knopen

  - De aanleg van een regionaal OV systeem 'wiel met spaken' met hoogwaardige en frequente OV verbindingen die Utrecht en de regio directer met elkaar verbinden. Het wiel met spaken bestaat uit bestaande en nieuwe OV verbindingen, zoals de bestaande spoorlijnen en tramlijnen, maar ook nieuwe lijnen die niet op het centrum van Utrecht gericht zijn. Het wiel met spaken maakt het bebouwen en verdichten van een aantal locaties binnen en aan de rand van de stad Utrecht mogelijk, zoals de A12-zone, Papendorp, USP/Rijnsweerd en Lunetten-Koningsweg
    Hiervoor is nodig:
    - Wiel: De aanleg van het OV-wiel, dat bestaat uit hoogwaardige OV-verbindingen in een ring rond Utrecht, waar regionale OV lijnen op kunnen aanhaken. Het gaat om de verbinding van Leidsche Rijn – Westraven, Westraven – Lunetten – USP, USP – Overvecht en Overvecht – Leidsche Rijn.
    - Spaak: Het versnellen van de Merwedelijn van Utrecht Centraal naar Nieuwegein en IJsselstein via de Merwedekanaalzone
    - Spaak: De aanleg van een HOV-verbinding van het USP naar Zeist-Noord (en verder naar Amserfoort) waar een multimodale hub ontstaat en waardoor een tramverbinding Zeist-Nieuwegein mogelijk wordt, via USP en Lunetten.



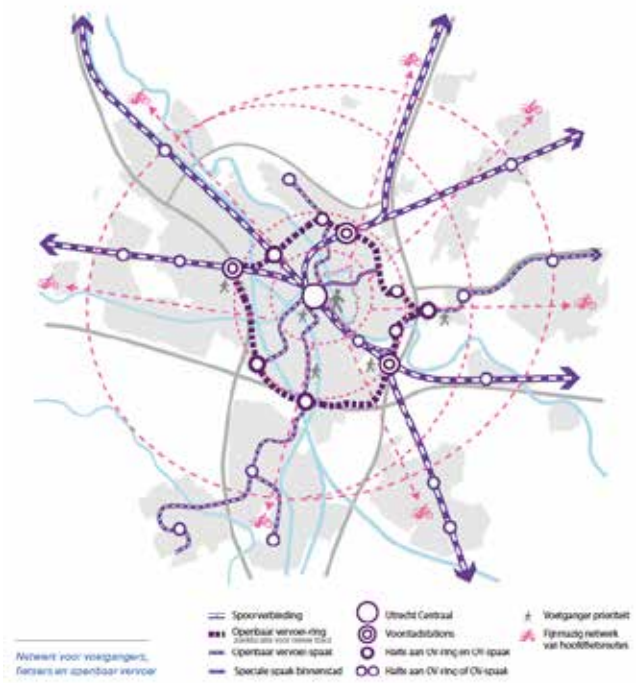
Mobiliteitsnetwerk 2040

- Spaak: Het uitbreiden van de spoorcapaciteit om frequentieverhoging van treinen mogelijk te maken. Op de corridor Breukelen – Utrecht – Maarn zijn maatregelen nodig die in UNED worden onderzocht. Deze zijn nodig om onder meer de stations Breukelen, Bunnik en Driebergen-Zeist te bedienen en het dubbelstation Lunetten-Koningsweg mogelijk te maken
- Op de corridor Woerden – Utrecht – Houten is de infrastructuur al op orde en voeren we met Rijksoverheid en spoorsector het gesprek over de meest wenselijke bedieningsmodellen.

◦ Ook buiten het wiel met spaken moet het toeleidende OV op orde zijn. Op een aantal multimodale knopen worden het wiel en de spaken gevoed door OV-lijnen vanuit de regio. Voorbeelden zijn versterkte OV-lijnen vanuit Uithoorn/De Ronde Venen naar Breukelen en Amsterdam-Bijlmer, vanuit Wijk bij Duurstede naar Bunnik en Lunetten/Koningsweg, vanuit de Lopikerwaard naar IJsselstein en/of Woerden en vanuit Vijfheerenlanden naar Utrecht.

- *Beïnvloeden van mobiliteitsgedrag:*
◦ Het regionaal afstemmen van prijsmechanismen door parkeerbeleid, waarbij betaald parkeren op de belangrijkste bestemmingen (m.n. binnen de ring Utrecht en op de nieuwe verstedelijkingslocaties) een belangrijk instrument is in combinatie met goede fiets- en OV-verbindingen.
◦ Het maken van afspraken met werkgevers en onderwijsinstellingen om de spitsdruk op het mobiliteitssysteem te verminderen.
◦ Het verkennen van mogelijkheden van wegbeprijzing (al dan niet naar tijd en plaats) of cordonheffing, in afstemming met landelijke ontwikkelingen op dit gebied.

- *Verbeteren van de weginfrastructuur waar dit knelpunten wegneemt, zoals:*
◦ Het toevoegen van multimodale hubs aan alle snelwegcorridors om automobilisten de mogelijkheid te geven om naar fiets of OV over te stappen als zij hun eindbestemming in het stedelijk gebied hebben.
◦ Het afmaken van de verbreding van de A27 tussen Houten en Everdingen
◦ Het compleet maken van knooppunt Everdingen
◦ Onderzoek naar het wegnemen van een aantal regionale knelpunten die samen hangen met regionale verstedelijkingslocaties, zoals de N210 bij IJsselstein, de Oostelijke rondweg van Woerden, een extra aansluiting bij Breukelen Noord, het volledig maken van de aansluiting van de Limesbaan (N421) en de N229 die door Odijk gaat.



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

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

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

   OF

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

Foto: Mijdrecht, Ruijgrok Makelaars.

REDENEERLIJN 3:
EEN GEZONDE REGIO BEGINT MET VITALE KERNEN

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

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

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

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

Bouwen voor de eigen woningbehoefte en vitaliteit is voor iedere gemeente mogelijk. De opgave voor vitaliteit is van belang voor de kwaliteit van de regio als geheel en is dus een gedeeld belang van alle 16 gemeenten. De vraag is dus vooral hoe lokaal invulling gegeven kan worden aan dat gedeelde belang. Het is daarbij belangrijk dat die behoefte in balans wordt gebracht met overige opgaven, met name rond groen en landschap en mobiliteit, waarbij afstemming met het provinciale beleid belangrijk is. De opgave wordt dus met elkaar gedeeld, vervolgens wordt deze lokaal op de best passende wijze ingevuld.

De opgave voor vitaliteit is geen grote groeiopgave. De verwachting is daarom dat ruimte geven aan vitale kernen de bevolking op peil houdt en daarmee geen grote groei van mobiliteitsvraag veroorzaakt. Het dient juist om krimp tegen te gaan en draagvlak te houden voor bijvoorbeeld OV-verbindingen.

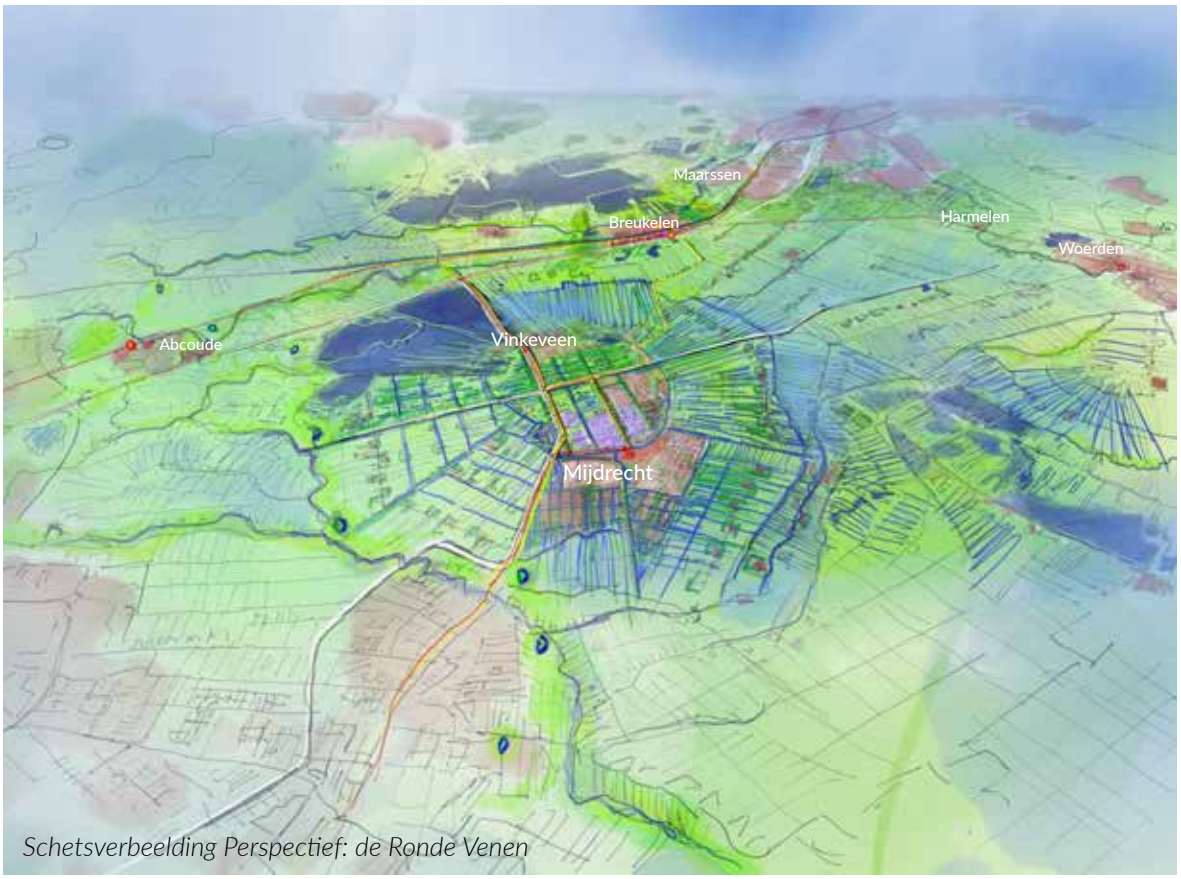
Het uitgangspunt is daarmee dat ontwikkeling niet zou moeten leiden tot een belasting van het bestaande wegennet die de doorstroming in de spits extra belemmert. De ontwikkeling van vitale kernen gaat niet over een groeiopgave en is geen argument om weginfrastructuur in de regio structureel uit te breiden, temeer omdat deze uitbreiding weer noopt tot capaciteitsuitbreiding 'down the stream' van op- en afritten en snelwegen.

Dat wil niet zeggen dat lokaal geen aanpassingen mogelijk zijn aan de infrastructuur om verstedelijking en mobiliteit beter op elkaar af te stemmen, bijvoorbeeld door wegen om nieuwe verstedelijkingslocaties te leggen en infrastructuur slimmer te gebruiken. Deze lijn willen we ook met de provincie per deelgebied verder uitwerken ter vervanging van de huidige mobiliteitstoets, waarbij we het belang van het ontwikkelen van goede alternatieven (verbeteren van ov- en fietsverbindingen + multimodale overstappunten) bovenaan zetten.

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

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

Schetsverbeelding Perspectief: Wijk bij Duurstede



Schetsverbeelding Perspectief: de Ronde Venen

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

Concreet ligt hierbij de uitdaging om te onderzoeken hoe de ambities voor een aantal middelgrote kernen passen binnen de doelstellingen voor landschap, groen, water en verkeer:

- *Wijk bij Duurstede:* Woningbouw voor de eigen woningbehoefte is mogelijk indien dit het autoverkeerssysteem niet of nauwelijks meer belast dan de huidige situatie. Dit betekent dat er gezamenlijk ingezet moet worden op beter gebruik van OV, fiets en spitsmijden, zoals meer thuiswerken. Daarbij is een nauwe afstemming met de andere gemeenten aan de N229 en N227 noodzakelijk; ook deze kernen kunnen de bestaande wegen niet zwaarder belasten in de spits, aangezien de auto's uit Wijk dan achteraan de file aansluiten.

- *IJsselstein:* woningbouw en de omlegging N210 gaan hand in hand en mogen niet of nauwelijks leiden tot meer autopendel in de spits op bestaande provinciale en snelwegen. Het creëren van aantrekkelijke sluipverkeer routes door Nieuwegein en de Lopikerwaard dienen we tegen te gaan en bestaande en nieuwe bewoners moeten bestaande voorzieningen en OV in IJsselstein zo veel mogelijk versterken. IJsselstein kan bijdrage aan de behoefte aan een groenstedelijk woonmilieu en aan de landschapsontwikkeling en groene scheg Kromme IJsselpark. Door de aanwezigheid en mogelijke versnelling van openbaar vervoer zijn er in IJsselstein kansen om ook een bijdrage te leveren aan de regionale woningbouwopgave die past bij de verstedelijkingsladder.

- *De Ronde Venen/Mijdrecht:* woningbouw is aanleiding om te onderzoeken hoe een bijdrage geleverd kan worden aan een klimaatrobuuste regio door als regio een voorbeeld te zijn van innovatieve manieren van natuurinclusief bouwen en nieuwe ruimte voor waterberging in combinatie met natte natuurontwikkeling. Woningbouw mag slechts beperkt leiden tot meer autoverkeer op de N201, die daartoe volgens de bestaande plannen verbouwd dient te worden. De fiets en OV-netwerken kunnen vanuit Mijdrecht richting met name knooppunt Breukelen en Uithoorn flink verbeterd worden door snelfietsroutes en een systeem van directe en snelle buslijnen ondersteund door lokale lijnen, conform het OV-plan van de gemeente Ronde Venen. Binnen die kaders lijkt het mogelijk om ook in De Ronde Venen groeipotentie te benutten, de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren, gebruik makend van de bestaande (verbeterde) weginfrastructuur.

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

Foto: Vianen, Vrijstad Vianen

Vitale kernen: zelfstandig en verbonden

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

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

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

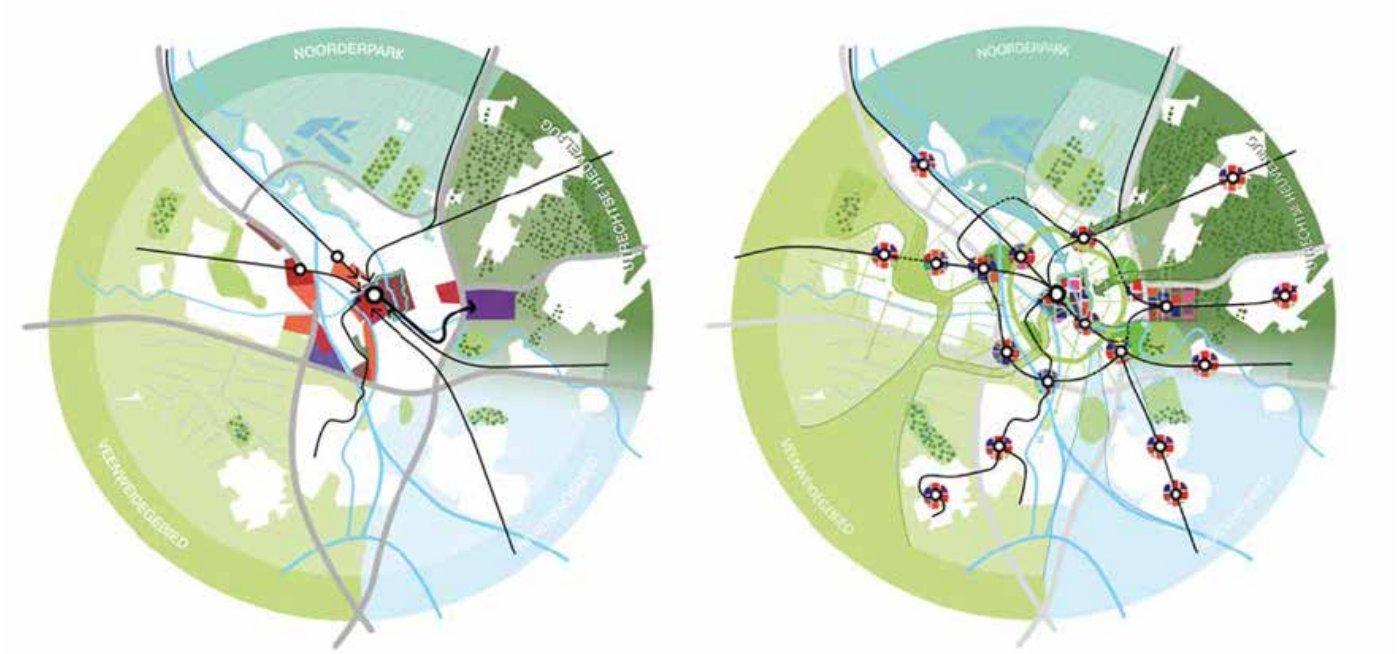
Handreiking vitaliteit met kwaliteit

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

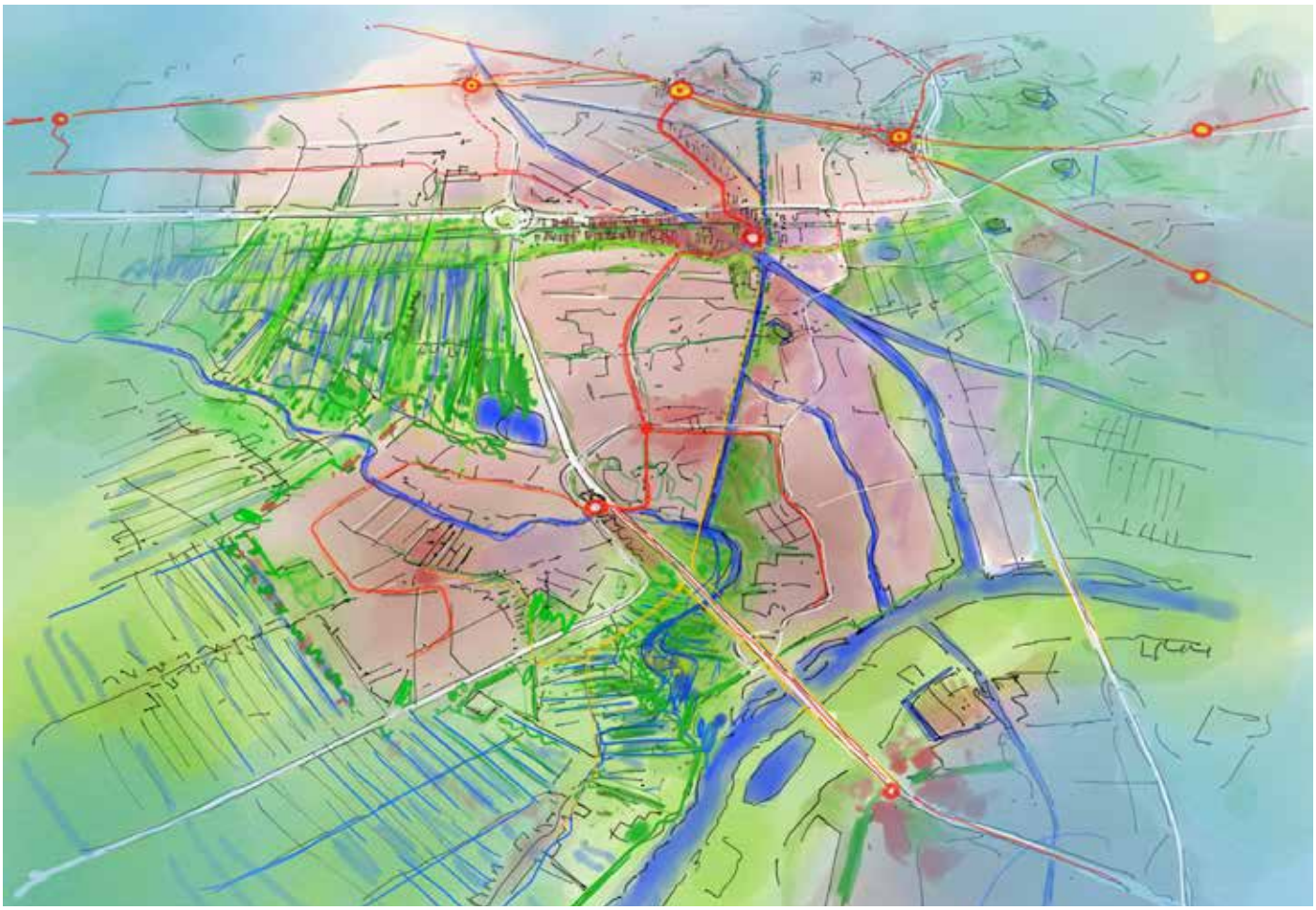
De regio stelt een handreiking voor 'vitaliteit met kwaliteit' op. Een beeldend inspiratiedocument dat ook 'de Utrechtse werkwijze' beschrijft om tot ruimtelijk meerwaarde te komen. Samen met initiatiefnemers wordt onderzocht hoe de uitbreiding van de kern bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit.

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

Aan de handreiking kunnen goede voorbeelden ter inspiratie worden toegevoegd.



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



Schetsverbeelding Perspectief de Centrale As

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

De stad Utrecht maakt een schaalsprong binnen de stadsgrenzen

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

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

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

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

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

Door de introductie van deze hoogstedelijke centra in Utrecht verandert dus ook de relatie tussen regio en stad. Het regionale OV netwerk wordt minder gericht op alleen Utrecht centraal en het wordt makkelijker door de regio en door de stad te bewegen. Door het wiel met spaken is straks niet alleen het centrum, maar de hele stad goed bereikbaar vanuit de regio. Utrecht Centraal blijft het hart van het regionale en nationale netwerk, maar krijgt voor het opvangen van de grote groeiopgaven hulp van de metropoolknopen.

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

De ontwikkeling van Utrecht concentreert zich op verschillende plekken:

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

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

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

Foto: Houten Castellum, Jaex Vastgoedpresentatie

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

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

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

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

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

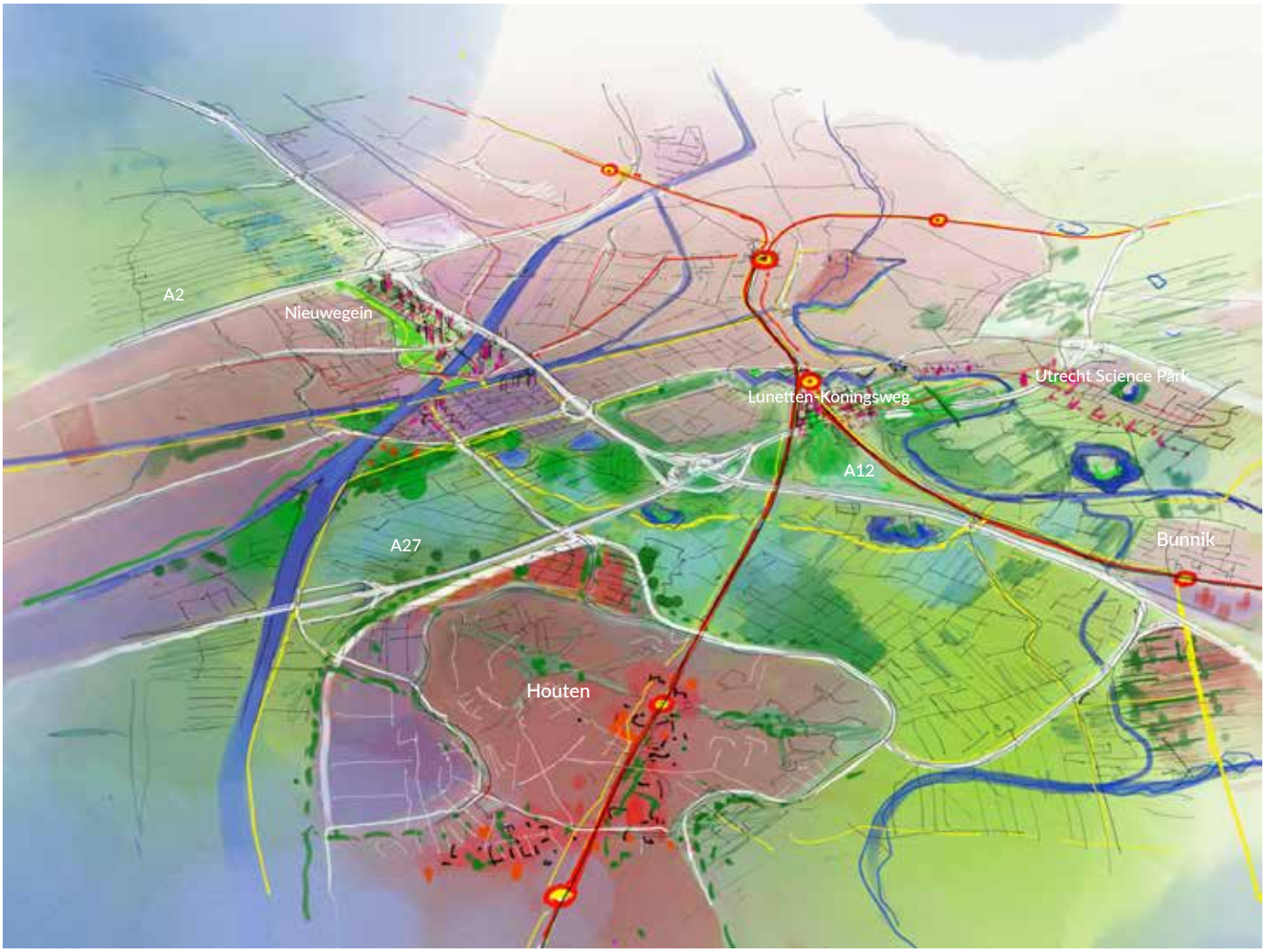
Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide
Aan de westzijde van de stad Utrecht is de stad de afgelopen jaren sterk gegroeid. Het centrum van Leidsche Rijn ontwikkelt zich in hoog tempo tot een nieuwe hoogstedelijke hub.

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

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

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

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



Schetsverbeelding van regioknopen Houten en Bunnik

REDENEERLIJN 5: INTENSIVEREN REGIOPOORTEN

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

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

Ruimte voor verdichten en mengen

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

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

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

Verbonden met het landschap

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

Regiopoorten als multimodale hub

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

Investeringen nodig in infra

Voor het goed functioneren van de regiopoorten is het nodig dat de stations van goede kwaliteit zijn en frequent bediend worden. Voor Woerden en Houten is de infrastructuur al op orde en zullen de sprinterfrequenties voor 2030 verhoogd worden. Voor Houten geldt dat de wijze van verstedelijking onderdeel is van het debat over de Ruimtelijke Koers, waarbij de juiste balans wordt gezocht tussen binnenstedelijke verdichting en uitleg.

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

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

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

De belangrijkste regiopoorten zijn:

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

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

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

Foto: Maarssen, Kondor Wessels

REDENEERLIJN 6: NIEUWE UITLEGLOCATIES (BEPERKT) NODIG

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

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

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

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

Bunnik-Zuid

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

Rijnenburg

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

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

Breukelen-West en Loenersloot

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

Gemengde woon-werkmilieus

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

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

Voorbeelden zijn Houten Noordwest en het Stationsgebied van Breukelen.

Lage Weide, Eneco

REDENEERLIJN 7: VERDICHTEN EN (NIET) MENGEN WERKLOCATIES

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

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

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

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

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

- *Kantoren*: tot 2040 behoefte aan maximaal 853.000 m2 BVO kantoorruimte in de stad Utrecht op plekken die goed bereikbaar zijn met het OV (m.n. Utrecht Centraal, Leidsche Rijn Centrum en Lunetten-Koningsweg). Buiten de stad Utrecht is (kwantitatief) voldoende aanbod aan kantoormeters en is het mogelijk om kantoormeters te transformeren naar woningen.
- *Wetenschap/campus*: De life science, health en duurzaamheidssectoren groeien snel. Hiervoor is aanvullende ruimte nodig op of direct rond het Utrecht Science Park en USP Bilthoven of mogelijke satellietlocaties.
- *Informele bedrijfsruimte*: Ca. 30% van de werkgelegenheid bevindt zich in gemengde gebieden (informele bedrijfsruimten, werken vanuit huis, overige). De groei in dit segment levert een vraag op van maximaal ca. 68.000 m2 aan ruimte voor (kleinschalige) bedrijfsruimte in de wijk of op solitaire locaties.
- *Werken vanuit thuis*: Het aantal banen dat geregistreerd staat op een woning neemt tot 2040 naar verwachting met ca. 12.000 toe. *Het is belangrijk om hierin te benadrukken dat het niet gaat om het aantal mensen dat parttime thuis werkt, maar het gaat om banen die geregistreerd staan op een woning en waarvoor dus geen ander kantoor of werkplek beschikbaar is. Het aantal mensen dat (parttime) thuis werkt ligt hoger.*
- *Detailhandel*: Door de groei van online bestedingen neemt naar verwachting de vraag naar detailhandelsruimte af. In totaal zal er in 2040 70.000m2 tot 190.000m2 WVO minder nodig zijn. Dit betekent inzet op het compact maken van winkelcentra en het verkleinen van het winkeloppervlak, met name in de regio. In de stad Utrecht is door de sterke bevolkingsgroei nog vraag naar enige uitbreiding.
- *Bedrijventerreinen*: Er is tot 2040 nog ca. 216 ha aan bedrijventerreinen te programmeren. Een deel van deze opgave kan terechtkomen in gemengde stedelijke gebieden, maar een aanzienlijk deel laat juist niet mengen of heeft bescherming nodig. Zo wordt bijvoorbeeld voor Lage Weide en Werkspoor in Utrecht specifiek gekozen om de werklocaties niet te mengen met woningbouw, deels omdat dit niet wenselijk is vanuit milieucontouren en hinder, deels om innovatieve werkmilieus te beschermen tegen verdringende effecten die menging met woningbouw met zich meebrengen. Bereikbaarheid voor OV en fiets zijn van belang voor deze bedrijventerreinen.

Foto: Utrecht, De Architect

Bedrijventerreinen
We hanteren daarbij de volgende uitgangspunten. Centraal staat de toekomstbestendigheid van bedrijventerreinen. Dit betekent het volgende:

- Toekomstbestendig betekent dat regionaal ruimte wordt gemaakt voor de groei van bedrijventerreinen op de juiste plek. We creëren een sterkere profilering van terreinen die een betere onderlinge samenhang hebben.
- Toekomstbestendig betekent het bieden van een aantrekkelijke werkomgeving voor werknemers. Dit is voor bedrijven steeds meer van belang om talent te trekken en te behouden. Om als regio aantrekkelijk te blijven met een onderscheidend economisch profiel is het creëren van een aantrekkelijke en uitdagende werkomgeving essentieel.
- Toekomstbestendig betekent klimatadaptief door vergroening van daken en parkeerplaatsen. Hierdoor ontstaan prettige werkomgevingen, wordt hittestress tegengegaan, wordt bijgedragen aan de wateropgave en aan de biodiversiteit.
- Toekomstbestendig betekent het maken van duurzame gezonde gebouwen en werkomgevingen. Op een duurzame, circulaire werklocatie wordt per activiteit zo min mogelijk energie verbruikt, omdat processen zijn geoptimaliseerd en omdat het vastgoed goed is geïsoleerd. Daarnaast wordt zoveel mogelijk energie lokaal en duurzaam opgewekt, bijvoorbeeld door zonnepanelen op daken of windmolens, maar ook bijvoorbeeld door 'restenergie' van andere bedrijven in het gebied te hergebruiken. Met grote dakoppervlakken kunnen bedrijventerreinen energie-opwekkers zijn.
- Toekomstbestendig betekent optimaal en multimodaal ontsloten. De mate van bereikbaarheid per modaliteit (auto, ov, fiets of te voet) verschilt per terrein. Hoe dichter een terrein gelegen is in stedelijk gebied, hoe minder automobiliteit er nodig is en hoe beter ov- en fietsvriendelijk een terrein is.

Keuzes
De U16 kiest ervoor om het grootste deel van de berekende vraag naar bedrijventerreinen te accommoderen door een combinatie van intensiveren en uitbreiden.

We maken hiervoor een programmatische regiobrede aanpak. De schaarse ruimte benutten we hetzij voor bedrijvigheid met een duidelijke regionale binding danwel een duidelijke regionale bijdrage aan duurzaamheidsambities. Hiermee willen we het economisch concurrerend profiel van de regio versterken en tegelijk voldoende werkgelegenheid scheppen. We streven naar 15.000 extra banen op bedrijventerreinen, waarvan een fors deel gerelateerd is aan de gemeente Utrecht. Om het concurrerend profiel van de regio te borgen kiezen we voor een scherpere onderlinge profilering van bedrijventerreinen dan tot nu toe gebruikelijk. We gaan daarom programmeren in stedelijke en functionele terreinen, waarbij functionele terreinen onderscheiden worden in klein, middel- en grote kavels. Per segment maken we hierin de volgende keuzes:

- De vraag naar nieuwe XXL logistiek vinden we nu niet passend in ons stedelijk landschap. Het legt een te grote druk op ons mobiliteitssyteem. De beschikbare ruimte voor bedrijvigheid wenden we liever aan voor lokale en regionale spelers die van specifieke regionale toegevoegde waarde zijn.

- De vraag naar functioneel grootschalige terreinen (circa 60ha) accommoderen we door nieuwe regionale terreinen te realiseren op de best mogelijke plekken voor functioneel grootschalige bedrijvigheid (kavelomvang vanaf ca 2 ha – indicatief en voor verdere uitwerking).

- De vraag naar functioneel kleinschalige terreinen (circa 60ha) accommoderen we door kleinschalige uitbreidingen van lokale terreinen. Deels wordt in die uitbreidingen voor de periode tot 2030 door al door de provincie Utrecht geborgde terreinen voorzien.

- De vraag naar stedelijke werkmilieus (circa 60 ha) accommoderen we via een mix van mengen en intensiveren op terreinen in of dicht tegen stad Utrecht aan.

Voor de opgave voor functioneel grootschalige terreinen zijn zoeklocaties benoemd langs de belangrijkste vervoersassen van de regio (A2 en A12) in zones die tevens goed met het OV ontsloten zijn en waar ruimtelijke opgaven te combineren zijn. Daarnaast liggen deze terreinen zoveel mogelijk nabij de stad Utrecht omdat het merendeel van de vraag daar vandaan komt. We zoeken regionale terreinen functioneel grootschalige bedrijvigheid langs de vier windrichtingen, omdat ze voor personeel en toeleverende bedrijven op korte afstand van de woongebieden moeten liggen en zo reisafstanden beperkt blijven. Op deze terreinen is vooral ruimte voor grote bedrijven met een sterke regionale binding.

Foto: Rijnvliet Utrecht, Triple Solar

REDENEERLIJN 8: DUURZAME ENERGIE IS EEN GEZAMENLIJKE OPGAVE

In het Nationaal Klimaatakkoord (2019) is afgesproken de CO_2-uitstoot in 2050 met 95% gereduceerd te hebben ten opzichte van 1990. Voor 2030 is 49% als tussendoel gesteld. Belangrijke doelstellingen zijn:

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

De uitwerking van het Nationale klimaatakkoord voor duurzame elektriciteitsopwek vindt regionaal plaats met gemeenten, waterschappen en provincie. Hiertoe zijn in 2018 30 regio's geformeerd die ieder zelf een doelstelling in duurzame opwek opstellen met draagvlak, passend in de netinfrastructuur en ingebed in zoekgebieden met oog voor ruimtelijke inpassing, koppelkansen en kwaliteit.

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

De RES U16 (Regionale Energie Strategie U16) heeft in oktober 2019 uitgangspunten vastgesteld en beschikt sinds oktober 2020 over een bestuurlijk vastgestelde Ontwerp RES. In Q3 van 2021 vindt besluitvorming over de RES 1.0 plaats in alle gemeenteraden.

Onze strategie om aan deze doelen bij te dragen is:
1. energie besparen
2. omschakelen naar duurzame technieken, en daarbij
3. benutten van duurzame energiebronnen in de regio.

In uitwerking van de landelijke doelstelling en in relatie tot onze eigen elektriciteitsbehoefte gaan we ten minste 1,8 TWh duurzame opwek realiseren in 2030 met zon-op-dak, zonnevelden en windmolens. Daar maken we ruimte voor. Ook na 2030 is er een substantiële opgave. Energie gaat meer ruimte vragen en het wordt meer zichtbaar in de stad en in het landschap. De nationale doelstellingen op CO_2 reductie hebben een doorwerking op alle pijlers.

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

1. We zetten maximaal in op zon-op-dak, daarmee kunnen we de opgave gedeeltelijk realiseren
2. Er is potentieel voor windmolens:
   - vooral langs infrastructuur
   - bij bedrijventerreinen
   - in agrarische gebied en in combinatie met de groene scheggen
3. Vanuit net efficiëntie en maatschappelijke kosten is clustering van elektriciteitsopwekking wenselijk
4. Vanuit net efficiëntie en maatschappelijke kosten is de juiste mix van zonnevelden en windmolens van belang. De noodzakelijke elektriciteitsnetinfrastructuur voor windmolens is goedkoper dan voor zonnevelden (factor 3). Daarnaast zijn tot 2030 op de hogere netvlakken (hoogspanning en tussenspanning stations) meer aansluitmogelijkheden dan op de lagere netvlakken (middenspanning stations). Op die stations kunnen grotere projecten worden aangesloten. Kleinere projecten kunnen slechts geclusterd aangesloten worden.
5. Voor zonnevelden ligt de focus op meervoudig ruimtegebruik
6. Wij streven naar een goede samenhang van lusten en lasten en naar wederkerigheid in de interbestuurlijke verhoudingen.

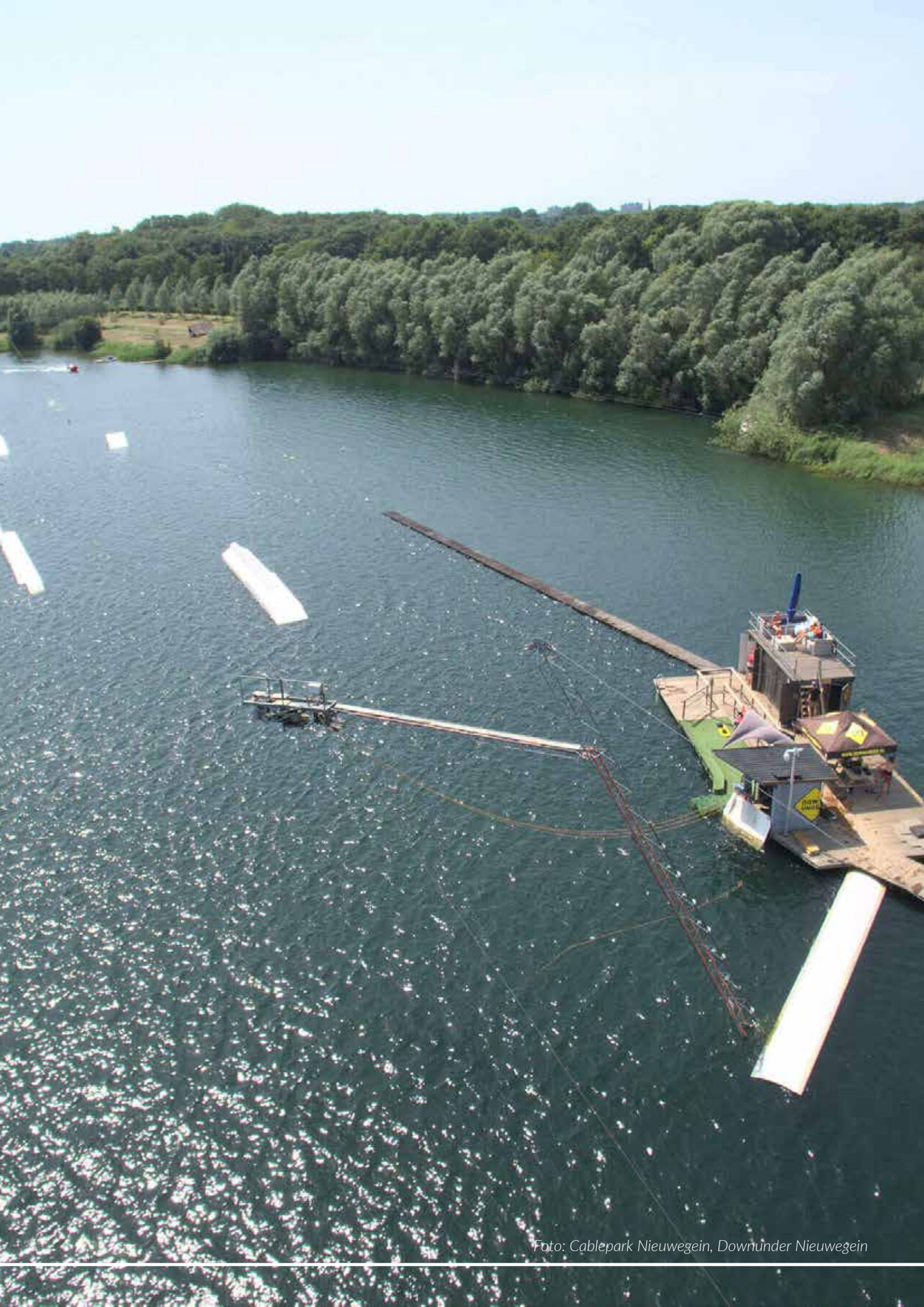


Foto: Cablepark Nieuwegein, Downunder Nieuwegein

HANDREIKING VOOR GEZOND LEVEN IN EEN STEDELIJKE REGIO VOOR IEDEREEN

De regio Utrecht heeft de ambitie uitgesproken dat alle bestaande en nieuwe inwoners in 2040 in een gezonde en groene leefomgeving wonen. De keuzes die de regio maakt dragen bij aan dit grotere doel. Dit betekent dat in alle ontwikkelingen in de regio aandacht moet zijn voor de kernwaarden die we als regio met elkaar delen. We maken daarom niet alleen afspraken over de ruimtelijke keuzes, maar ook over de keuzes die de kwaliteit van leven van onze bewoners bepalen.

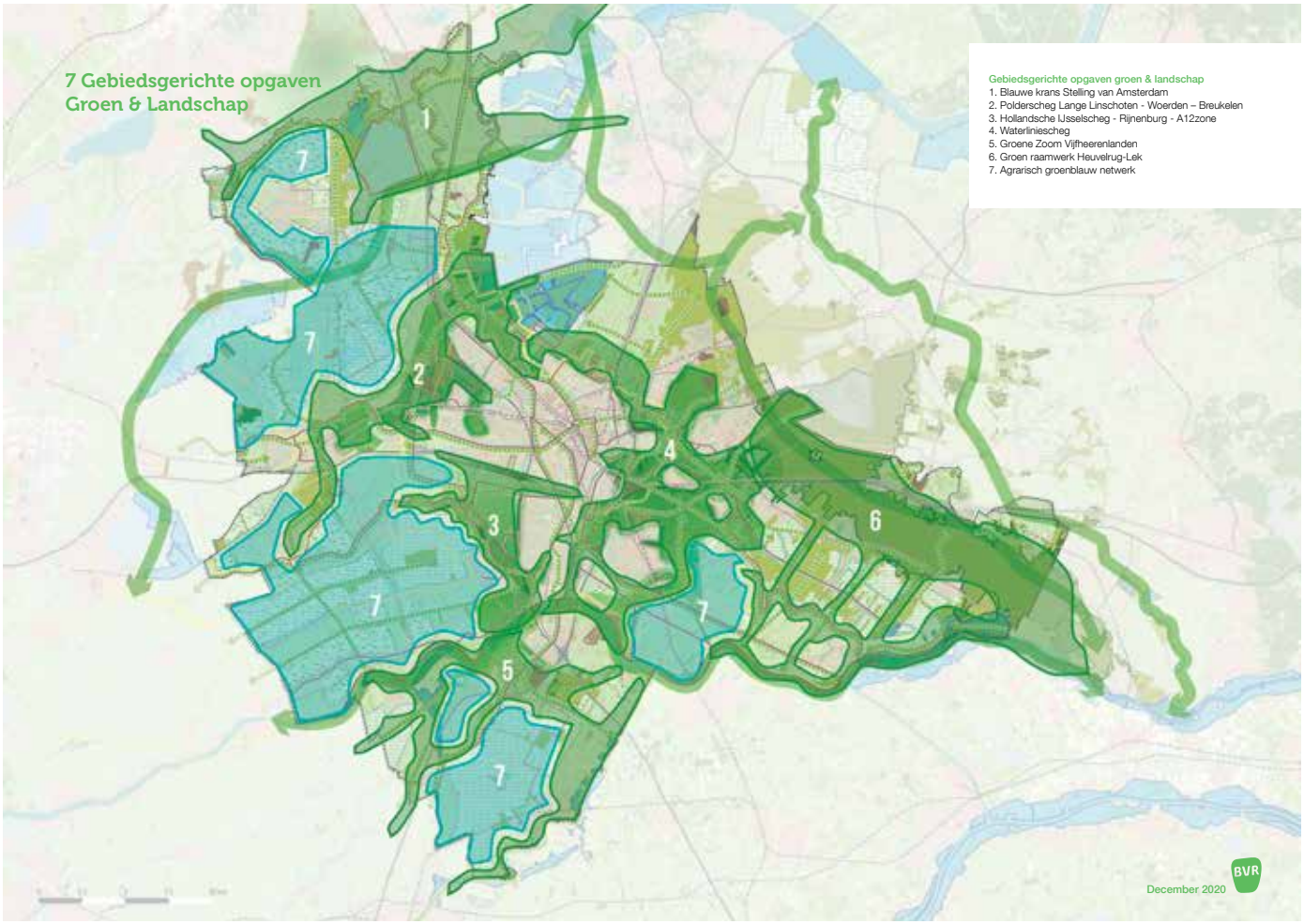
Gezond en Groen begint bij de voordeur met o.a. speeltuintjes, sportvoorzieningen, parken en openbare ontmoetingsplaatsen en is verbonden met een netwerk van grote en kleine landschappelijke structuren op verschillende schaalniveaus, van plantsoen tot groene oever, van Heuvelrug tot veenweidegebied van Lekdijk tot Waterlinie en alles er tussenin. Groen en ruimte leveren een belangrijke bijdrage aan de vitaliteit van inwoners maar om zichzelf te ontwikkelen, elkaar te ontmoeten en ter ontspanning hebben inwoners ook behoefte aan maatschappelijke voorzieningen, zoals onderwijs, zorg, kunst & cultuur en sport in de nabijheid. Deze voorzieningen leveren minimaal net zo'n grote bijdrage aan de vitaliteit.

Doordat de regio voor een enorme woningbouwopgave staat, waarin vooral de voorkeur gegeven wordt aan inbreiding, is het van groot belang dat de randvoorwaarden voor een gezonde leef- en woonomgeving met een hoogwaardig voorzieningenniveau geborgd wordt. De geschiedenis leert ons dat de realisatie van minder kapitaalkrachtige niet-woonfuncties onder druk staat als er nieuwbouw gepleegd wordt. Doordat er meer nodig is dan alleen woningen om de regionale ambitie, dat alle inwoners in een gezonde leefomgeving wonen, te realiseren, stellen wij voor om een handreiking voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen te ontwikkelen. Met deze handreiking krijgen deze voorzieningen een plek in het planproces, zonder dat het opgelegd of genormeerd wordt.

Doordat de diverse gemeenten in de regio qua samenstelling, opbouw en inrichting niet allemaal gelijk zijn is het niet mogelijk om één generieke norm te ontwikkelen waar gemeenten aan moeten voldoen. Tegelijkertijd maken deze gemeenten wel allen onderdeel uit van dezelfde regio en onderschrijft de gehele regio de ambitie om op een gezonde wijze te leven in een stedelijke omgeving. Nadere uitwerking dient dan uit te wijzen op welke wijze alle gemeenten bij toekomstige ontwikkelingen kunnen bijdragen aan de gezamenlijke ambitie van onze regio. De handreiking voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen draagt hieraan bij.

Zo zorgen we er in de ontwikkeling van de regio voor dat:

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



Gebiedsgerichte opgaven groen en landschap (beeld: BVR)

2.3 THEMATISCHE VERDIEPING

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

- Landschap, water en groen
- Mobiliteit
- Woonmilieus en kwalitatieve woningbehoefte
- Werkmilieus
- Energie

THEMA LANDSCHAP, WATER EN GROEN

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

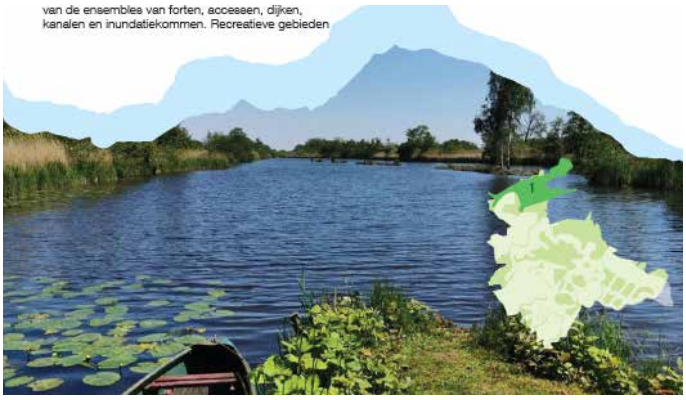
De opgave is vertaald in vier algemene en zeven gebiedsopgaven die bij de redeneerlijn werden benoemd. De gebiedsgerichte benadering biedt aanleiding voor gemeenten, provincie en andere belanghebbenden om samen te werken aan concrete opgaven in samenhang met opgaven voor verstedelijking, mobiliteit of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

1. Blauwe krans Stelling van Amsterdam

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

De gebiedsopgave bestaat uit de volgende ingrediënten:

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



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

De gebiedsopgave bestaat uit de volgende ingrediënten:
- Extra recreatie: 45 ha
- Groene contourgebied 155 ha
- Mogelijke meekoppelkansen: extra (moeras) bossen, verstedelijking Breukelen en Woerden, energieopwekking, Oostelijke randweg Woerden en project gekanaliseerde Hollandse IJssel
- Water: Waterberging, tegengaan bodemdaling en voorkomen watertekort veenweidegebied, levendige boerensloten, zwemwater, Toekomstbestendig Amsterdam Rijnkanaal
- Landbouw: natuurinclusieve landbouw en mogelijkheden voor verbreding, tegengaan bodemdaling
- Cultuurhistorie: Limeszone, Oude Hollandse Waterlinie, ggedeelten van veenweides met Cope-ontginning rond Kockengen/ Kamerik

3. Hollandsche IJsselscheg / Rijnenburg / A12zone
Een landschappelijke zone aan de Hollandse IJssel tussen IJsselstein en De Meern. In dit gebied is de IJssel met alle cultuurhistorische en recreatieve waarden het verhaalmotief. Voortgebouwd wordt op de aanpak en verbetering van deze rivierzone. Het IJsselpark van Nieuwegein wordt beter verbonden met het naastgelegen IJsselsteinse Kromme IJssel Park en Nedereinsdeplas. Natuurkernen en groene verbindingen versterken de natuurwaarden. In de zone Rijnenburg tot en met de A12 zone (tot Laagraven) wordt recreatiegebied ontwikkeld in samenhang met de verstedelijkingsopgaven van de A12 zone. Bij groene verbindingen in en tussen Nieuwegein en Utrecht moet er aandacht zijn voor het opheffen van barrièrewerking door infrastructuur. Ten zuidwesten van IJsselstein/Nieuwegein moet stedelijke ontwikkeling zorgvuldig met natuur gecombineerd worden.

De gebiedsopgave bestaat uit de volgende ingrediënten:
- Extra recreatiegebied: 255 ha
- Extra natuurkerngebied: 30 ha
- Extra recreatieve verbindingen: 71 ha
- Mogelijke meekoppelkansen: ontwikkeling pauzelandschap Rijnenburg en verstedelijking A12 zone, energieopwekking en project gekanaliseerde Hollandse IJssel
- Water: Toekomstbestendig ARK – NZK, waterberging, tegengaan bodemdaling en voorkomen watertekort veenweidegebied, levendige boerensloten, zwemwater, Overstromingsveiligheid rivierengebied en Sterke Lekdijk, wateraanvoer Groene Hart
- Landbouw: natuurinclusieve landbouw en mogelijkheden voor verbreding, bodemdaling
- Cultuurhistorie: Limeszone, Oude Hollandse Waterlinie, gedeelten van veenweides met Cope-ontginning rond Kockengen/ Kamerik.

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

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

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

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

6. Groen raamwerk Heuvelrug-Lek
Een stelsel van groenblauwe verbindingen voor natuur én recreatie samen, smeedt de Heuvelrug en haar flankzone stevig vast aan het gebied Langbroekerwetering - Kromme Rijn - Amsterdam Rijnkanaal - Lek. De beste kansen om de Heuvelrug te versterken lijken te zijn: loofbosaanplant, zonering met ook rustige gebieden, natuurwaarden verhogen in de flankzone tot aan de Kromme Rijn. Dit is het Langbroekweteringgebied. Hier zijn boeren bereid om natuur-inclusiever te produceren en liggen kansen om bosvakken aan te leggen in de landschapsstructuur van opstrekkende kavels. We zien 4 kansrijke dwarsverbindingen met natuur en recreatieve routes van de hoge gronden naar de Kromme Rijn en Lek. Zo ontstaat een sterk raamwerk.
Met agrariërs wordt gezocht naar een betere balans tussen ecologie, wateropgaven en landbouw (met name fruitteelt). De Kromme Rijn, Amsterdam Rijnkanaal en sterke Lekdijken krijgen bredere groene randen met fiets/wandelroutes. De flanken van de heuvelrug worden versterkt met substantiële verbetering van biodiversiteit door zoom en mantelvegetaties met behoud van (oude) landschapselementen. Een idee voor nadere verkenning is om een recreatief 'fruitpark' te ontwikkelen als etalage van de fruitteelt en landschappelijke kwaliteiten. In het gebied ten zuiden van de Kromme Rijn zijn kerngebieden nodig voor natuur. Barrières die aandacht krijgen zijn: Amsterdam Rijnkanaal, de N229 en N225 langs de flanken van de Heuvelrug en de A12 op de Heuvelrug.

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

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

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

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

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

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

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

1. *De financiële onderbouwing* en uitwerking van deze opgaven. In deze fase is in het IRP nog geen inschatting gedaan van kosten voor de landschappelijke opgave. Tegelijkertijd wordt er op veel vlakken al uitvoering gegeven aan een aantal van de opgaven. De provincie bundelt de verschillende projecten en bijbehorende geldstromen in het programma “Groen groeit mee.” Het is dus zaak om de opgaven en de ruimtelijke ingrepen die daarbij horen te vertalen in een investeringsprogramma, waarbij ook zicht moet komen op financiële dekking van deze kosten. Daarbij speelt het programma “Groen groeit mee” een belangrijke rol en worden op basis van het investeringsprogramma ook andere financieringsbronnen gezocht, bijvoorbeeld vanuit programma’s uit het NOVI gebied Groene Hart, , het Nationaal Groenfonds, het Investeringsfonds Omschakeling Landbouw (LNV) en het Waterinnovatiefonds alsmede Europese fondsen.
2. *Meekoppelkansen*: Daarnaast moeten de ‘meekoppelkansen’ optimaal worden benut. Groenopgave en verstedelijking/energie/mobiliteit moeten waar mogelijk samen worden opgepakt. De groene opgave is voorwaardelijk voor een aantal verstedelijkingslocaties, waarbij enerzijds verstedelijking mogelijk een financiële bijdrage kan leveren aan groeninvesteringen en anderzijds een efficiëntieslag geslagen kan worden: ‘als de graafmachines toch bezig zijn, neem dan ook de volgende sloot mee’.
3. *Perspectief agrarische sector*: De landbouwgebieden zijn onderdeel van de Utrechtse Trots. De landbouw heeft een groot deel van het gebied in gebruik en is daarmee naast producent van voedsel ook beheerder van het landschap, maar decennia van intensivering hebben haar sporen in het landschap nagelaten. In de U16 blijft ook in de toekomst zeker ruimte voor de landbouw als voedselproducent naast die van landschapsbeheerder. Om de rol voor de landbouw in de toekomst echter te borgen zal er een transitie nodig zijn om de balans met het landschap, natuur en de bodem te herstellen met ruimte voor nieuwe verdienmodellen.
   Nieuwe verdienmodellen voor de landbouw weten de verbinding te realiseren tussen thema’s als natuur (stikstof), bodemkwaliteit, energieopwekking, bodemdaling (incl. CO2 uitstoot), biodiversiteit, recreatie enz. hebben de toekomst. Ook een betere verbinding met ons voedsel is van belang bijvoorbeeld door korte keten landbouw.
   Een transitie naar landschapsinclusieve landbouw zoals het college van Rijksadviseurs dit noemt (New Deal tussen boer en maatschappij – College van Rijksadviseurs, juni 2020).
   Er zijn echter vragen en dilemma’s waar het regionaal perspectief (IRP) niet meteen een antwoord op heeft. Bijvoorbeeld: Is het remmen van bodemdaling te combineren met de bedrijfsvoering? Wat houdt kringlooplandbouw in elk deelgebied in en welk verdienmodel is het meest kansrijk? Vooral hoe de transitieperiode te overbruggen, is een groot vraagstuk. Om van de huidige verdienmodellen te komen tot nieuwe verdienmodellen zijn financiële middelen nodig om de transitietijd te financieren. Het realiseren van de transitie vereist maatwerk per gebied. Voor een realistisch uitwerking is nauwe samenwerking met de agrariërs noodzakelijk

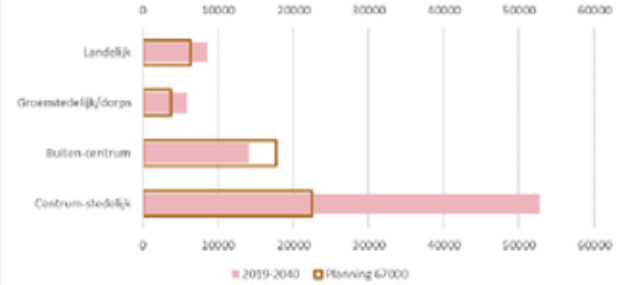
Foto: Driebergen-Zeist, R. de Wit

met ruimte voor innovaties in grondgebruik en voedselproductie.
De landbouwtransitie wordt in het IRP geagendeerd als een transitieproces met een langere looptijd dan het IRP. Landbouwtransitie is ook nadrukkelijke onderdeel van de integrale opgave voor vrijwel alle deelgebieden in het IRP. Het is een onderzoeksvraag voor de volgende fase van het IRP hoe de regio de landbouwtransitie kan stimuleren en faciliteren in aansluiting op beleid van de provincie, het Rijk en Europa.
Deze transitie is al volop in gang. Het is belangrijk aan te sluiten bij initiatieven waar samen met de agrarische sector wordt gewerkt aan de landschappelijke opgave. Aansluiting zoeken vanuit de opgaven met het Investeringsfonds Omschakeling Landbouw van het Ministerie van LNV biedt kansen. Daarnaast wordt in Nederland op diverse plekken geprobeerd om initiatieven van agrarisch ondernemers te stimuleren die leiden tot transitie naar meer duurzame landbouw, extra groen, waterberging en of recreatie.

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

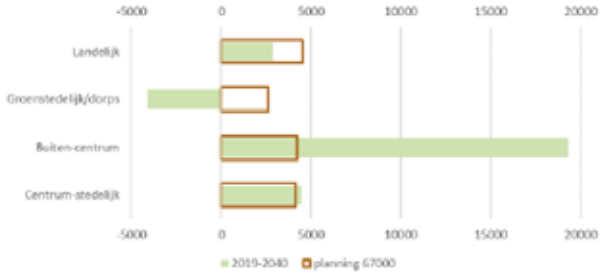
Met redeneerlijn 2 en de verdieping in deelgebieden zijn de belangrijkste ruimtelijke keuzes voor mobiliteit gemaakt. Verdere verdieping op het thema heeft te maken met nader onderzoek naar generieke mobiliteitsmaatregelen en de onderzoeken die in samenwerking met de provincie en het Rijk plaatsvinden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

Figuur 7.2: mismatch behoefte aan woonmilieus 2019-2040, met zicht op de verdeling in de huidige plancapaciteit van 67.000 voor de stedelijke agglomeratie

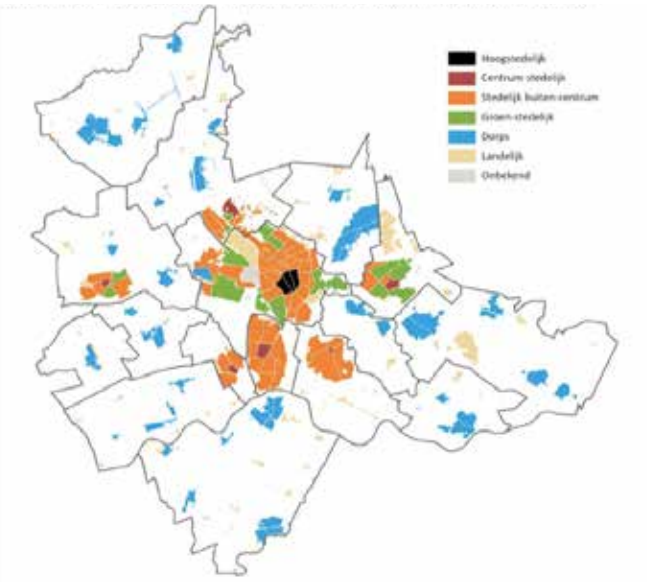


Bron: WoON2018, bewerking Companen

Figuur 7.3: mismatch behoefte aan woonmilieus 2019-2040, met zicht op de verdeling in de huidige plancapaciteit van 67.000 buiten de stedelijke agglomeratie



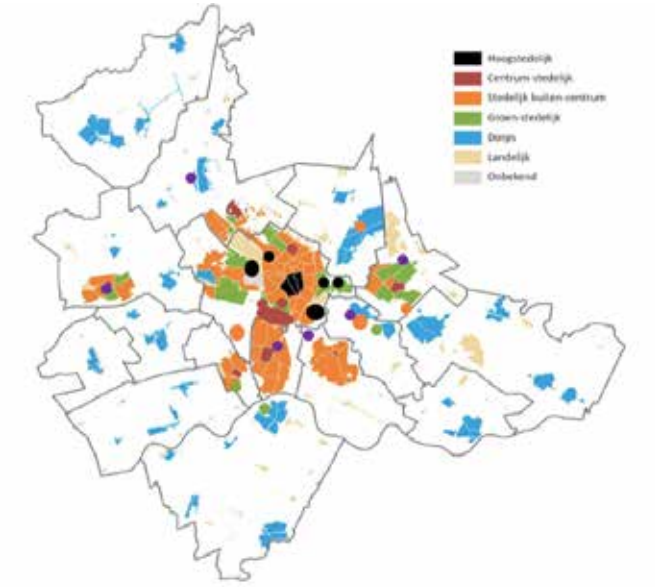
Bron: WoON2018, bewerking Companen



Bron: ABF

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

Woonmilieu indeling 2018



Bron: ABF

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

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

THEMA WONEN: WOONMILIEUS EN WOONBEHOEFTE

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

De indeling in woonmilieus uit 2018 is echter niet overal goed bruikbaar, vooral wanneer het wordt toegepast op de verwachte situatie in 2040. Een aantal locaties zal een stuk stedelijker worden en niet passen bij de woonmilieu typering uit 2018. Zo vallen bijvoorbeeld de Merwedekanaalzone en Westraven in Utrecht onder het groenstedelijke milieu, terwijl hier hoogstedelijke milieus worden ontwikkeld. Ook voor kernen in de regio zijn de gedefinieerde woonmilieus niet altijd passend. Zo wordt het woonmilieu in De Bilt als dorps benoemd, terwijl het eerder om een groenstedelijk milieu gaat.

De indeling in woonmilieus is dus geen kader of een aanwijzing. Het woonmilieu is altijd door gemeenten uit te werken op een manier die lokaal passend is.

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

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

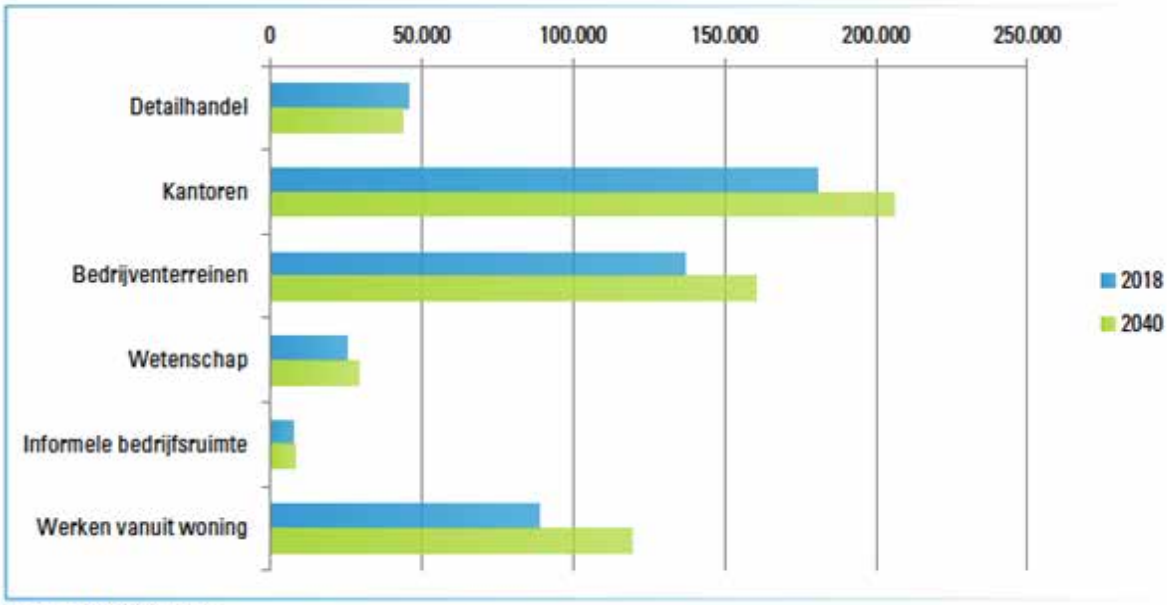
De woonmilieus zijn ingedeeld in hoogstedelijk, centrumstedelijk, stedelijk buiten centrum, groen stedelijk, dorps en landelijk. Deze milieus zeggen iets over de mate van functiemenging, de aanwezigheid van voorzieningen en het bereikbaarheidsprofiel. Waarbij geldt: hoe stedelijker hoe meer menging en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

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

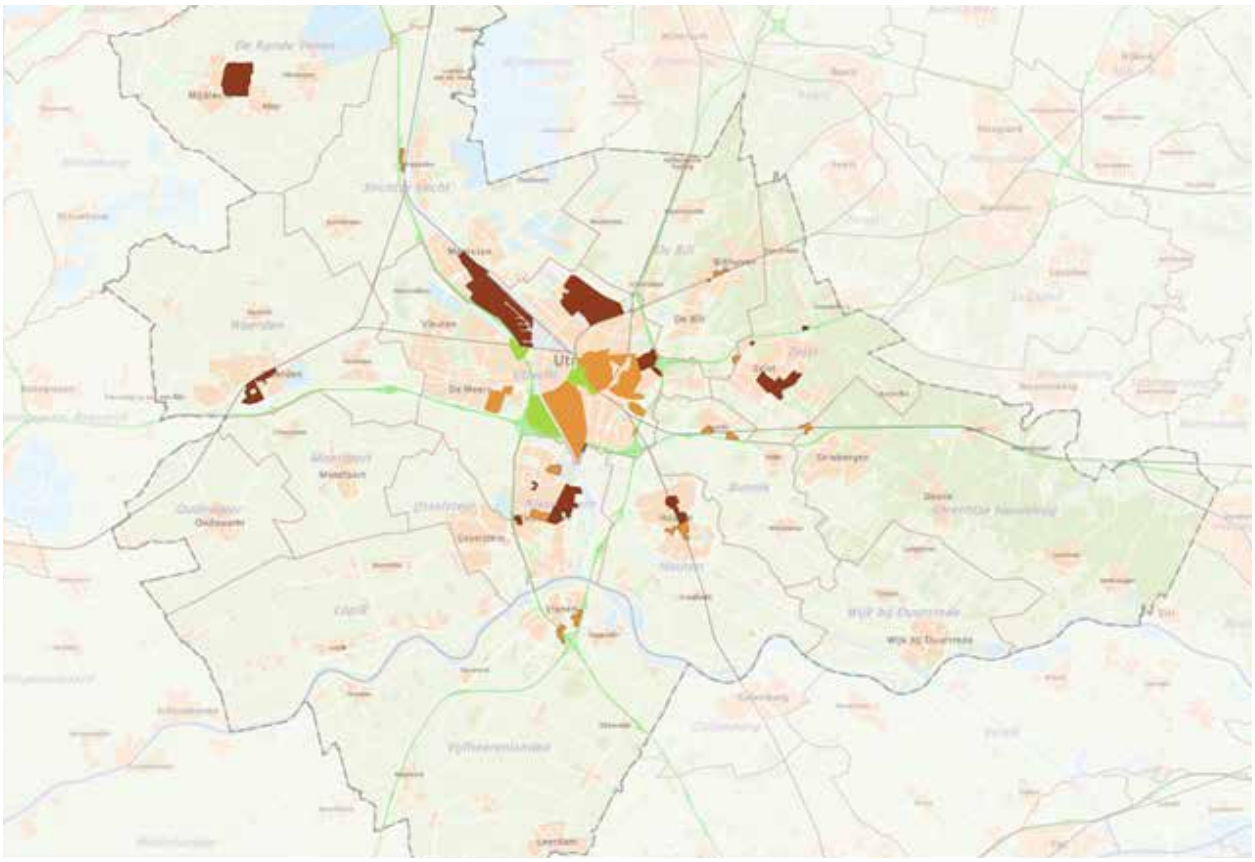
Het onderzoek laat zien dat we sterker moeten inzetten op het realiseren van sterker stedelijke woonmilieus. Binnen de agglomeratie betekent dit centrumstedelijke en hoogstedelijke milieus. Mengen van wonen en werken, voorzieningen in de woonomgeving, en een mobiliteitsprofiel dat op het OV en fietsen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

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

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



Bron: Stec Groep, 2020



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

THEMA WERKMILIEUS

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

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

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

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

Kantooromgevingen

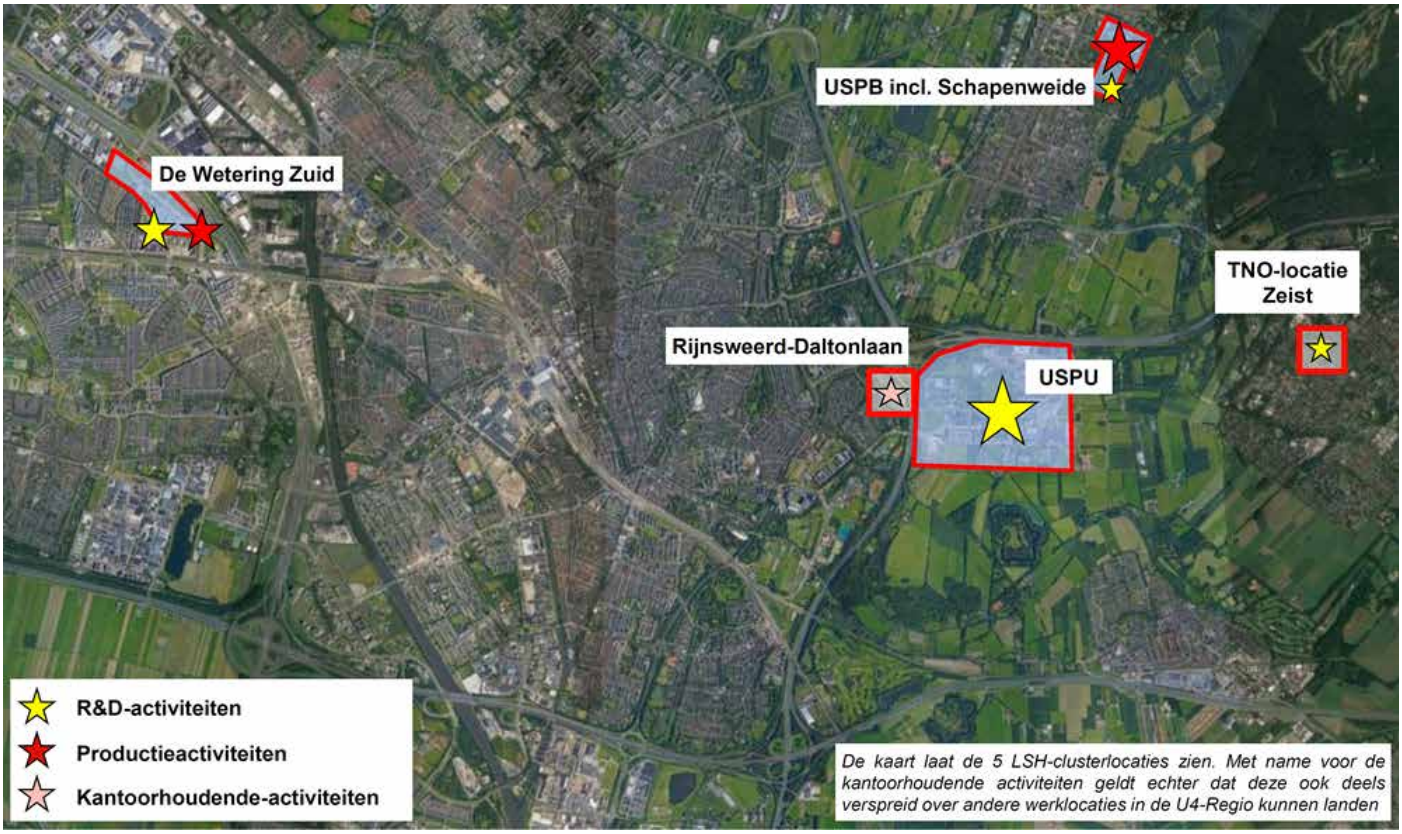
Tot 2040 is er een berekende behoefte aan maximaal 853.000m2 bvo kantoorruimte in de stad Utrecht op plekken die goed bereikbaar zijn met het OV (m.n. Utrecht Centraal, Leidsche Rijn Centrum en Lunetten-Koningsweg). Buiten de stad Utrecht kiezen we voor het gefaseerd transformeren van kantoren naar wonen, te beginnen met kantoren die niet op een OV locatie liggen. Het verplaatsen van niet-courante kantoren naar courante kantoormeters op OV-locaties is voor regiopoorten een mogelijkheid. Op deze manier worden netto geen kantoormeters toegevoegd, maar wordt wel de kwaliteit verbeterd.

Het totaal benodigde metrage is een optelsom van nieuwe vraag, vervangingsvraag doortransformatie en verplaatsing van kantoren die niet meer op toekomstbestendige plekken staan. Essentieel voor de toekomstbestendigheid van kantooromgevingen richting 2040 is de multifunctionaliteit, de groene omgeving, de optimale ov-bereikbaarheid; ookwel benoemd met de term ‘third places’.

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

Transformatie- en mengmilieus

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



Uit: BCI, Marktverkenning Life Sciences&Health en quick scan Verduurzaming U4-regio, 4 februari 2021

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

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

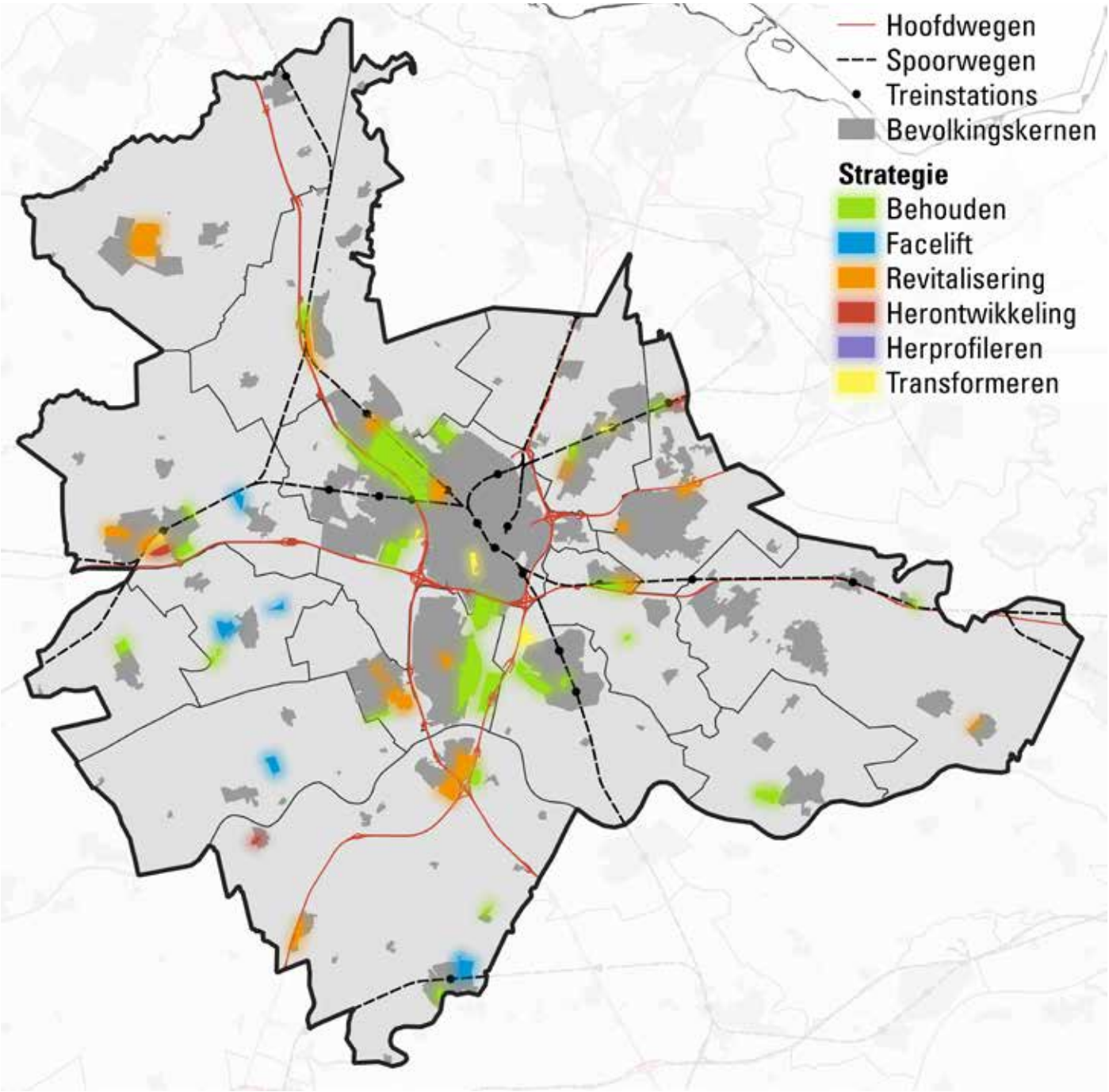
De ruimte op USP en USPB komt vooral na 2025 vrij. Om in de periode daarvoor bedrijven te kunnen opvangen is huisvesting mogelijk op De Wetering Zuid en de TNO locatie Zeist. Rijnsweerd-Daltonlaan is geschikt als locatie voor kantoren waarvoor huisvesting zo dicht mogelijk bij het USP van belang is.

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

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

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

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



Bedrijventerreinen in de regio Utrecht

behouden: in huidige staat behouden
facelift: lichte verbeteringen in de uitstraling van het terrein
revitaliseren: grotere ingrepen in de openbare ruimte en op private kavels.
herontwikkelen; ingrepen gericht op het vernieuwen van de ondergrondse en bovengrondse infrastructuur en het oplossen van knelpunten zoals parkeerproblematiek, uitbreidingsruimte van bedrijven en dergelijke.
herprofileren: bedrijventerreinfunctie verandert, bijvoorbeeld lagere/hogere milieucategorieën, kantoorachtige bedrijvigheid in plaats van industrie/bouw of publiekstrekkende functies (zorg, onderwijs).
transformeren: mengen of vervangen van werk voor andere functies

Bedrijventerreinen
In totaal telt de regio 111 bedrijventerreinen waar grond is uitgegeven. De gezamenlijke oppervlakte (netto uitgegeven) van deze terreinen is circa 1.689 hectare. Bedrijventerreinen in de U16 huisvesten ruim 8.000 vestigingen die goed zijn voor bijna 137.000 banen. Daarmee is zo'n 25% van alle werkgelegenheid in de regio gevestigd op een bedrijventerrein.
In de U16 zijn dienstensectoren verantwoordelijk voor een relatief groot deel van de werkgelegenheid. Denk daarbij op bedrijventerreinen met name aan beveiligingsbedrijven, schoonmaakbedrijven en facilitaire diensten, industrieel ontwerp, ingenieurs en technisch ontwerp, leasebedrijven, verhuur van machines en uitzendbureaus, maar ook ICT-bedrijven, financiële en zakelijke diensten. Andere sectoren die sterk vertegenwoordigd zijn op bedrijventerreinen zijn de maakindustrie, logistiek & groothandel, industrie, en bouw, handel en reparatie. Dit zijn sectoren die van oudsher veelal op bedrijventerreinen zijn gevestigd, vanwege functionaliteit (o.a. beschikbare ruimte, ontsluiting) en bijvoorbeeld geluid- en hindercirkels.

De vraag naar bedrijventerreinen is 216 ha tot 2040 inclusief XXL logistiek (circa 10% van de vraag). Deze is pluriform, een uiteenlopende behoefte van grotere en kleinere kavels, variërend van optimale autobereikbaarheid, milieucontour, ov bereikbaarheid en nabijheid van de stad. Door indeling in stedelijke en functionele terreinen kunnen we een maatwerk aanpak ontwerpen. In het regionaal programma staan deze typologieën uitgebreid beschreven.

Stedelijke werkmilieus
Tekort van 60 ha accommoderen we via een mix van mengen en intensiveren op terreinen in of dicht tegen stad Utrecht aan.

Functioneel kleinschalig
Ook circa 60ha die we accommoderen door kleinschalige uitbreidingen van lokale terreinen. Deels wordt in die uitbreidingen voor de periode tot 2030 door al door de provincie Utrecht geborgde terreinen voorzien.

Functioneel grootschalig
De circa 60ha vraag accommoderen we door nieuwe regionale terreinen te realiseren op de best mogelijke plekken. Regionale bedrijventerreinen zijn gericht op de groei van het huidige bedrijfsleven en gekoppeld aan de herstructurering van bestaande bedrijventerreinen.

Voor elk bedrijventerrein een plan
Alle bestaande en nieuwe bedrijventerreinen moeten een aandeel bijdragen aan de ambitie richting een circulaire economie in 2050 en we werken uit per terrein wat die bijdrage kan zijn. Alle werklocaties in de regio zullen ook hun bijdrage leveren aan de energietransitie, door te werken aan energieneutrale of zelfs energieleverende werklocaties.

Om daar te komen is een slimme inventarisatie grondstofstromen regio Utrecht nodig met bijbehorende ketenpartijen, die deze weegt en relateert ten opzichte van de ketenpartijen over de regiogrenzen. Gemeenten kunnen sterk bijdragen aan versnelde opschaling van circulaire bedrijvigheid in de regio. Door meer en efficiëntere afstemming, kennisopbouw en -uitwisseling. Waar mogelijk kiezen overheden bij alle investeringen, inkoop, aanbestedingen (tenders) en onderhoudsuitgaven voor energie neutrale, klimaatbestendige en circulaire oplossingen en toepassingen. Kansrijke startups die we identificeren, gaan we met behulp van de Regionale Ontwikkel Maatschappij helpen met het uitwerken van circulaire business development.

Bij de innovatieprogramma's die we daarvoor maken komt er een focus op circulaire oplossingen die lokale sociaaleconomische meerwaarde creëren. Zichtbare innovatie locaties zijn noodzakelijk om de circulaire economie te versnellen. Dit onderstreept ook het van belang om voldoende aanbod van bedrijfsruimte te hebben die qua prijs en faciliteiten goed aansluit bij deze doelstelling. Alle werklocaties onderzoeken hun bijdrage aan de regionale energie ambitie.

Intensiveren van bestaande en nieuwe terreinen voor efficiënte ruimtewinst
Een van de kenmerken van de 1800 ha aan bedrijventerrein in de regio U16 is de variëteit in verhouding bedrijfskavel en effectief gebruik en daarnaast het aantal werknemers per m2 bedrijfskavel. Op diverse terreinen valt ruimtewinst te behalen door naar een moderne intensiteit van ruimtegebruik toe te werken met eigenaren en ontwikkelaars. Verdiepend onderzoek laat zien dat dit kan door 1) regels over ruimtegebruik ruimer te maken 2) actief bij verhuizingen of locatieontwikkeling afspraken te maken over intensivering of 3) door actieve grondpolitiek. Voor alle terreinen ligt een suggestie welke van de drie opties passend is. Hoe sterker we kunnen inzetten op intensivering, hoe kleiner de behoefte aan uitbreidingslocaties is.

Foto: S. Grazia

Intensiveren blijkt in de U16 praktijk maar ook elders in Nederland soms zeer hardnekkig, kostbaar, tijdrovend en kennisintensief, maar er zijn voorbeelden waarbij via simpele verruiming van ruimtelijke regels ruimtewinst wordt geboekt. De totale mogelijke ruimtewinst via intensivering is lastig vooraf in te boeken. Het vraagt langdurig commitment van Rijk, regio en provincie. Tijdig bijsturen door alsnog meer uit te breiden moet altijd een optie zijn. We zetten ons in voor een voorlopige bandbreedte, maar het bereiken van die doelstelling is vooraf geen gegeven. Intensiveren vraagt bijvoorbeeld om oplossingen in de mobiliteitsmix van werklocaties.

Ruimte voor de circulaire economie borgen we op de meest kansrijke terreinen

De U16 bevat een aantal bedrijventerreinen met een hoge 'next economy' potentie. Die potentie relateert aan bijvoorbeeld eigenschappen op het gebied van logistiek, ligging aan weg- en vaarwegen en ruimte voor wat zwaardere milieucontouren. We handhaven deze terreinen voor de circulaire economie. De komende tijd willen we het netwerk tussen deze terreinen voor mensen en goederen en de afnemers in stedelijke gebieden verder versterken.

Gemeente	Locatie	Netto omvang (ha)	Next-Economy score
Utrecht	Lage Weide	308	63%
Houten	De Meerpaal	31	58%
Montfoort	IJsselveld (+ inclusief Kop IJsselveld)	18,4	57%
Vijfheerenlanden	De Hagen + De Biezen	119,1	56%
Vijfheerenlanden	Nieuw Schaik	29,5	54%
De Ronde Venen	Mijdrecht	148,4	53%
Oudewater	Tappersheul	16,7	52%
Utrecht	Oudenrijn	35,8	52%
Vijfheerenlanden	Meerkerk + Meerkerk IV	45,2	51%
Stichtse Vecht	Merwedeweg/ Keulschevaart	26,5	50%

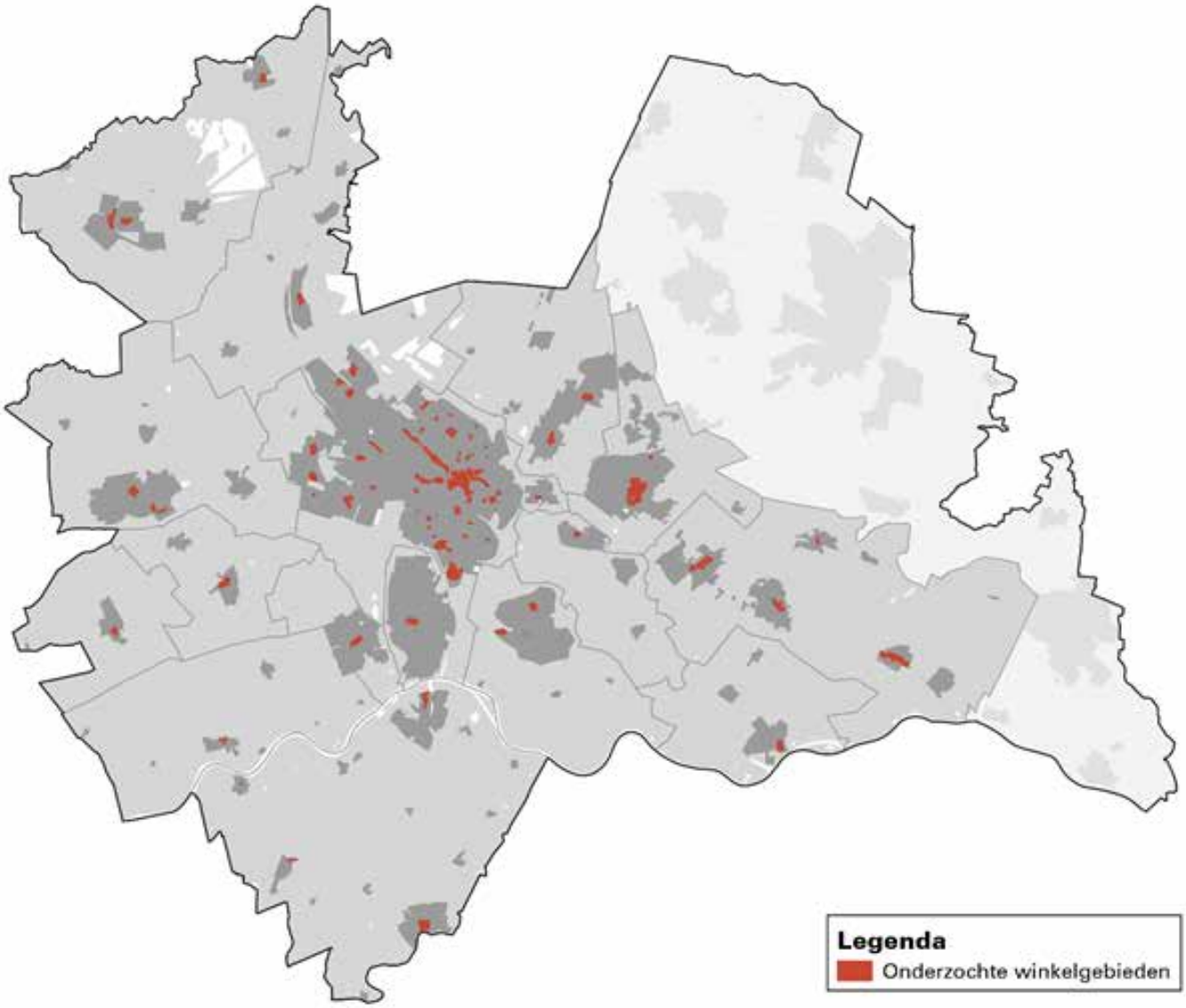
Uitgangspunten en randvoorwaarden voor regionale terreinen

In 2040 zijn onze bedrijventerreinen regionaal complementair. We ontwikkelen een select aantal regionale terreinen voor functionele grootschalige bedrijvigheid, waarop grotere bedrijven met regionale binding worden geaccommodeerd. Deze terreinen dienen tegelijk als schuifruimte voor de intensiveringsopgave van lokale terreinen. Bovendien landen op deze terreinen de bedrijven die we graag voor de regio willen behouden maar te groot zijn geworden voor lokale bedrijventerreinen. Regionale terreinen landen op de best mogelijke plekken. Ze zijn gelegen langs de assen van onze regio, zoals de A2 of de A12. Daarnaast liggen deze terreinen zoveel mogelijk nabij de stad Utrecht omdat het merendeel van de vraag daar vandaan komt. We zoeken regionale terreinen langs de vier windrichtingen, omdat ze voor personeel en toeleverende bedrijven op korte afstand van de woongebieden moeten liggen en zo reisafstanden beperkt blijven. Op de IRP kaart hebben we een aantal zoekgebieden hiervoor aangewezen. Regionale terreinen hebben een zodanige omvang en kavelgrootte dat ze niet concurrerend zijn met lokale terreinen. Nieuwe plannen stemmen we regionaal af en die afspraak leggen we vast in een regionaal uitgifteprotocol. Hoe breed en bindend die afstemming wordt gaan we jaarlijks evalueren. Aan regionale terreinen hechten we een hoog ambitieniveau toe op een integrale benadering van landschappelijke inpassing, mobiliteit en intensief ruimtegebruik.

Bandbreedte als inzet regionaal programmeren als basis voor jaarlijkse herijking

De bandbreedte (alle cijfers zijn orde van grootte in hectares) die we aanhouden voor het accommoderen van de vraag naar terreinen is als volgt:

Intensivering en menging	40-70 ha
Uitbreiding	43 ha via PRS locaties (bestaande harde afspraken) 60 hectare regionale terreinen + lokale terreinen (huidige wensen opgenomen als zachte plannen in regionaal programma)
Niet accommoderen	29 ha xxl logistiek



Winkelgebieden in de regio Utrecht

Winkelgebieden
De hoofdwinkelstructuur U16 bestaat uit de volgende hiërarchie:

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

Uitgangspunten bij de hoofdwinkelstructuur U16
We stellen voor de volgende uitgangspunten te hanteren bij de hoofdwinkelstructuur:

1. Inzet op een vitale, compacte winkelstructuur met naast winkels ook publieksgerichte functies, zoals horeca, cultuur, sport en maatschappelijke functies. Concentratie van winkels in een beperkt aantal compacte gebieden is noodzakelijk.
2. Alle toekomstige winkelinitiatieven in de U16 dienen bij te dragen aan het versterken van de regionale hoofdwinkelstructuur. Lokaal maatwerk buiten de hoofdwinkelstructuur is mogelijk voor kwantitatieve toevoeging van dagelijkse winkelmeters als gevolg van forse woningbouw, kwalitatieve versterking van het dagelijks aanbod en zeer kleinschalige lokale winkels.
3. Bij afweging van winkelinitiatieven en eventuele uitbreidingsplannen houden we rekening met de positie en functie van winkelgebieden in de hiërarchische hoofdwinkelstructuur. Opschalen binnen de hoofdwinkelstructuur (bijvoorbeeld van lokaal boodschappencentrum naar regionaal centrum) is onwenselijk. Voor diverse winkelgebieden kan dit het bijstellen van de ambitie betekenen.
4. Solitaire winkelvestigingen zijn geen onderdeel van de regionale hoofdwinkelstructuur, met uitzondering van kleine winkels, van belang voor kleine kernen en het buitengebied omdat ze de leefbaarheid stimuleren, zoals landwinkels. Onze inzet is erop gericht om deze solitaire winkelvestigingen te verleiden tot verplaatsing naar winkelgebieden binnen de regionale hoofdwinkelstructuur en bij leegstand de winkelbestemming te verwijderen (door transformatie).

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

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

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

Foto: Nieuwegein A27, bron onbekend

THEMA ENERGIE

NB Zoekgebieden elektriciteitsopwek worden nog toegevoegd.

Parallel aan de ontwikkeling van het IRP ontwikkelt de U16 samen met de provincie en de waterschappen de Regionale Energiestrategie U16. De RES is ook een pijler van het REP. De besluitvorming over de RES 1.0 is verruimd tot oktober. In deze versie van het IRP is het onderdeel Energie nog niet volledig ingevuld. Bij de besluitvorming over het IRP zullen wij een memo 'samenhang voorstel RES 1.0 – voorstel IRP' voegen. In dit memo beschrijven wij waar de energieopgave andere opgaven aanvult en waar mogelijk sprake is van botsende belangen.

In het Nationaal Klimaatakkoord (2019) is afgesproken de CO_2-uitstoot in 2050 met 95% gereduceerd te hebben ten opzichte van 1990. Voor 2030 is 49% als tussendoel gesteld. Dit is ook vastgelegd in de Klimaatwet (2019). In het Klimaatakkoord zijn daarbij doelen gesteld en afspraken gemaakt over elektriciteit, (verwarming van) de gebouwde omgeving, industrie, landbouw en landgebruik en mobiliteit. Wij nemen de landelijke doelstellingen als gezamenlijk uitgangspunt. Natuurlijk kunnen gemeenten zelf aanvullende ambitieuzere doelstellingen vastleggen. Meerdere gemeenten hebben dit gedaan.

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

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

Onze strategie om aan deze doelen bij te dragen is:
1. energie besparen
2. omschakelen naar duurzame technieken, en daarbij
3. benutten van duurzame energiebronnen in de regio.

Dit werkt door in alle pijlers.

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

2-3. Omschakelen naar duurzame technieken en benutten regionale duurzame energiebronnen
Wanneer we spreken over energie dan hebben we het over elektriciteit en warmte. Het verwachte totale energieverbruik van bijvoorbeeld het verwarmen van gebouwen, het gebruik van elektrische apparaten en mobiliteit in de U16 in 2050 is 27,4 TWh. Wanneer we maximaal isoleren en elektrificeren (denk aan elektrisch vervoer en verwarming van woningen met warmtepompen) dan kunnen we dat terugbrengen tot 13,5 TWh waarvan 10,8 TWh elektriciteit.

Elektriciteit
In uitwerking van de landelijke doelstelling en in relatie tot onze eigen elektriciteitsbehoefte gaan we ten minste 1,8 TWh duurzame opwek realiseren in 2030. Daar maken we ruimte voor. Dat kan bijvoorbeeld met 15% benutting van grote dakoppervlakten + 45 grote windmolens + 800 hectare zonneveld. 1,8 TWh is 1/6 van de verwachte elektriciteitsbehoefte in 2050. Ook na 2030 is er een substantiële opgave. De omvang daarvan is nog niet duidelijk (zie paragraaf 'extra opgave na 2030' hieronder). (Energieanalyse U16, 2018)

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

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

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

Aanvullende opgave na 2030

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

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

Duurzame warmte
Ook voor onze warmtebehoefte gaan we gebruik maken van duurzame bronnen. In de U16 zijn hiervoor de eerste stappen gemaakt. Alle gemeenten leggen in 2021 in hun Transitievisies Warmte (TVW) vast hoe zij dit willen gaan doen, in welk tempo en welke warmteoplossingen in welke wijken/buurten/gebieden het meest voor de hand liggen. Regionaal werken we samen waar nodig en gewenst. In de warmteparagraaf van RES, de Regionale Structuur Warmte (RSW), maken we afspraken over hoe we omgaan met ontwikkeling en gebruik van bovengemeentelijke warmtebronnen.

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

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

Ruimte voor energie infrastructuur
Elektriciteit
Duurzame opwek moet aangesloten worden op het elektriciteitsnetwerk. Dit vraagt een verzwaring van het bestaande netwerk. Daar is fysieke ruimte voor trace's en stations voor nodig. Uitbreiding van de energie-infrastructuur vraagt om langjarige voorbereiding en brengt grote investeringen met zich mee. Een belangrijk reden om nu al planmatig samen te werken en de verschillende opgaven te clusteren. Zo kunnen we gebruik maken van hogere netvlakken tot aan het hoogspanningsnet van TenneT.
De stroomproductie wordt meer afhankelijk van grillig weer. Dat vraagt om een flexibel energiesysteem dat zorgt dat vraag en aanbod matchen. Dat kan met bijvoorbeeld opslag, back-up productie, omzetten van stroom in waterstof of warmte en koppeling met het buitenland (in- en export van duurzaam opgewekte elektriciteit). Dit vraagt ruimte.

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

Huidige harde planlocaties voor duurzame energie

Samenhang met de andere pijlers
Energie gaat meer ruimte vragen en het wordt meer zichtbaar in de stad en in het landschap. De nationale doelstellingen op CO_2 reductie hebben een doorwerking op alle pijlers.

Mobiliteit: de CO_2-uitstoot van mobiliteit zal tot 2040 sterk gereduceerd worden. Vanaf 2030 zijn er bijvoorbeeld geen nieuwe benzine en dieselauto's meer te koop. Dat betekent dat er dan 1,8 miljoen laadpalen in Nederland zullen staan. Dat leidt tot een aanvullende elektriciteitsvraag waarvoor verzwaring van het bestaande netwerk nodig is. Ook moet er rekening gehouden worden met piekbelasting met grote vermogens als iedereen tegelijk gaat opladen. Tijdelijke opslag en zelfs teruglevering (vehicle to grid) helpt om het net in balans te houden. Door laadinfra en duurzame energie met elkaar te matchen kan efficiënter gebruik gemaakt worden van het elektriciteitsnetwerk.

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

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

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

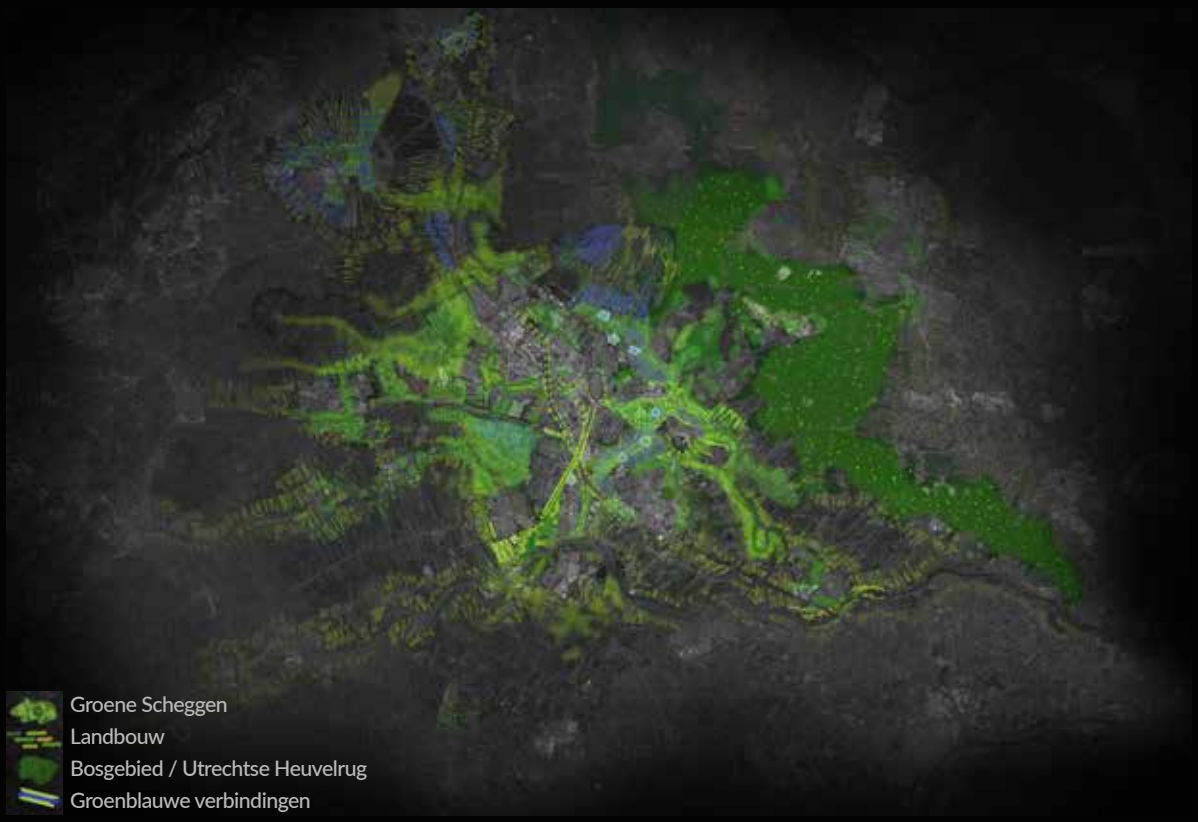
In 2050 moet de landbouw en het landgebruik klimaatneutraal zijn. Een ingewikkelde uitdaging, daar een deel van de uitstoot van broeikasgas niet te vermijden is: koeien produceren methaan en uit kunstmest komt lachgas vrij, beide broeikasgassen. Anderzijds legt de sector ook CO_2 vast: in de bomen, de bodem en het gras. Dat draagt weer bij aan de reductiedoelstelling.

Economie: ook bedrijven en industrie leveren een belangrijke bijdrage aan CO_2 reductie. Een koppeling van opgaven is daarbij kansrijk. Bijvoorbeeld de koppeling tussen het verdichten met bedrijventerreinen en energieopwekking en de koppeling van de ontwikkeling naar een circulaire landbouw en energieopwekking. Verder zijn marktpartijen nodig om de energietransitie vorm te geven. Bijvoorbeeld voor het isoleren van woningen en het aanleggen van warmtenetten en zonnepanelen. Dit biedt de komende decennia kansen voor bedrijven uit de regio. En vraagt tegelijkertijd meer geschoold personeel om hier uitvoering aan te geven.

In 2050 is de industrie circulair en stoot vrijwel geen broeikasgas meer uit. De fabrieken draaien dan op duurzame elektriciteit uit zon en wind of energie uit aardwarmte, waterstof en biogas. De grondstoffen komen uit biomassa, reststromen en -gassen. De restwarmte gebruikt de industrie zelf of levert die aan de tuinbouw of gebouwen en woningen. De industrie is dan naast gebruiker van energie ook producent en buffer van energie.

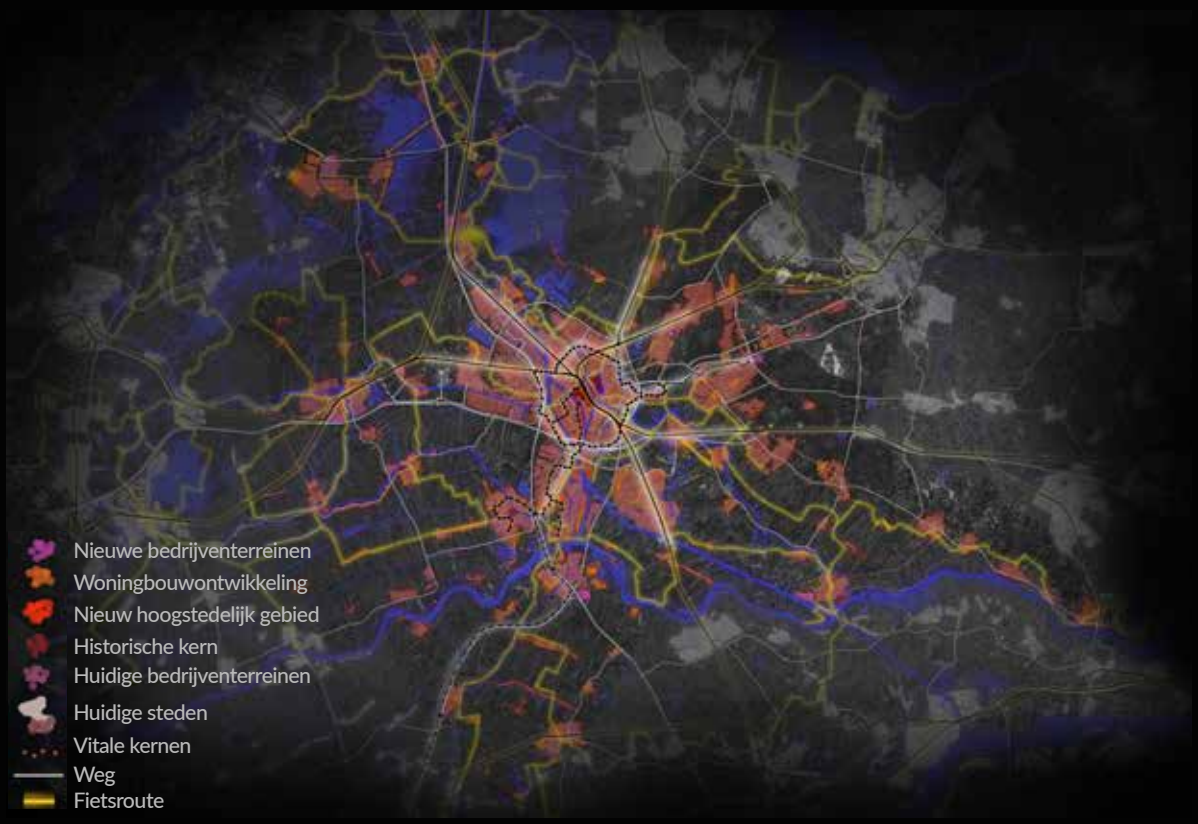
2.4 DE REGIO IN LAGEN

Laag 1: Regio



Laag 2: Groen-blauwe netwerk

Laag 3: Verstedelijking



Laag 4: Mobiliteitsnetwerk

Perspectiefkaart: Regio Utrecht in 2040

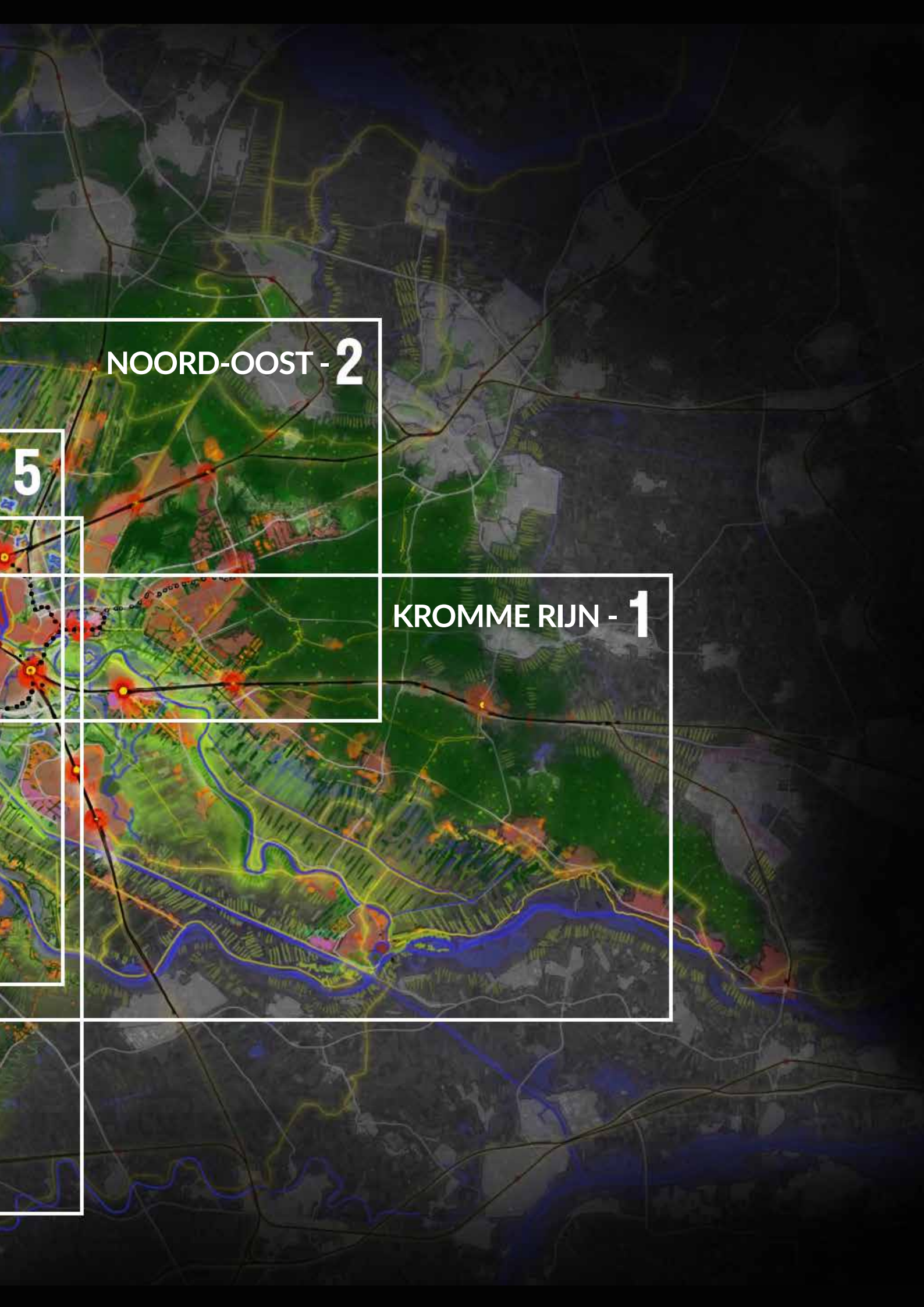
3

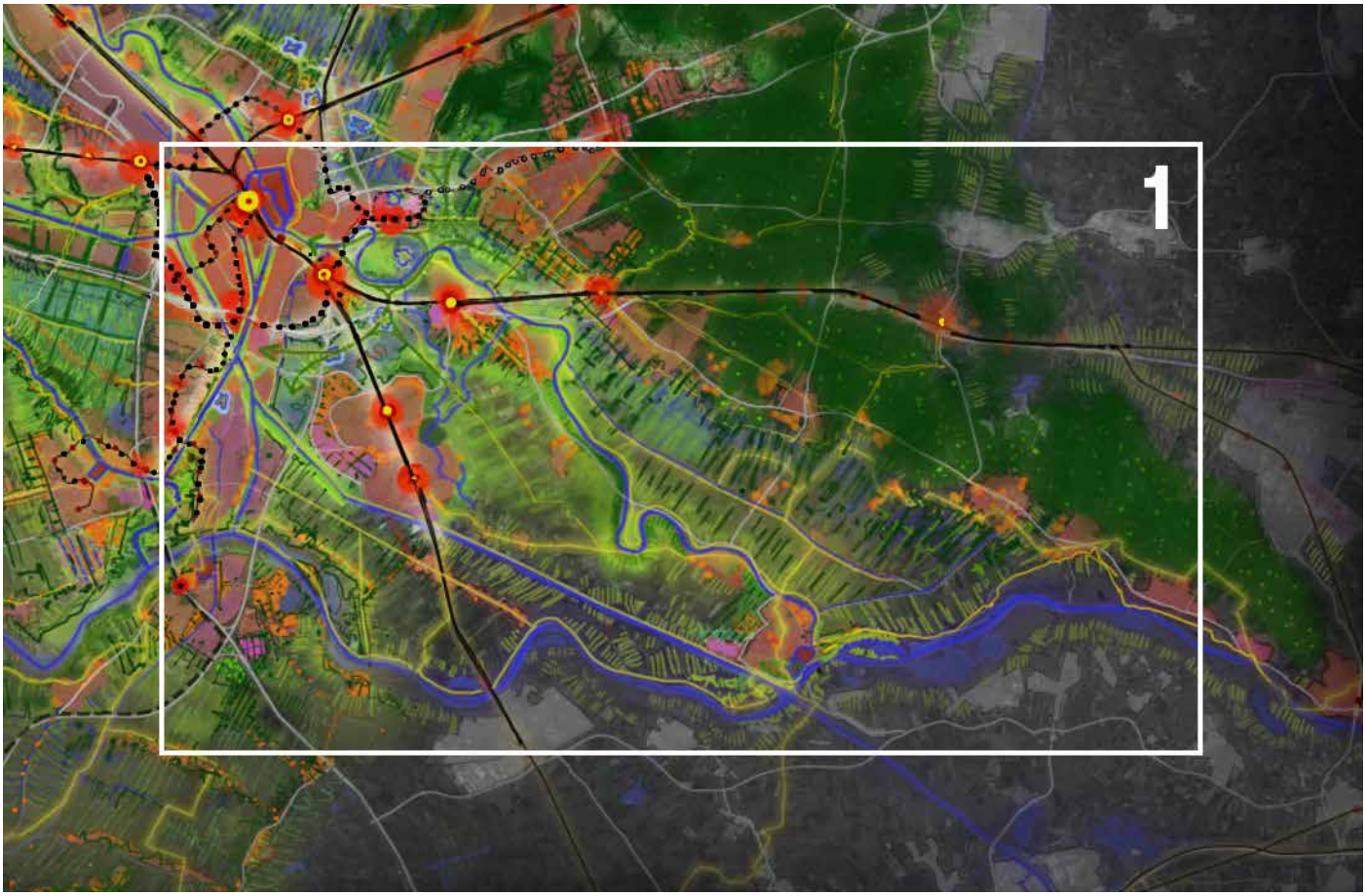
UITWERKING IN DEELGEBIEDEN:

EEN NIEUW PERSPECTIEF VOOR ALLE DEELGEBIEDEN

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

3 - VECHT EN VENEN
CENTRALE AS -
4 - WOERD, WAARD EN VIJFHEERENLANDEN
N
Zoekgebied regionaal bedrijventerrein
Groene scheggen
Landbouw
Bosgebied / Utrechtse Heuvelrug
Groenblauwe verbindingen
Nieuwe bedrijventerreinen
Woningbouwontwikkeling
Intensivering stedelijk gebied
Historische kern
Huidige bedrijventerreinen
Huidige steden
Vitale kernen
Weg
Fietsroute
Utrecht Centraal
Treinstation aan het wiel
Treinstation (zwaar)
Treinstation
Tram-/bushalte


NOORD-OOST - 2
5
KROMME RIJN - 1


1

Zeist
Houten
Odijk
Cothen
Wijk bij Duurstede
Leersum
Amerongen
Maurik
Eck en Wiel
Elst
Ingen

3.1 DE KROMME RIJN VALLEI

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

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

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

Landschap, water en groen

- Meer ruimte voor natuur en recreatie aan weerszijden van de Kromme Rijn, moederrivier van Utrecht, een van de groenblauwe verbindingen. Op deze wijze worden de beleefbaarheid, recreatieve en ecologische waarde van de Kromme Rijn verbeterd. De Kromme Rijn wordt ook als basis van de Limes afleesbaar gemaakt.

- Ontwikkeling voor groene scheggen op het hoogtepunt waar stad en landschap elkaar raken: Kromme Rijn, Nieuwe Hollandse Waterlinie, Fortenzone. Ze vormen een zeer waardevol landschap die scherp contrasteert met de hoogstedelijke ontwikkelingen van Utrecht: het amfitheater van de Kromme Rijn.

- Verbinden en koppelen recreatieve landschappen Marschalkerweerd – Amelisweerd – Galgenwaard - Nieuw Wulven – Laagraven (onderdeel van de scheggen).

- Robuuster maken Utrechtse Heuvelrug (voor natuur, recreatie en water) en vergroten nationaal park. Versterken van de kwaliteit van de Stichtse Lustwarande. Koppeling van de Noordflank van de Heuvelrug aan de Gelderse Vallei (FoodValley).

- Landschapsopgaven: ontwikkelen van groen raamwerk Heuvelrug-Lek en agrarisch groenblauw netwerk in het Eiland van Schalkwijk / Kromme Rijn. De Langbroekerwetering is een van de centrale schakels in dit raamwerk.

- Ontwikkelen van de Houtense Rijn ten bate van nieuw water en landschapsontwikkeling (nader onderzoek waterschap nodig).

- Koppelen verstedelijkingsopgave Bunnik-Zuid aan landschapsontwikkeling.

- Koppelen verstedelijking Metropoolpoort-Oost aan landschapsontwikkeling.

- Ontwikkelen landschapspoorten op alle drie de NS stations.

- Integreren van water, klimaatadaptatie en biodiversiteit in alle opgaven.

Foto: Kromme Rijn, Oud Utrecht

Mobiliteit

- Fietsverbindingen
  - Veenendaal - Doorn – Driebergen-Zeist – Utrecht (bestaand snelfietsroute project) waarbij met name een knelpunt resteert in de kern van Doorn
  - Wijk bij Duurstede – Houten langs ARK; toevoegen aan programma snelfietsroutes
  - Driebergen-Zeist – Utrecht/USP; weliswaar onderdeel van de snelfietsroute Veenendaal – Utrecht, maar scope van bestaande project in niet groot genoeg om deze niet bestaande verbinding daadwerkelijk aan te pakken door de omfietsfactor te verkleinen met een rechtstreekse route evt. via USP (project gaat aan de slag met verbeteren huidige routes via Odijk en Bunnik).
  - Wijk bij Duurstede – Doorn – Amersfoort; toevoegen aan programma snelfietsroutes
  - Vijfheerenlanden – Houten – USP, inclusief fietsbrug over Amsterdam-Rijnkanaal

- Aanleg Waterlinielijn: snelle OV verbinding Westraven – Lunetten-Koningsweg – USP en eventueel door naar Zeist West en Zeist Noord.

- Aanleg station Lunetten-Koningsweg

- Intensiveren OV-spaken:
  - Bediening Houten - Woerden 8x/uur
  - Bediening Bunnik en Driebergen-Zeist verbeteren naar 6-8x/uur, hiervoor is extra spoorcapaciteit nodig

- Reservering A12 bypass Bunnik – Houten – Laagraven via Limesbaan, rondweg Houten Noord en de Staart naar Laagraven

Stedelijke ontwikkeling

- Ontwikkeling Metropoolpoort Utrecht-Oost met een hoogstedelijk gemengd woon-werkmilieu Lunetten - USP.

- Ontwikkeling Regiopoorten:
  - Houten
  - Bunnik
  - Driebergen-Zeist

- Opgave vitaliteit:
  - Wijk bij Duurstede
  - Dorpen Utrechtse Heuvelrug

- Werken:
  - Aan de oostzijde van Utrecht zoeken we naar ruimte voor een bedrijventerrein met een regionale functie.
  - Transformatie en menging stationsgebied Bunnik
  - Verdichten bedrijventerreinen Bunnik
  - Transformatie en menging station Driebergen-Zeist
  - Behoud bedrijventerrein Maarsbergen
  - Behoud bedrijventerreinen Houten
  - Uitbreiding bedrijventerrein Wijk bij Duurstede

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

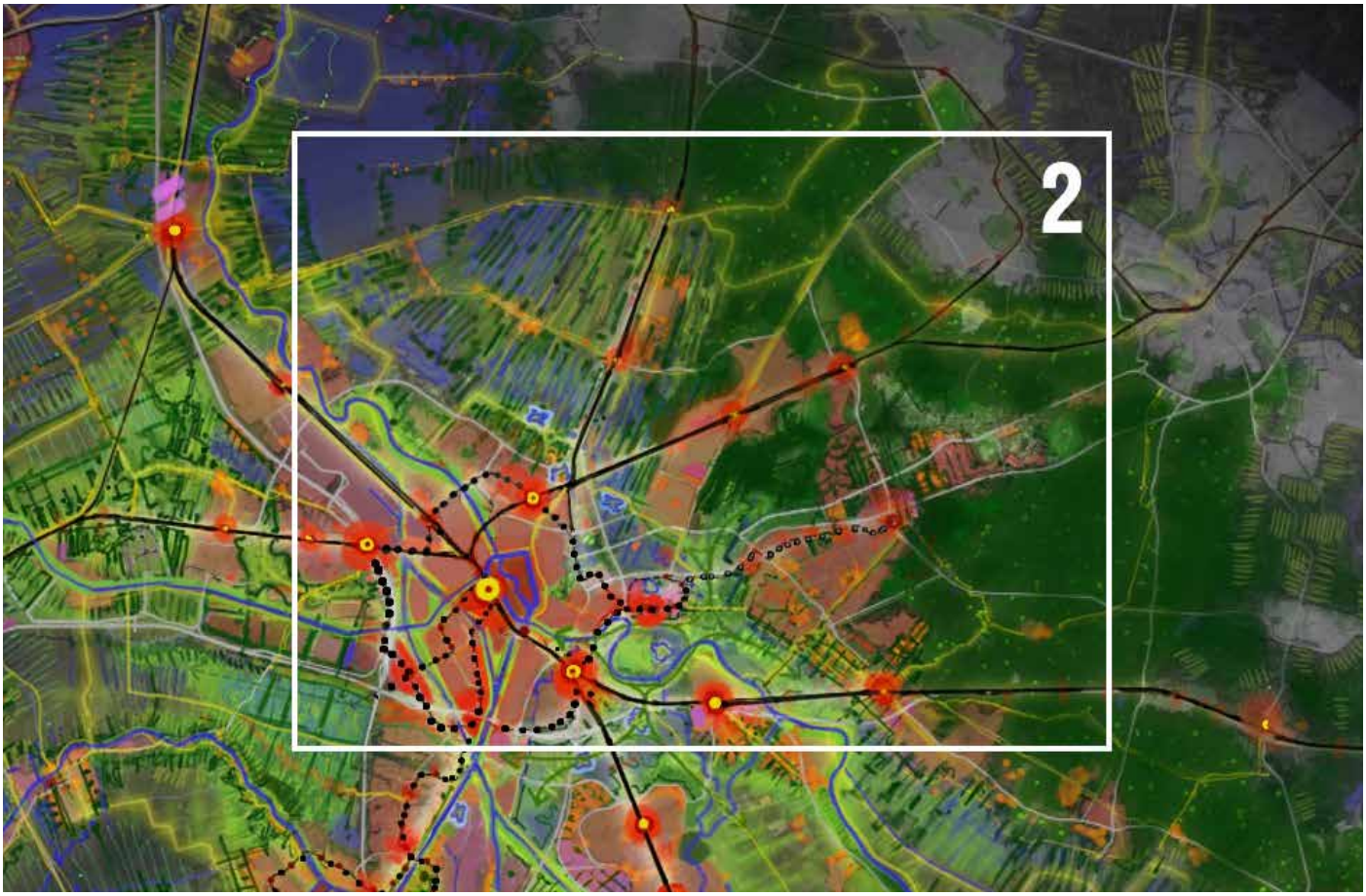
Schetsverbeelding bestaand Wijk bij Duurstede en Heuvelrug

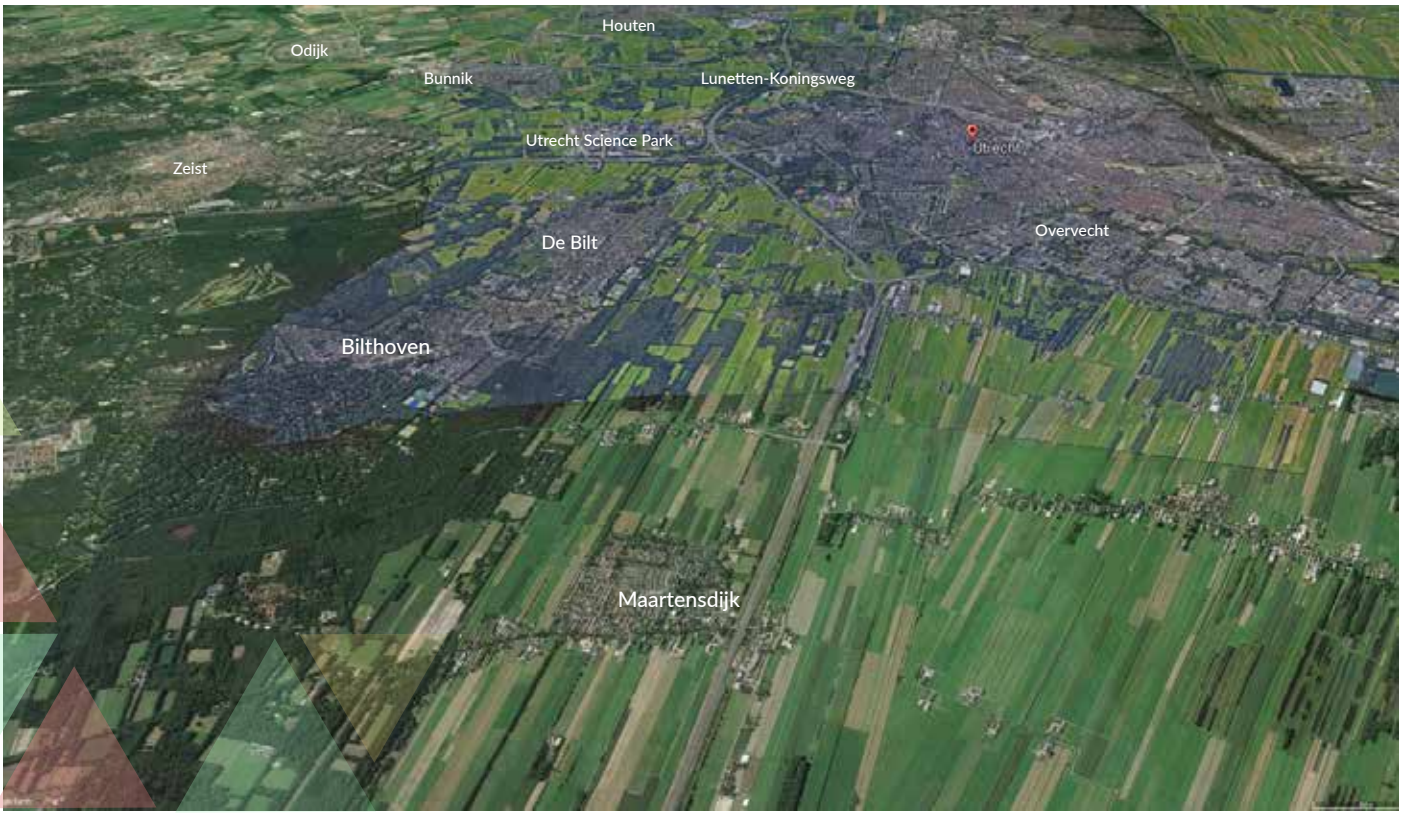
Schetsverbeelding Perspectief Wijk bij Duurstede en Heuvelrug

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

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

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


2


Houten
Odijk
Bunnik
Lunetten-Koningsweg
Utrecht Science Park
Zeist
Overvecht
De Bilt
Bilthoven
Maartensdijk

3.2 NOORDOOSTFLANK

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

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

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

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

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

Landschap, water en groen

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

Foto: Fort Blauwkapel Utrecht, Aerophoto

Mobiliteit

- Fietsverbindingen
  - USP-Zeist via rechtstreekse route (onderdeel van programma snelfietsroutes), incl rechtstreekse route in Zeist naar centrum Zeist
  - Upgrade recreatieve route station Bilthoven – Zeist Noord (combi snelfietsroutes en recreatieve verbindingen)
  - Amersfoort – Bilthoven – Utrecht (onderdeel van programma snelfietsroutes)
  - Upgrade fietsroute station Bilthoven – (Berg en Bosch) – Soest over Soestdijkseweg Noord

- Aanleg Waterlinielijn: Lunetten-Koningsweg – USP – Zeist-Noord. Op het deel tussen USP en Zeist-West is daarvoor op kaartbeelden een indicatief tracé opgenomen. De gemeente De Bilt geeft aan bedenkingen te hebben bij dat tracé, ook omdat De Bilt een niet-vertrambare HOV buslijn als kansrijker ziet. De onderzoeksoptie van het tracé van de OV-verbinding past echter binnen de beleidslijnen van het IRP, daarom is deze wel ingetekend op de kaart. Dit met de kanttekening dat het IRP REP niet leidend is in de uiteindelijke tracékeuze.

- OV-as Bilthoven – USP versnellen, eventueel door vrijliggende infrastructuur op de Soestdijkseweg + toekomstvast maken busstation Bilthoven

- Werkgeversafspraken met instituten en werkgevers USP Bilthoven.

- Zeist – Bilthoven-Zuid – Utrecht centrum blijft goede busverbinding over Utrechtseweg

- Onderzoeken multimodale hub Maartensdijk (A27) icm nieuw station

- Multimodale hub A28 bij afslag den Dolder bij halte Waterlinielijn

Stedelijke ontwikkeling

- Ontwikkeling Metropoolpoort Utrecht-Oost met een hoogstedelijk gemengd woon-werkmilieu Lunetten – USP

- Verdichting Overvecht

- Ontwikkeling Regiopoorten:
  - Zeist-Noord
  - Potentiëeel: verdichting rond Station Bilthoven

- Opgave vitaliteit:
  - Maartensdijk

- Werken:
  - Verdichting USP en Rijnsweerd
  - Doorontwikkeling USP Bilthoven
  - Transformatie en menging Rembrandtlaan Bilthoven
  - Transformatie en menging Zeist-Noord
  - Verdichting bedrijventerreinen De Bilt
  - Verdichting bedrijventerrein Overvecht

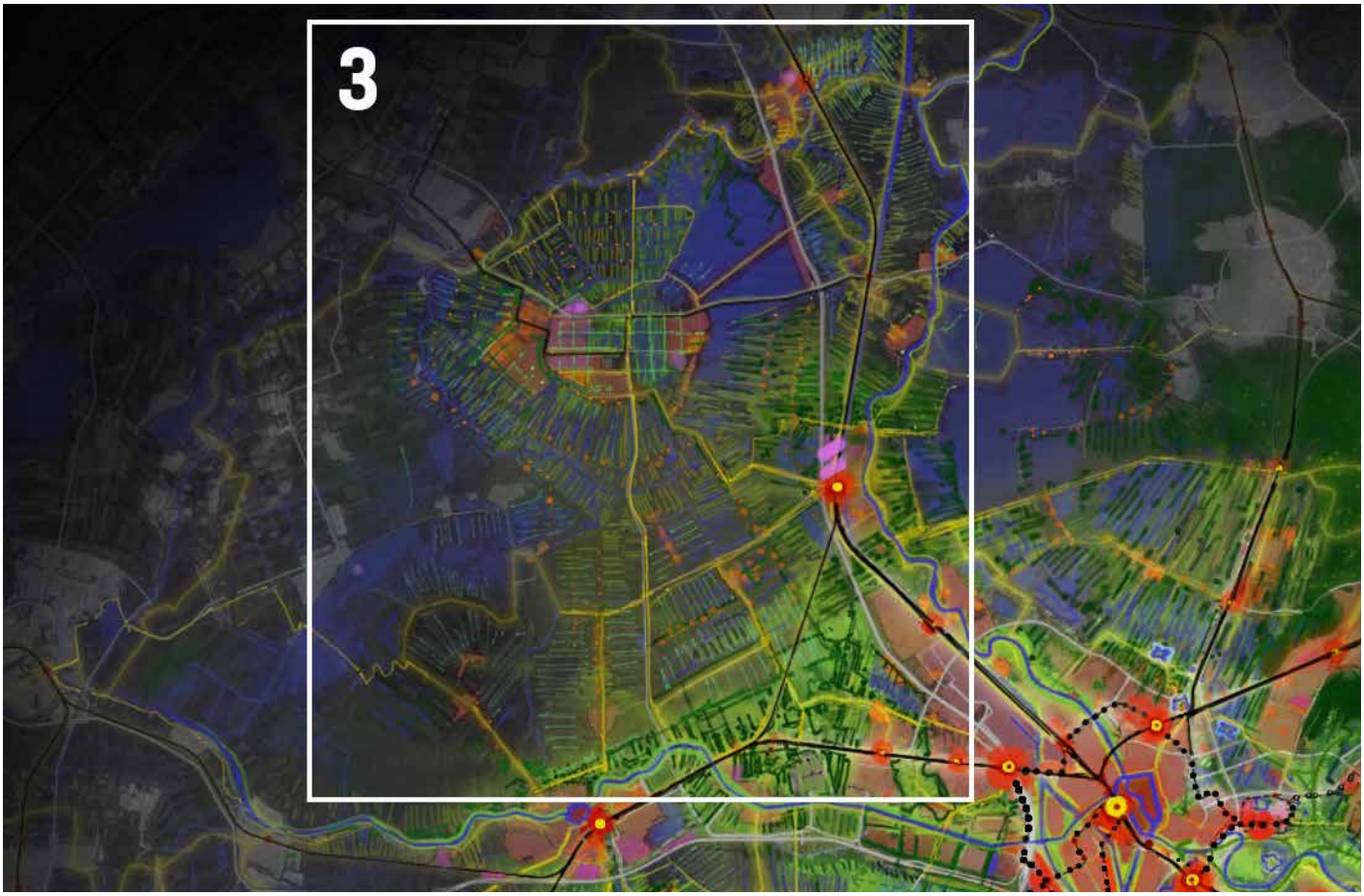
Schetsverbeelding bestaand Noordoostflank

Schetsverbeelding Perspectief Noordoostflank

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

Schetsverbeelding bestaand ontwikkelingsas Utrecht - Lunetten-Koningsweg - USP - Zeist

Schetsverbeelding Perspectief ontwikkelingsas Utrecht - Lunetten-Koningsweg - USP - Zeist


3

Maarssen
Breukelen

3.3 VECHT EN VENEN

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

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

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

Landschap, water en groen

- Natte en open landschappen waar de Amsterdamse Amstelscheg, de Stelling van Amsterdam, het Groene Hart en het veenplassengebied en de groene polderscheg in elkaar overlopen

- Verschillende kronkelende riviertjes en kanalen vormen aantrekkelijke recreatieve dragers: Vecht, Angstel, Gein, Kromme Mijdrecht, Grecht, en de Oude Rijn. Meer ruimte voor ontwikkeling van deze groenblauwe verbindingen van de regio zowel recreatief als ecologisch.

- Opgave voor ecologische en recreatieve verbindingen over A2, Spoor en Amsterdam-Rijnkanaal:
  - Natte as Reeuwijk – Nieuwkoop – Vinkeveen – Loosdrecht – Ankeveen
  - Ecologische verbinding Loosdrecht – Vinkeveen
  - Recreatieve verbinding Noorderpark Maarsseveense Plassen /Loosdrechtse Plassen – Haarzuilens via Breukelen

- Groene polderscheg die Noorderpark, Haarzuilens en Lange Linschoten verbindt. De scheg bereikt via Maximapark het stedelijk gebied en zorgt rond Harmelen voor scheiding tussen Utrecht, Harmelen en Woerden.

- Landschap met een grote wateropgave van veenpolders tot droogmakerijen.

- Landschapsopgaven:
  - Blauwe krans Stelling van Amsterdam
  - Polderscheg Lange Linschoten – Woerden – Breukelen
  - Agrarisch groenblauw netwerk

- Koppelkansen:
  - Landschap, OV en verstedelijking in samenhang bij Breukelen en Woerden
  - Wateropgave, agrarische opgave en uitbreiding Mijdrecht

- Integreren van water, klimaatadaptatie en biodiversiteit in alle opgaven.

Foto: Vinkeveense Plassen, P. Bakker

Mobiliteit

- Fietsverbindingen
  - Uithoorn (regioknoop MRA, eindhalte Amstelveenlijn) – Mijdrecht – Vinkeveen - Breukelen station - Breukelen, opnemen in programmering als nieuwe snelfietsroute, inclusief nieuwe fietsbrug over ARK
  - Onderzoek nieuwe langzaam verkeersbrug bij Breukelen-Centrum en/of Breukelen-Noord (zie voorgaande punt)
  - Utrecht – Breukelen – Amsterdam (bestaande snelfietsroute, vergt nog grote en niet geprogrammeerde ingreep bij Demkabrug in Utrecht)
  - Leidsche Rijn – Lage Weide – Zuilen/Overvecht (nieuwe stedelijke route, vergt nieuwe fietsbrug over ARK)
  - Woerden – Wilnis – Mijdrecht – Amsterdam Zuidoost (toevoegen aan snelfietsprogramma, combi met recreatieve route)

- Strekken buslijnen Ronde Venen: Uithoorn – Mijdrecht – Vinkeveen - Breukelen/Amsterdam Bijlmer in combinatie met fijnmazig toeleidend OV naar de te ontwikkelen OV-knopen

- Uitbreiden multimodale Hub Breukelen

- Verbeteren bediening stations Breukelen en Maarssen, hiervoor is extra spoorcapaciteit op de spoorcorridor naar Arnhem nodig

- Verbeteren bediening station Woerden (8x/uur)

- Uitvoeren geplande aanpak N201

- Onderzoek naar nut en noodzaak (in combinatie met verstedelijking en multimodale hub) tweede afrit Breukelen aan de Noordkant van het bedrijventerrein

- Onderzoek Oostelijke randweg Woerden (omlegging N212)

Stedelijke ontwikkeling

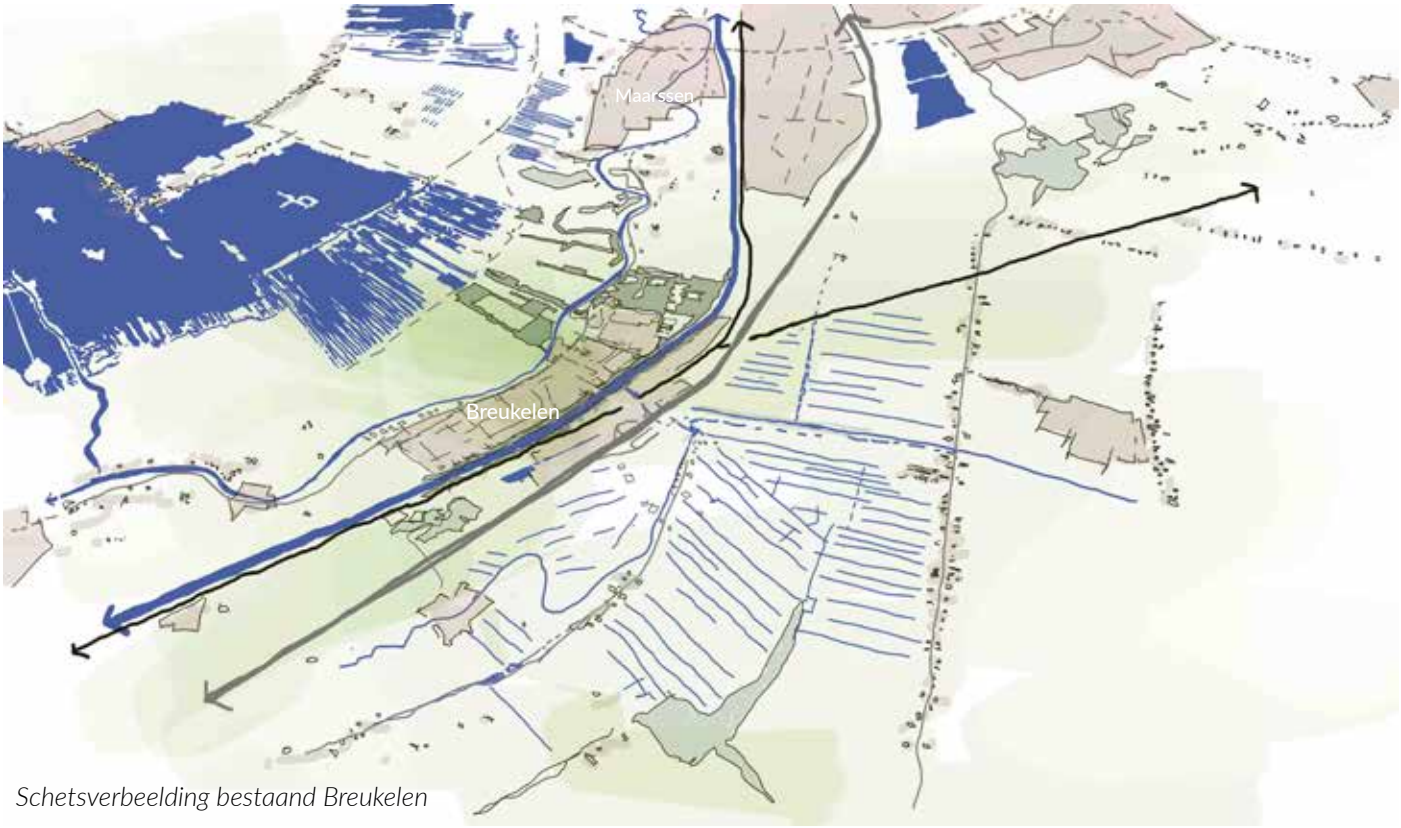
- Ontwikkeling Metropoolpoort Utrecht-West met een hoogstedelijk gemengd woon-werkmilieu Leidsche Rijn

- Ontwikkeling Regiopoorten:
  - Breukelen
  - Woerden

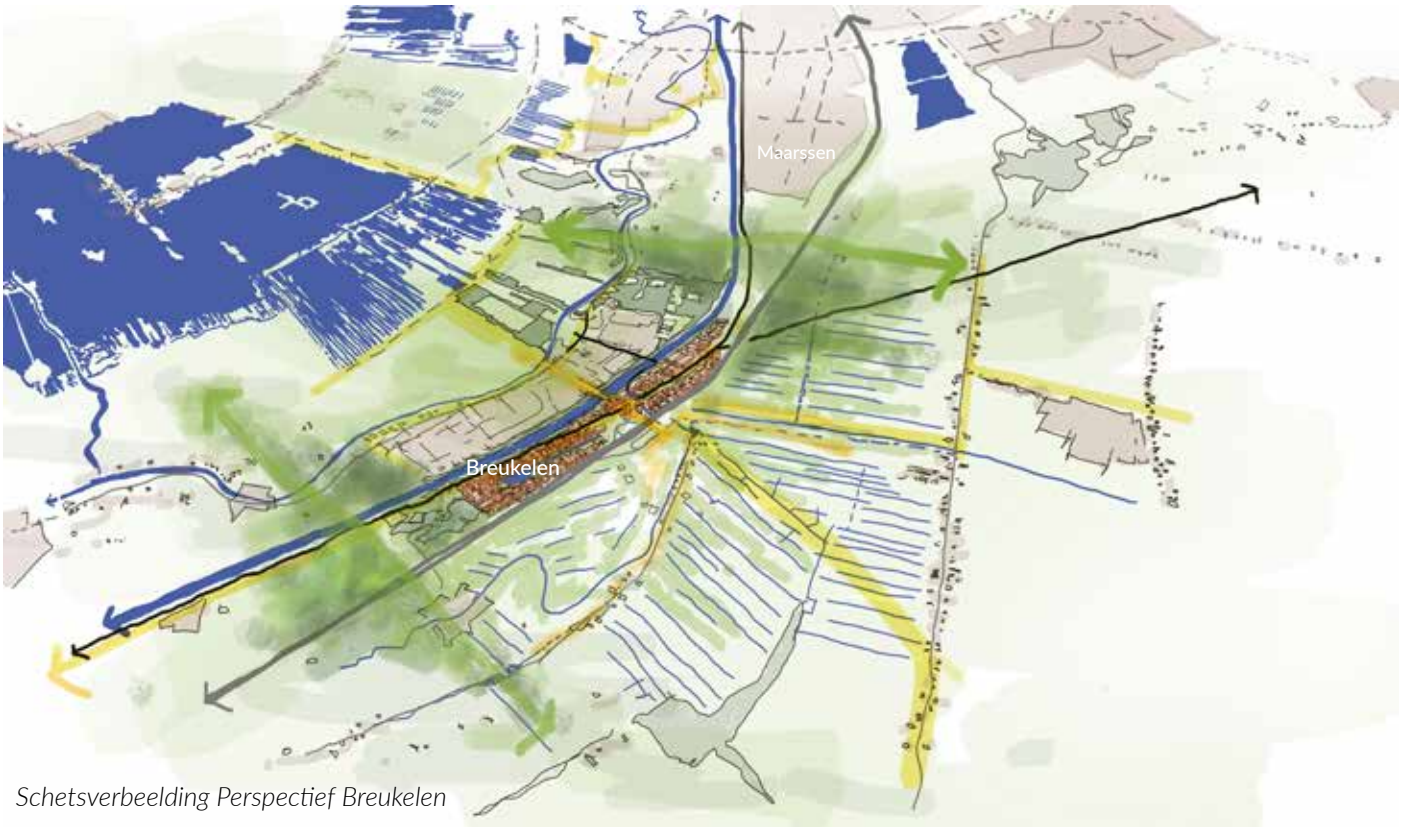
- Opgave vitaliteit:
  - De Ronde Venen, uitbreiding Mijdrecht mits het bijdraagt aan het verbeteren van de waterproblematiek
  - Dorpen Stichtse Vecht en Woerden

- Werken:
  - Verdichting, intensivering Werkspoor en Lage Weide vierde kwadrant (stedelijk informeel)
  - Intensivering Lage Weide (zwaar industrieel)
  - Transformatie, menging, verdichting en uitbreiding bedrijventerrein bij station Breukelen
  - Transformatie, menging, verdichting en uitbreiding bedrijventerrein bij station Woerden / Snellepoort / Middelland
  - Uitbreiding bedrijventerrein Woerden langs A12 voor schuifruimte verdichting terreinen
  - Verdichting en uitbreiding bedrijventerrein Mijdrecht
  - Aan de westzijde van Utrecht zoeken we naar ruimte voor een bedrijventerrein met een regionale functie.

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

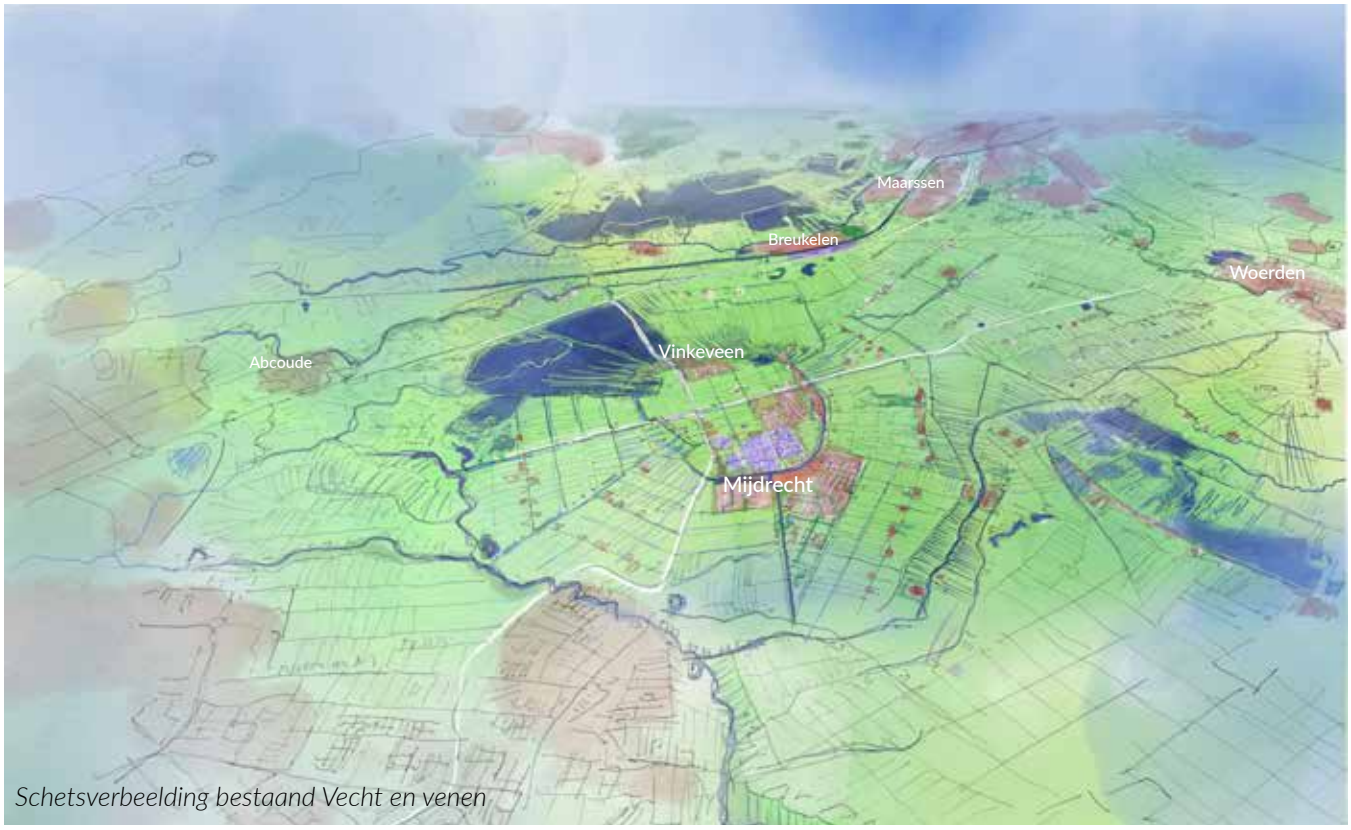


Schetsverbeelding bestaand Breukelen

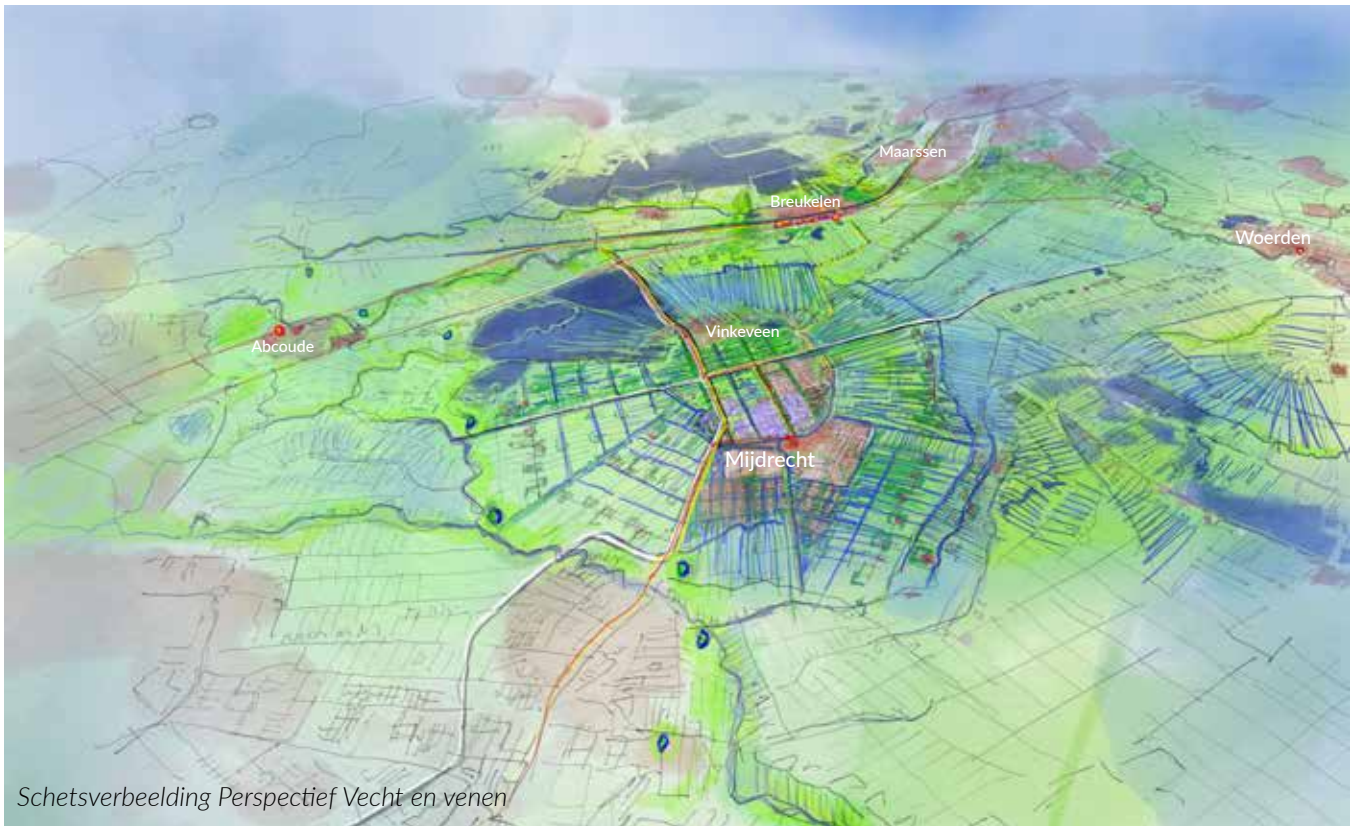


Schetsverbeelding Perspectief Breukelen

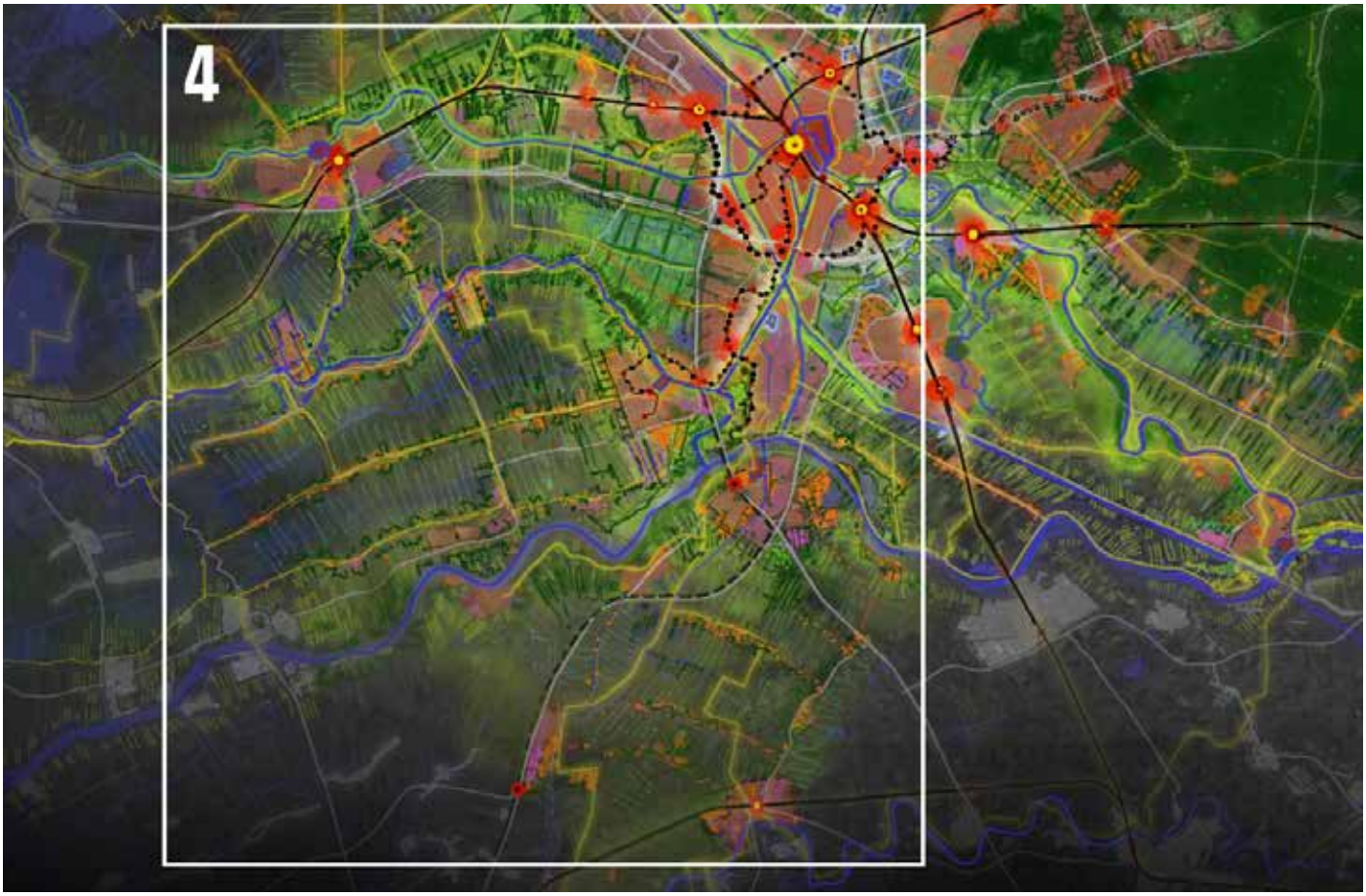
Vecht en venen 2040: Ontwikkelingen in de Ronde Venen gaan hand in hand met ontwikkelingen in het landschap gericht op klimaatadaptatie en landschapsontwikkelingen. Nieuwe OV lijnen en fietsroutes verankeren de ontwikkelingen aan de metropool.



Schetsverbeelding bestaand Vecht en venen



Schetsverbeelding Perspectief Vecht en venen


4

Vleuten
IJsselstein
Vianen
Woerden
Montfoort
Oudewater
Meerkerk

3.4 WOERD, WAARD EN VIJFHEERENLANDEN

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

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

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

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

Landschap, water en groen

- Open veenweidelandschappen van onder meer de Lopikerwaard en Vijfheerenlanden

- Diverse rivieren en waterlopen als aantrekkelijke landschappelijke en recreatieve dragers, zoals de Oude Rijn, de Lange Linschoten, de Hollandse IJssel, het Merwedekanaal, de Linge en de verschillende weteringen. Meer ruimte voor ontwikkeling van deze groenblauwe verbindingen van de regio zowel recreatief als ecologisch.

- Structuren zoals de Diefdijk van de Oude Hollandse Waterlinie en de Hollandsche IJssel en de Limes als dragers van cultuurhistorische landschappen afleesbaar maken.

- De Lek met Lekdijken en uiterwaarden met belangrijke waarden voor natuur en recreatie.

- Opgave voor groene en recreatieve verbindingen, zoals bijvoorbeeld:
  - Groene verbinding Linschoten – Woerden Brediuspark door Woerden
  - Versterken Hollandse IJssel scheg – met verbinding tussen de Hollandse IJssel en de steden Utrecht en Nieuwegein via Rijnenburg/A12-zone, Nedereindse Plas, en Kromme IJssel / IJsselbos / Park Oudegein
  - Koppeling met Polderscheg tussen Woerden, Harmelen en Utrecht.

- Toevoegen verschillende ecologische verbindingen

- Landschap met een grote wateropgave in (veen) weidegebieden (bodemdaling, waterhuishouding)

- Landschapsopgaven:
  Groene Zoom Vijfheerenlanden
  - Hollandsche IJsselscheg
  - Aanhaken polderscheg
  - Agrarisch groenblauw netwerk

- Invulling geven aan toekomstbestendige agrarische gebieden met perspectief voor agrarische sector, hierbij aansluiten bij de gebiedsagenda Lopikerwaard

- Voor landschapsopgaven ook aansluiten bij NOVI gebied Groene Hart

- Integreren van water, klimaatadaptatie en biodiversiteit in alle opgaven.

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

Schetsverbeelding bestaand Woerd, Waard en Vijfheerenlanden

Schetsverbeelding Perspectief Woerd, Waard en Vijfheerenlanden

Mobiliteit

- Verbeteren netwerk (snel)fietsroutes, o.a.:
  - Doorfietsroute parallel aan A27, Gorinchem – Meerkerk - Vianen – Houten - USP (uitbreiden bestaande snelfietsroute inclusief brug over Lek (geprogrammeerd) en ARK (nog niet geprogrammeerd)
  - Verbeteren kwaliteit fietsverbinding Vianen-(IJsselstein)-Nieuwegein-Utrecht over Lek en Hollandsche IJssel (o.a. brug bij Hoge Landen in Nieuwegein)
  - Verbinding Oudewater - Linschoten – Utrecht Leidsche Rijn ontbrekende schakel (Cattenbroek – Reijerscop)
  - Verbinding Woerden – Alphen en Woerden - Gouda versnellen door aanleggen directe routes
  - Oudewater – Montfoort - Utrecht

- Versnellen Merwedelijn (IJsselstein – Utrecht CS 10 min sneller)

- Onderzoek routering en versnelling van buslijnen Lopikerwaard met oriëntatie op regioknopen Woerden en/of IJsselstein i.s.m provincie Utrecht

- Versterken busverbinding Utrecht-Gorinchem-Breda, met bediening multimodale hubs Vianen Lekbrug en Meerkerk

- Zoeklocatie Multimodale hub langs A12 West, waarbij afslag Harmelen / De Meern-Oost de beste plek lijkt, waarbij de HOV Zuidradiaal vanuit Leidsche Rijn kan worden doorgetrokken

- Afronden verbreding A27 (Everdingen-Houten) en compleet maken Knooppunt Everdingen voor robuustheid netwerk en bestrijden sluipverkeer

- Onderzoek Oostelijke randweg Woerden om centrum Woerden en verstedelijkingslocaties rond station meer autoluw te maken

- Onderzoek omlegging N210 naar afrit Nieuwegein-Zuid in relatie tot verstedelijking IJsselstein-Zuid / Kromme IJsselpark, onder andere naar effecten nieuwe afslag op sluipverkeer in Nieuwegein en Lopikerwaard

Stedelijke ontwikkeling

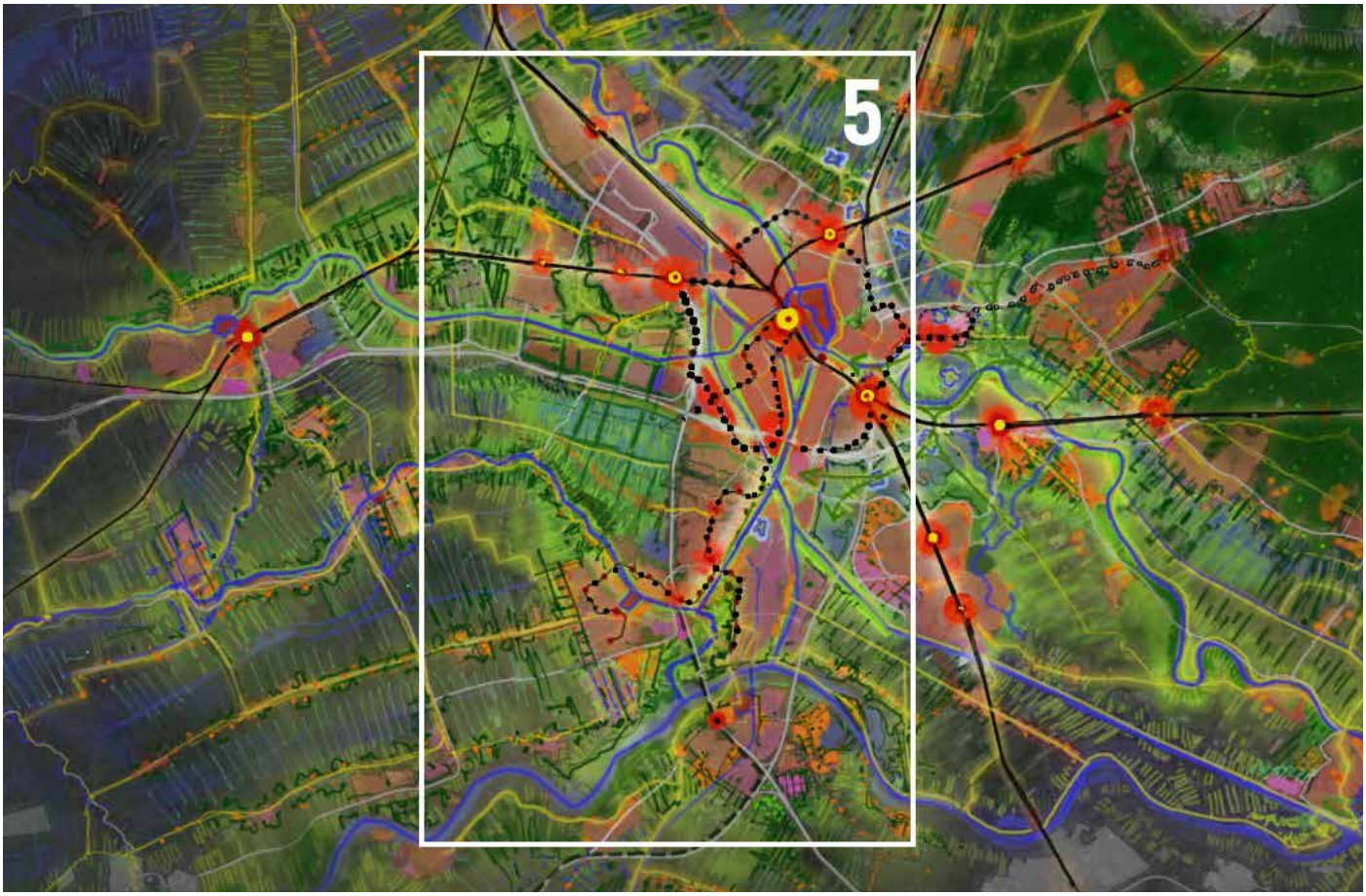
- Ontwikkeling Rijnenburg in eerste instantie vanuit groen, landschap en energie, mogelijk in latere fase ook verstedelijking, indien woningbouw op andere locaties niet in mogelijk blijkt in de mate waarin dit nu verwacht wordt, of indien de opgave naar boven moet worden bijgesteld

- Ontwikkeling Regiopoorten:
  - Ontwikkeling regiopoort Woerden als gemengd woon-werkmilieu, met accent rond station Woerden, maar ook met projecten in de rest van Woerden, mogelijke uitleg aan de rand van Woerden
  - IJsselstein-Zuid voor vitaliteit IJsselstein, mogelijk meer dan alleen voor eigen woningbehoefte, georienteerd op versterken OV bereikbaarheid en voorzieningen IJsselstein

- Opgave vitaliteit:
  - Kleinere kernen Lopikerwaard groeien met name voor eigen behoefte, zoals opgenomen in gebiedsagenda Lopikerwaard, daarin ook aandacht voor vitaliteit linten (wonen en werken)
  - Kernen Vijfheerenlanden groeien met name voor eigen behoefte

- Werken:
  - Menging wonen en werken rond regiopoort Woerden
  - Opgave voor bedrijventerreinen in dit deelgebied:
    - Geplande uitbreiding bedrijventerreinen Lopikerwaard: IJsselstein, Lopik, Montfoort en (mogelijk) Oudewater
    - Uitbreidingsmogelijkheden bedrijventerreinen Vianen en Meerkerk
    - Mogelijkheden uitbreiding (en schuifruimte) bedrijventerreinen Woerden richting A12
    - Samenwerking en realisme nodig voor intensiveringopgave bedrijventerreinen

  - Er blijft een opgave voor regionaal bedrijventerrein over, hiervoor is in dit deelgebied nog geen ruimte voor gevonden, maar is wel belangrijk in de economische dynamiek


5

Rijnenburg
Houten
Nieuwegein
IJsselstein
Vianen

3.5 DE CENTRALE AS

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

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

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

Landschap, water en groen

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

Foto: Nieuwegein, A. Schmitz

Mobiliteit

- Fietsverbindingen
  - Vianen – Nieuwegein – Utrecht langs de Vaartsche Rijn (bestaande snelfietsroute, nog enkele middelgrote ingrepen niet geprogrammeerd)
  - Nieuwegein – IJsselstein (o.a. brug bij Hoge Landen in Nieuwegein)
  - Houten – Laagraven – Westraven – Papendorp – Leidsche Rijn Centrum (toevoegen aan programma snelfietsroutes)
  - Vijfheerenlanden – Houten – USP, inclusief fietsbrug over Amsterdam-Rijnkanaal

- Versnellen en aanleggen Merwedelijn Utrecht – CS – Westraven – Nieuwegein - IJsselstein
  - Nieuwegein Centrum – Utrecht in 15 min; vergt zowel in Utrecht als Nieuwegein concentratie/schrappen van haltes (ontwikkelen kleinschalige OV-knopen), waarna het logisch is om hier ook in IJsselstein mee aan de slag te gaan
  - Optie voor multimodale hub IJsselstein A2 aan tramlijn indien reistijd van de hub naar Utrecht CS 20 minuten wordt

- Aanleg Waterlinielijn Westraven – Lunetten – USP – Zeist-Noord

- Aanleg OV-wiel Westraven-Leidsche Rijn Centrum (grotendeel bestaande busbaan via Papendorp en LRC naar Maarssen NS)

Stedelijke ontwikkeling

- Ontwikkeling Metropoolpoort Utrecht-Zuid met een hoogstedelijk gemengd woon-werkmilieu A12-zone. Gericht op fiets en OV.
  - Gemengd stedelijk gebied Papendorp
  - Stedelijke woonwijk Galecopperzoom
  - Hoogstedelijk gebied Westraven/Tramremise/rand De Liesbosch
  - Menging en intensivering Bedrijventerrein Kanaleneiland
  - Intensiveren bedrijventerrein De Liesbosch

- Bij de A12 zone als verstedelijkingsgebied benoemen dat dit op zichzelf ontwikkeld kan worden en in die zin niet afhankelijk is van een bredere verstedelijking in de zuidkant van de regio, maw niet afhankelijk is van een keuze voor Rijnenburg of voor verstedelijking in knoop Lunetten. Echter wel is een randvoorwaarde een OV en snelfiets verbinding via Lunetten naar USP…

- Ontwikkeling Regiopoorten:
  - Nieuwegein Centrum
  - Houten

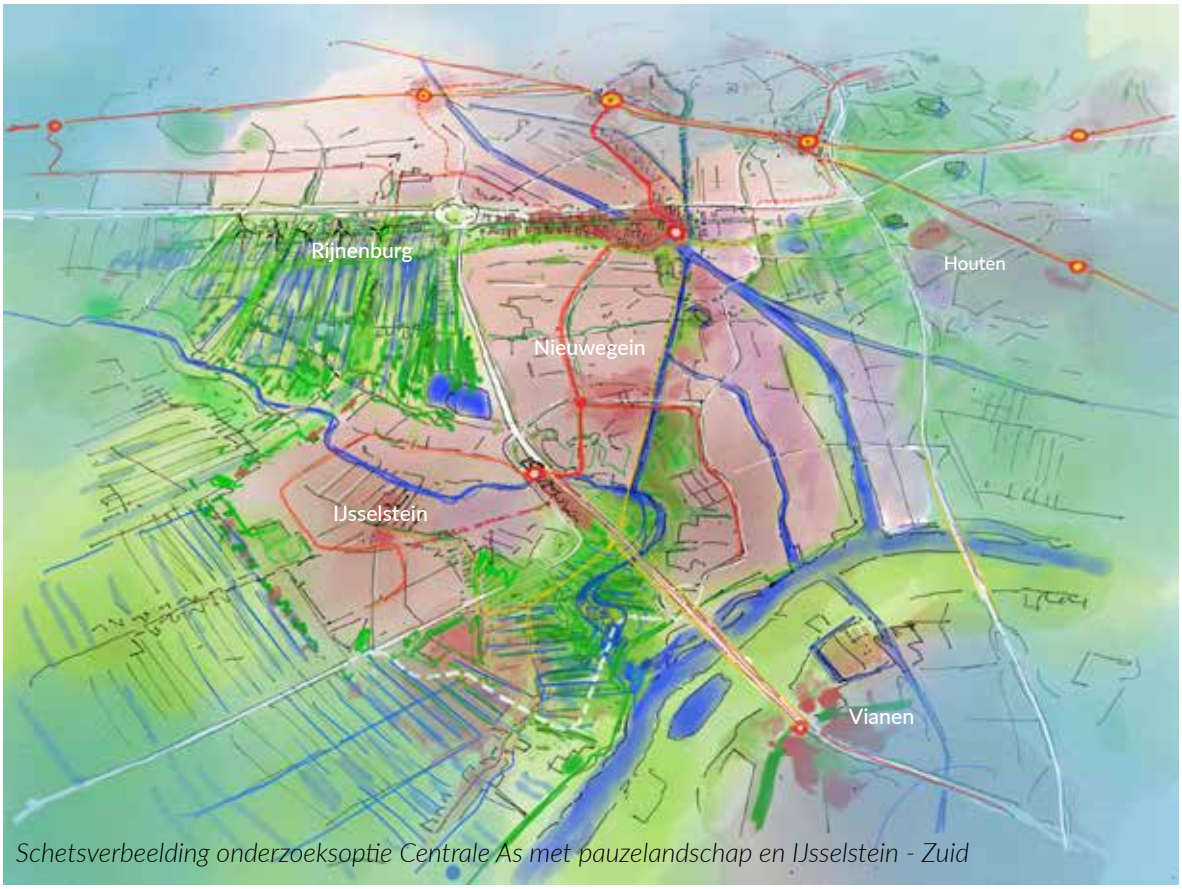
- Opgave vitaliteit:
  - IJsselstein
  - Vianen

- Werken:
  - Intensivering en functieverbreding in het vierde kwadrant van Lage Weide, betere verbinding meten Leidsche Rijn Centrum en Zuilen (dit vereist een langzaam verkeer verbinding over het kanaal)
  - Toevoegen van kantoorprogramma op Utrecht Centraal, Leidsche Rijn Centrum en op termijn Lunetten Koningsweg.
  - De deelgebieden van de A12 zone hebben vrijwel allemaal een werkprogramma. Rondom de aansluiting met de snelweg voegen we beperkt kantoren toe. De randen met bedrijfsruimte gaan we intensiveren. We realiseren in de vollledige A12 zone circa 4.000 arbeidsplaatsen extra op termijn tot 2040.

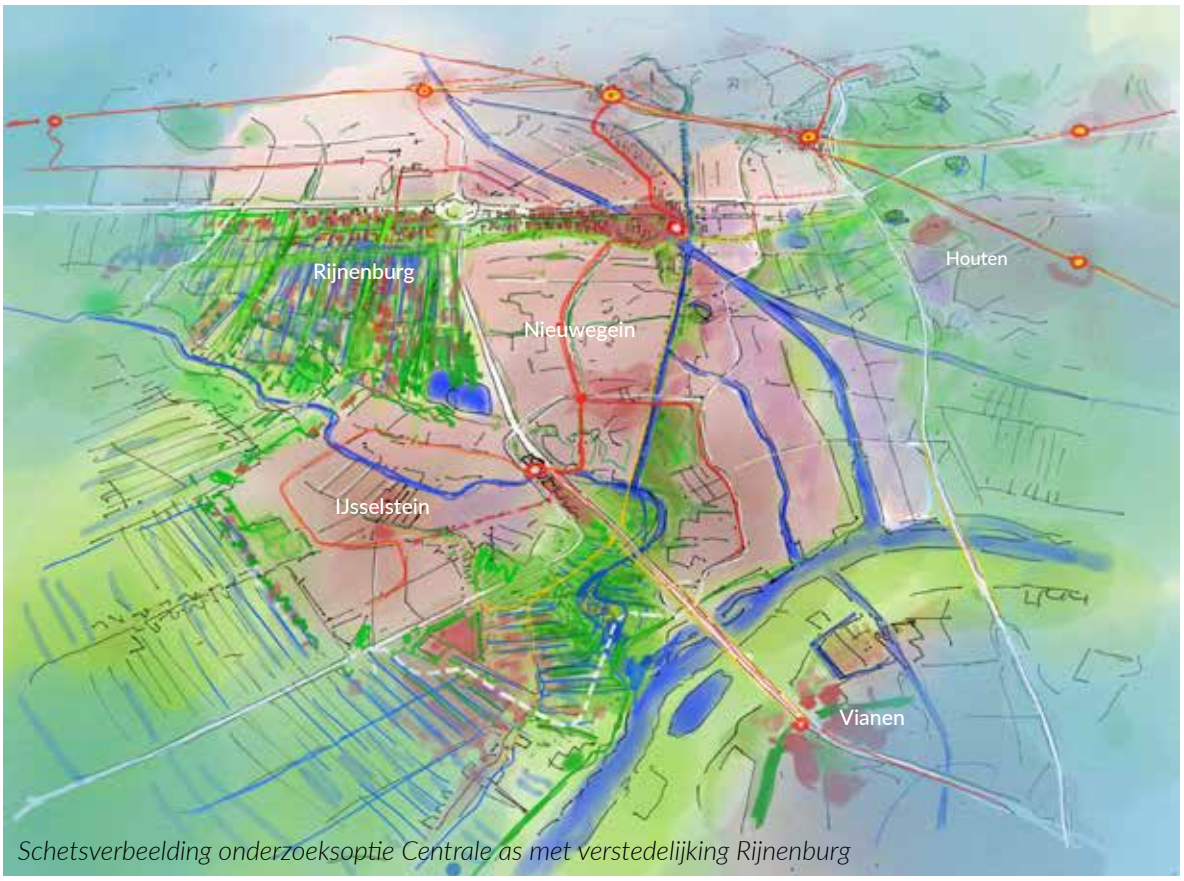
De Centrale As 2040: De centrale as koppelt IJsselstein en Nieuwegein aan het centrum van Utrecht en het USP via nieuwe OV structuren. Ijsselstein breidt uit naar de Lek aansluitend bij de Ijsselscheg. Vianen. Op de achtergrond zijn ontwikkelingen in de A12 zone zichtbaar met optioneel een parallelstructuur.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

Schetsverbeelding bestaand Centrale as

Schetsverbeelding onderzoeksoptie landschappelijk raamwerk Centrale As



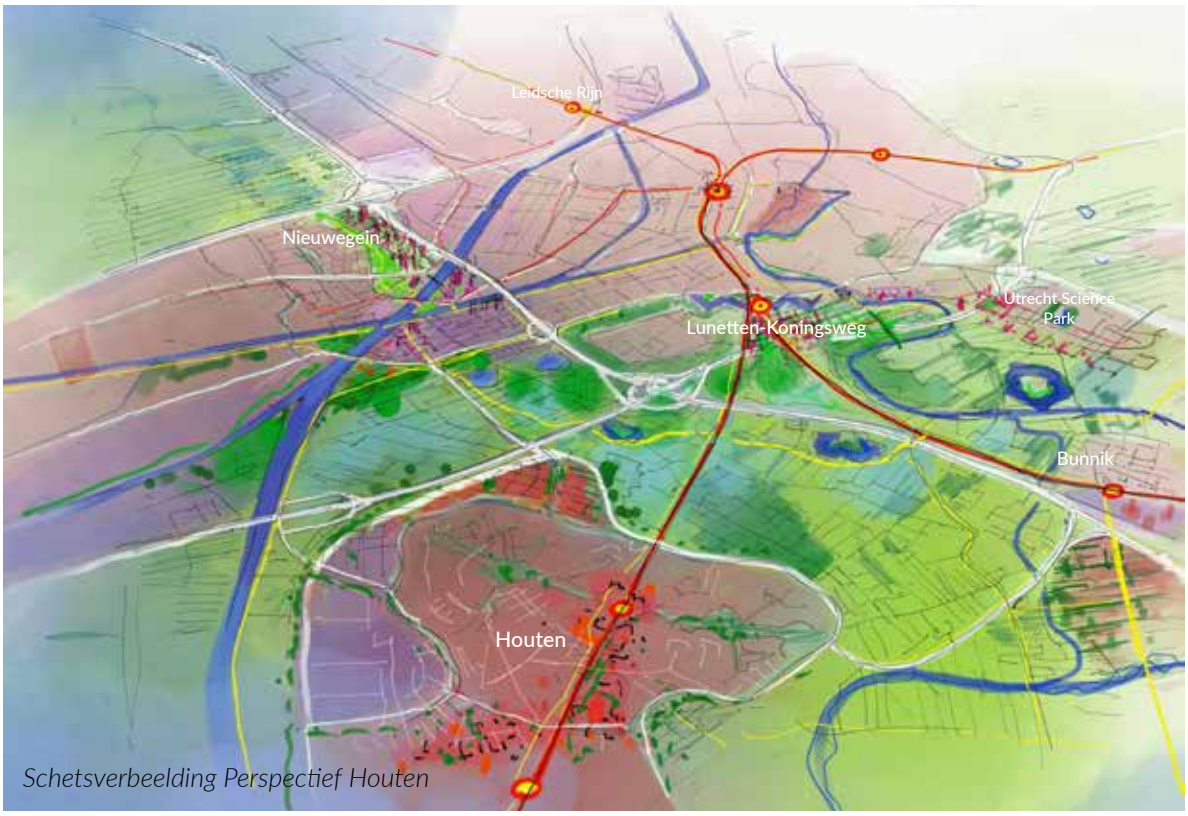
Schetsverbeelding onderzoeksoptie Centrale As met pauzelandschap en IJsselstein - Zuid



Schetsverbeelding onderzoeksoptie Centrale as met verstedelijking Rijnenburg

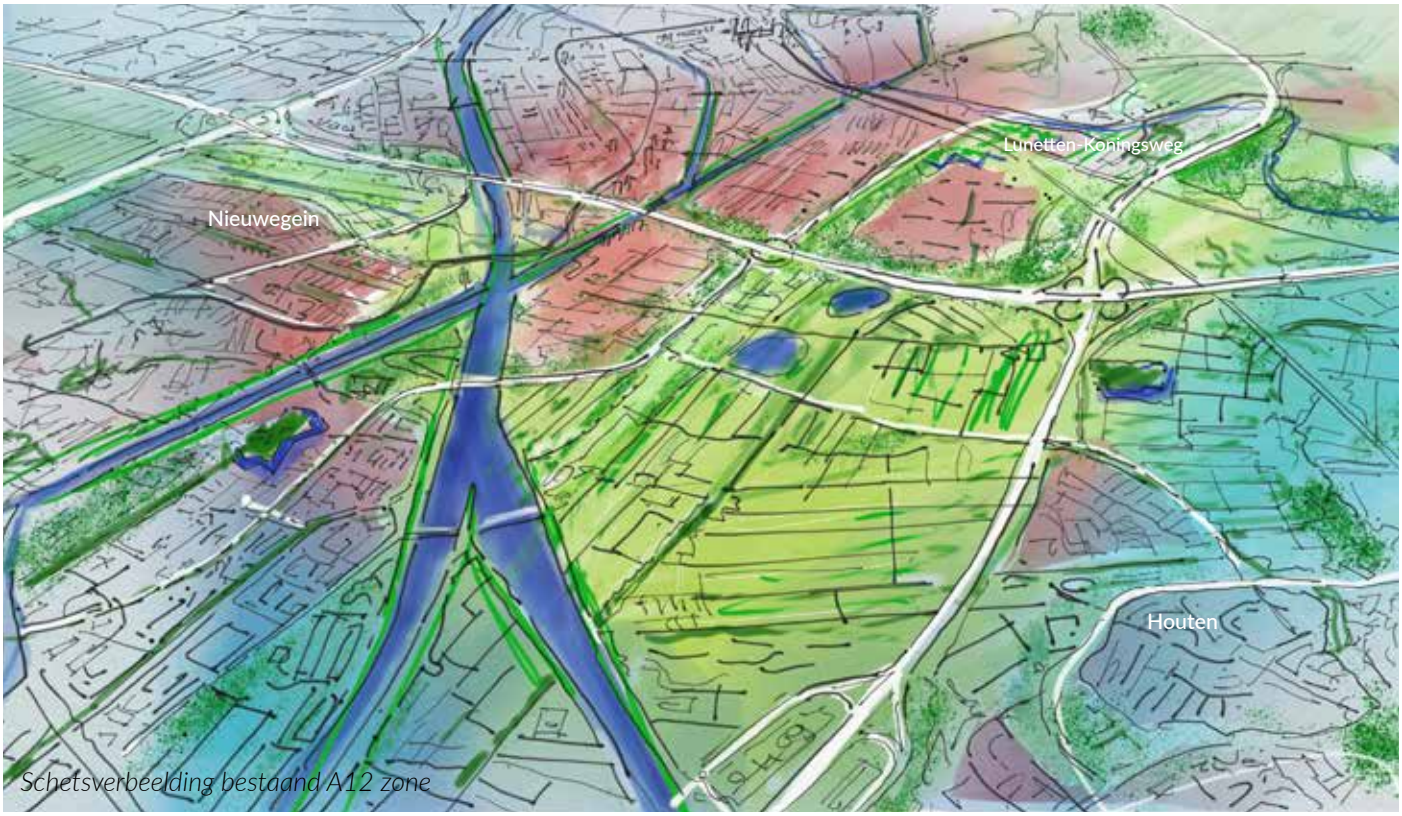
Houten intensiveert rond de stations de bestaande stad gekoppeld aan het OV. Tussen Utrecht en Nieuwegein ontstaat een nieuw hoogstedelijk gebied. De parallelweg is optioneel en mag geen barrière vormen. Het nieuwe knooppunt Lunetten Koningsweg is een tweede hoogstedelijke ontwikkeling. De waterliniescheg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

Schetsverbeelding bestaand Houten

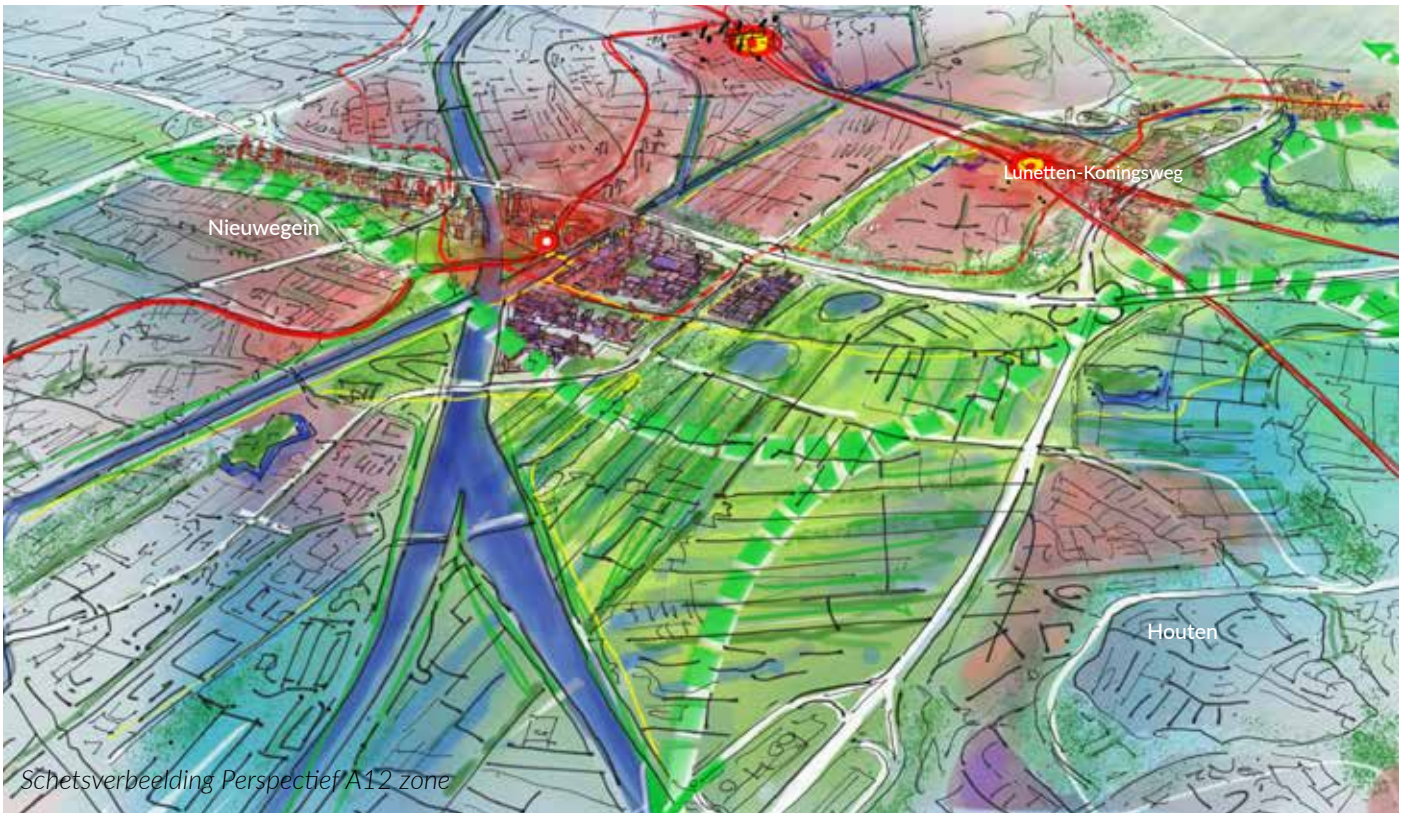


Schetsverbeelding Perspectief Houten

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



Schetsverbeelding bestaand A12 zone



Schetsverbeelding Perspectief A12 zone

4

UITVOERINGSSTRATEGIE:

NAAR EEN ADAPTIEF ONTWIKKELPAD VOOR DE REGIO

Foto: Brusselplein, de Architect

4.1 UITVOERINGSSTRATEGIE

De uitvoering van wat in het IRP staat ligt op vele tafels. Gemeenten, Provincie, Rijk, stakeholders en marktpartijen werken verder aan plannen voor de regio. Het is daarom belangrijk dat samenhang, integraliteit en ruimtelijke kwaliteit van het IRP geborgd wordt. Dit betekent dat samenwerking in het vervolg essentieel blijft. Hoe deze samenwerking vorm te geven is onderwerp van de uitvoeringsstrategie.

Positionering van het IRP:
Samenwerken aan de gedeelde opgave
Om de uitvoeringsstrategie van het IRP te schetsen is het belangrijk om scherp te hebben wat het IRP nu precies is.

- *Het IRP is een integraal ruimtelijk en programmatisch perspectief op de toekomstige ontwikkeling van de regio Utrecht tot 2040*
  Integraal betekent dat het IRP de ruimteclaims van wonen, werken, mobiliteit, landschap en energie in samenhang bekijkt voor de gehele regio. Integraal betekent ook dat het IRP gemeentegrens overschrijdende ontwikkelingen met elkaar in samenhang bekijkt. De regio is een samenhangend systeem, waarbij ontwikkelingen en keuzes in bijvoorbeeld de noord-oost hoek effect kunnen hebben op de kwaliteit van leven in de zuid-west hoek en vice versa. Het IRP heeft geen wettelijke juridische status, maar neemt wel een bijzondere positie in tussen aan de ene kant de nationale en provinciale Omgevingsvisies en aan de andere kant de diverse gemeentelijke Omgevingsvisies. Het IRP kan, na vaststellen in de gemeenteraden, gezien worden als een convenant, waarbij gemeenten met behoud van de eigen publiekrechtelijke verantwoordelijkheid ten aanzien van bijvoorbeeld gemeentelijke omgevingsplannen, afspreken de ambities en doelen van het IRP naar vermogen te helpen realiseren. Gemeenten zijn en blijven zelfstandig verantwoordelijk voor lokale omgevingsvisies en omgevingsplannen, het IRP biedt de context hiervoor. Omgekeerd is het IRP ook de plek waar inzicht is over de samenhang van de verschillende uitwerkingen, waar de optelsom van de afzonderlijke lokale omgevingsvisies samenkomt en waar de afstemming plaats vindt.
  Het perspectief is adaptief, wat betekent dat het niet uit steen gehouwen is. Het wordt concreter ingevuld, aangescherpt en indien daar aanleiding toe is kan er afgeweken worden. Een andere invulling lokaal kan echter leiden tot effecten in andere gemeenten of op regionaal niveau. Binnen de U16 is het dus van belang om te zorgen voor een samenhangende en integrale programmering, goede monitoring, waarbij de opgaven steeds in samenhang met elkaar en in afstemming tussen de 16 gemeenten worden opgelost.

- *Het IRP is een gezamenlijk perspectief: gemeenten stáán voor elkaars opgaven*
  Wat in het IRP staat is de uitkomst van een gezamenlijk proces met de 16 gemeenten. Samen vinden we dit de beste manier om een plek te geven aan de regionale opgaven die voor ons liggen. We nemen een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de realisatie van de totaalambitie van het IRP. We staan daarvoor gezamenlijk aan de lat. Voor de gemeenten onderling is de waarde dat niet een ieder voor zichzelf naar oplossingen voor zijn problemen en uitdagingen zoekt én negatief kan worden verrast door de keuzes van buurgemeenten, maar dat we rekening houden met elkaar en samen een optimale oplossing voor iedere gemeente vinden. We handelen daarbij vanuit een zo groot mogelijk onderling vertrouwen en transparantie. We spreken elkaar aan op het uitvoeren van de ambities. Met als uitgangspunt een evenwichtige verdeling van de lusten en de lasten die horen bij de ontwikkeling van de regio. Omdat gemeenten voor elkaars opgaven staan, kunnen zij eenduidig en sterker optreden naar andere bestuurslagen, zoals het Rijk en de provincie. Daarbij is het belangrijk om consistent en eensgezind het IRP als basis te gebruiken voor het regionale verhaal.

- *Het IRP is inzet in het gesprek met andere bestuurslagen en stakeholders*
  Voor de uitvoering van het IRP is samenwerking met andere bestuurslagen en stakeholders nodig. Het IRP vormt de basis voor het gesprek met deze andere lagen en belangenhouders. Dit gaat bijvoorbeeld om investeringen voor landschap, water en mobiliteit vanuit Rijk of over het bereiken van overeenstemming over uitbreidingslocaties voor wonen en bedrijvigheid met de provincie. Gemeenten houden elkaar vast, en treden met één gezicht op naar deze andere stakeholders en nodigen hen uit om in samenwerking uitvoering te geven aan het IRP.

  Naar de Provincie geldt: Naar de Provincie geldt: hoe beter we gezamenlijk als gemeenten articuleren hoe wij de ruimtelijke ontwikkeling van onze grondgebieden vorm en inhoud willen geven, des te beter helpt dit om de provincie te bewegen haar beleid en kaders (bijvoorbeeld de rode contouren) naar onze wens en behoefte bij te stellen en des te beter kunnen we afspraken maken over samenwerking en ondersteuning bij de uitvoering;

  Naar Rijk geldt: hoe beter we gezamenlijk als gemeenten articuleren welke oplossingen wij kunnen bieden voor de opgaven waar het Rijk voor staat, des te groter is de kans dat het Rijk ons helpt met financiën en regelgeving.

Foto: Vianen, BIZ

Naar stakeholders geldt: hoe scherper we de gezamenlijke ambities vertalen in randvoorwaarden voor plannen en projecten, hoe beter we dit meenemen in de uitvoering en in investeringen en innovatieve oplossingen kunnen voorzien.

Vervolgstappen naar uitwerking
Met deze overwegingen over de positionering van het IRP en de betekenis van de afspraken die hierin worden gemaakt kan gekeken worden naar het vervolgproces. Dit vervolg bestaat uit een aantal elementen:

1. *Concretiseren van het perspectief:*
   Het uitharden van de keuzes die in het IRP gemaakt zijn en die nog in uitwerking zijn

2. *Het thematisch programmeren:*
   Gezamenlijk afspraken maken over het te realiseren programma

3. *De gebiedsgerichte uitwerkingen in allianties:*
   Naar uitvoering op subregionaal, deelgebied en lokaal niveau

4. *Het bevorderen van de integrale samenhang:*
   Het bewaken van de doelstellingen, de integraliteit en de ruimtelijke kwaliteit

5. *De Lobby:*
   Het organiseren van de benodigde aandacht, energie en financiën bij stakeholders en andere overheden

1. Concretiseren van het perspectief:
Een aantal opgaven moet nader uitgewerkt worden. Dit om het perspectief te concretiseren, scherper te maken en in samenhang te kunnen bekijken en afwegen. De belangrijkste onderwerpen waar dit voor geldt zijn:

- Energieopgave: het bod van de RES en de zoekgebieden die de RES daarvoor in beeld heeft worden zodra deze compleet zijn opgenomen in het IRP. Op langere termijn zal daar ook de energieopgave na 2030 bij komen.
- Locaties voor regionale bedrijventerreinen;
- Mobiliteitsoplossingen en maatregelen;

2. Het thematisch Regionaal programmeren
Op alle thema's is uitwerking en programmering nodig op de in het IRP gekozen richting. De plannen moeten uitgewerkt worden en vertaald worden in afspraken, waarmee bandbreedtes kleiner worden en uitvoeringsvraagstukken scherper in beeld komen. Zo wordt bijvoorbeeld in de komende jaren tussen provincie en gemeenten gewerkt aan het te realiseren programma voor woningbouw (hoeveel woningen, welke woningen, waar en wanneer) en economie als uitwerking van het IRP en de POVI.

Tegelijkertijd moeten ook nadere afspraken gemaakt worden over de gelijktijdige realisatie van de groenopgave en wordt parallel doorgewerkt in de programma's RES (energie) en UNED (mobiliteit) naar de uitvoering van deze opgaven. Het is daarbij belangrijk dat voortgang en samenwerking op het ene thema niet wordt belemmerd door een ander thema.

Voor iedere gemeente wordt het scherp wat het programma aan woningbouw en werklocaties wordt, maar ook over welke groen- energie- en mobiliteitsopgave daarbij nodig is en welke afspraken (planologisch en financieel) daarvoor nodig zijn met Rijk, provincie, de regio onderling en andere stakeholders. Het gaat dus om het preciezer maken van de richting die in dit IRP is uitgezet.

Hoe scherper de afspraken zijn die in het programmeren gemaakt worden, hoe lichter de druk wordt op afstemming en monitoring in de fases die volgen op het programmeren.

Het regionaal programmeren wordt periodiek gedaan. Hiermee is het een aanpak waarin ook de flexibiliteit/ adaptiviteit van het IRP een plek krijgt en het (kwantitatief) behalen van doelstellingen gemonitord wordt.

3. Naar uitvoering door gebiedsuitwerkingen in allianties (langjarig):
Naast de thematische verdieping en het uitwerken in afspraken worden de opgaven met name gebiedsgericht uitgewerkt. De gebiedsgerichte uitwerking is integraal en hierin worden dus de afwegingen tussen verschillende thema's, maar ook tussen verschillende belangen concreet gemaakt op basis van het IRP. Hier wordt precies gemaakt hoe de afspraken over programma ruimtelijk worden uitgewerkt.

Waar afstemming nodig is of waar belangen grensoverschrijdend zijn, wordt regionaal samengewerkt. Deze samenwerking gebeurt in allianties, wat betekent dat ook andere partijen dan gemeenten hierin kunnen deelnemen.

Foto: Huis Doorn Utrechtse Heuvelrug, Dirkjan Kraan

Hierin worden twee soorten gebiedsuitwerkingen onderscheiden:

a. Afstemming in deelgebieden, waarbij het bewaken van de samenhang en afstemming van programma tussen gemeenten in de deelgebieden voorop staat,
b. Gebiedsuitwerkingen die concrete ontwikkelingsgebieden verder brengen waarvan de belangen het gemeentelijk niveau overschrijden en
c. Het programma knooppunten voor de verdere ontwikkeling van OV locaties.

- *Ad (a) Afstemming in deelgebieden: gemeenten, provincie, waterschappen*
  Het bevorderen en borgen van samenhang, consistentie met het IRP, RES en UNED en verdeling en monitoring van de programmering per deelgebied:
  - Kromme Rijn
  - Noordoost
  - Vecht en Venen
  - Woerd en Waard
  - Vijfheerenlanden
  - De Centrale As

Gemeenten, provincie, waterschappen en andere partners werken samen aan de concretisering en het doorvertalen van het perspectief en de programmering in deze deelgebieden. Daarbij is aan de voorkant scherp wat de afhankelijkheden tussen de gebieden zijn en wordt de consistentie met het IRP gemonitord door de U10. De U10 kan daarnaast ondersteuning bieden, adviseren, meehelpen in onderhandelingen, instrumentarium ontwikkelen en benutten om ontwikkelingen mogelijk te maken, zoals fondsen.

- *Ad (b) Gebiedsuitwerkingen: pragmatisch organiseren, verschillende lagen, allianties*
  In het IRP wordt een aantal grote ontwikkelingen benoemd die impact hebben op de regio als geheel. Het zijn de grotere ontwikkellocaties voor wonen en werken, waar ook een sterke koppeling ligt met de regionale opgave voor landschap, mobiliteit en energie. In de uitwerking van deze gebieden is het van belang dat de koppeling met het IRP geborgd is en dat de regionale belangen vertegenwoordigd zijn. Per project kan de organisatie, de samenstelling van de alliantie en de wijze van betrokkenheid verschillen. Belangrijk is het bewaken van inhoudelijke consistentie met het IRP, maar waar nodig kan vanuit U16 ook een procesmatige trekkersrol genomen worden. Dit is afhankelijk van hoe het belang van de regio het beste gediend wordt.

  Voorbeelden van gebiedsuitwerkingen kunnen zijn:
  - A12-zone (bestaande projectgroep)
  - Lunetten/Koningsweg/groene scheg Kromme Rijn
  - Leidsche Rijn / Lage Weide
  - Bunnik-Zuid – Kromme Rijn (knooppunt, bedrijvigheid, wonen, landschap)
  - Woerden/Harmelen (bedrijventerrein en mobiliteit)
  - Breukelen (knooppunt, wonen, bedrijvigheid en landschap)
  - Rijnenburg
  - Robuuste Heuvelrug
  - Groenblauwe As
  - Etc.

- *Ad (c) Programma Knooppunten:*
  In de regio zijn regionale knopen waarbij het belangrijk is om de verstedelijking tot realisatie te brengen. Met een eerste focus op realisatie van voldoende woningbouw tot 2030. Het programma knooppunten is erop gericht om ruimtelijk programma tot ontwikkeling te brengen, door knelpunten in beeld te brengen, bijvoorbeeld op het gebied van OV bereikbaarheid en/of haalbaarheid en afspraken met partijen om belemmeringen weg te nemen. Gemeenten kunnen in samenwerking met bijvoorbeeld, NS, Prorail, RWS en private partijen samenwerken.

4. Ondersteunen van de integrale regionale samenhang
Vanuit de overtuiging dat we als regio samen meer bereiken dan iedere gemeente voor zich is het nodig om de integraliteit en de samenhang van de uitwerking te bevorderen. Ook kunnen voor de samenhangende opgaven op regionaal niveau afspraken en middelen nodig zijn voor de uitvoering.

De samenhang in uitwerking en fasering zorgt ervoor dat het totaal van alle initiatieven en ontwikkelingen maximaal bijdraagt aan de doelen van het IRP en de samenwerkende gemeenten. Voor deze samenhang en integraliteit kan bijvoorbeeld worden samengewerkt aan:

a. Het uitwerken van een adaptief ontwikkelpad
b. Het uitwerken van een realisatie- en investeringsstrategie
c. Het monitoren en coördineren van integraliteit en (uitvoerings)strategie

Foto: Wijk bij Duurstede, Baumer en Dirksen

Ad a. Het adaptief ontwikkelpad maakt inzichtelijk wat de afhankelijkheden zijn tussen ruimtelijke uitwerkingen en keuzes en het brengt beslismomenten, meekoppelkansen en risicofactoren in beeld. Hiermee hebben de betrokken gemeenten overzicht en is men transparant over de verwachtingen bij uitwerking en uitvoering. Ook wordt helder waar gerichte actie nodig is om de ontwikkelingen in de regio te ondersteunen, of te versnellen bijvoorbeeld door lobby of een investeringsstrategie.

Ad b. Een realisatie- en investeringsstrategie te werken is erop gericht om de 'onrendabele toppen te verkleinen' en in een gelijk speelveld om te gaan met de lusten en de lasten, en verdeling van de kwantitatieve en kwalitatieve groei. Hiermee houden we niet alleen de integraliteit bij de uitvoering vast als samenwerkende gemeenten, maar wordt dit gestimuleerd. De regionale samenwerking moet iets opleveren voor iedere gemeente. En het IRP is daarmee ook een vehikel is om in die uitvoering te participeren.

Ad c. Het monitoren van de kwalitatieve en kwantitatieve voortgang en het bewaken van de integraliteit van het IRP is een taak die we als gemeenten gezamenlijk op ons nemen. Het gaat erom elkaar scherp te houden op de visie en de uitvoering. Deze taak start al bij het afronden van het IRP en betekent derhalve een langjarig commitment aan de samenwerking.

5. Lobby:
Voor de uitvoering van het IRP is het nodig om de opgaven blijvend op de agenda te houden bij verschillende stakeholders. Onder meer om middelen te organiseren bij Rijk en provincie, maar ook om private energie te organiseren rond de uitvoering van opgaven. Hiervoor is het nodig dat we een goede lobby organiseren, met een herkenbaar en aansprekend verhaal. Het IRP en de concrete invulling daarvan, is het verhaal op basis waarvan we de 'middelen' naar de opgaven, projecten en gebieden in de regio toe proberen te halen.

Investeringsstrategie:
naar een regionale investeringsagenda
De uitvoering van alles wat opgenomen is in het IRP gaat gepaard met een flinke investeringsagenda. Het kiezen voor een stevige integrale ambitie waar de kwaliteit van leven de belangrijkste prioriteit heeft betekent dat er grote investeringen nodig zijn die niet volledig gedekt kunnen worden door de ontwikkelingen in het gebied of project. Op regionale schaal betekent dat er allereerst scherpte nodig is welke opgaven welke 'kosten' en 'opbrengsten' met zich meebrengen, welke onderdelen gefinancierd kunnen worden in de publiek-private allianties op plan, project- en gebiedsniveau en welke posten 'onrendabel' zijn, maar cruciaal voor de kwalitatieve groei van de regio.

Vervolgens is het belangrijk om benodigde ontbrekende middelen te alloceren. Het is daarom belangrijk om te weten welke geldstromen en subsidies er beschikbaar zijn. De praktijk is echter weerbarstiger: deze stromen zijn lang niet altijd vooraf bekend noch de criteria die een rol spelen bij de 'toedeling van middelen'. Het is dan ook belangrijk om als regio zelf het huiswerk op orde te hebben. En scherp te hebben onder welke condities wij opgaven kunnen en willen uitvoeren en welke proposities daarvoor nodig zijn.

- De basis van het IRP is een stevige ambitie voor **groen en landschap**. De afspraak is dat de groenambities in uitvoering gelijke tred zullen houden met de ontwikkeling van wonen en werken. Het provinciale programma 'groen groeit mee' bundelt en stroomlijnt investeringen op het gebied van groen en landschap, maar daarmee is de financiering nog niet geregeld. Het provinciale programma Groen Groeit Mee geeft inzicht in benodigde investeringen en rijkt financieringsstrategieën aan.

- Uitgangspunt is dat het investeren in groen en landschap een gezamenlijke verantwoordelijkheid is, waarbij de investeringsbehoefte hiervan integraal onderdeel uitmaakt van alle afzonderlijke gebiedsontwikkelingen in de regio. Voor investeringen in groen en landschap die niet gedekt kunnen worden uit opbrengsten van gebiedsontwikkeling, zullen de U16 gemeenten gezamenlijk een beroep doen op provincie, Rijk en Europa. Om de totale investeringsbehoefte van alle IRP ambities en de bekostiging ervan inzichtelijk te krijgen, wordt in de volgende fase een investeringsagenda uitgewerkt.

- De opgave voor **wonen** leidt voor de complexe locaties tot een noodzaak om publieke onrendabele toppen af te dekken. Ervaringsgetallen vanuit recente impulsaanvragen en onderzoek van onder meer Brinkgroep 2017 en de RSU geven aan dat voor de meest complexe binnenstedelijke locaties tekorten kunnen ontstaan tussen de 10.000 en 30.000 euro per woning. Daarbij komt in voorkomend geval nog bij dat er sprake is van excessieve kosten voor bovenplanse regionale infrastructuur. In het MIRT onderzoek wordt hiervoor 120.000 – 160.000 euro per woning aangehouden. Deze kosten zijn uiteraard onderwerp van de gesprekken over bekostiging met provincie en Rijksoverheid.

Foto: Catharijnesingel Utrecht, NRC

De ambities is om bestaande **bedrijfsterreinen** te verdichten en te verduurzamen. Dit is een ambitie waarvoor de benodigde middelen nog niet goed in beeld gebracht zijn. Het zal een lange adem vergen en op een aantal plekken ook voorinvesteringen vragen. In de vervolgstap wordt (in samenwerking met alliantiepartners) onderzocht of een regionaal vehikel voor de financiering van deze verdichtingsoperatie haalbaar is.

- De investeringen in **mobiliteit** zijn verdeeld over gemeentelijke, provinciale en Rijksinfrastructuur. Voor een deel van de ingrepen liggen er concrete plannen en is financiële dekking, maar voor het grootste deel is dit nog niet het geval. Met name de schaalsprong in het OV-netwerk zal een flinke investering vergen. De groeifondspropositie Groot Merwede voorziet in de aanleg van de Merwedelijn en de Waterlinielijn, wat een goede start is van het wiel met spaken.

De keuze om eerst binnenstedelijk en nabij bestaande knooppunten te bouwen nemen we ondanks de grote benodigde investeringen bewust. Dit doen we omdat het uitgangspunt is dat de lange termijn maatschappelijke kosten en baten van deze keuze positief uitpakken. De veronderstelling is immers dat het leidt tot minder autoverkeer, meer fietsen en lopen, een gezondere leefomgeving, minder uitstoot van schadelijke stoffen en een aantrekkelijke stedelijke en landschappelijke omgeving die mensen en bedrijven blijven bindt en trekt.

De benodigde investeringen voor de uitvoering van het IRP zijn divers en versnipperd, terwijl er tegelijkertijd grote samenhang is tussen de investering in de verschillende pijlers. Zonder OV geen verdichting van knooppunten en zonder extra groen willen we niet groeien.

Een mogelijke vervolgstap is te onderzoeken of het in de NOVI genoemde instrument van de Regionale Investeringsagenda (RIA) kan helpen de investeringsbehoeften horende bij de ambities en de publieke en private bekostigingsmogelijkheden in de regio in kaart te brengen en in verband met elkaar te brengen. Op basis hiervan kan een gerichte, gezamenlijke financiële strategie worden gemaakt. Een RIA is per definitie een publiek-privaat instrument.

Foto: Leerdam, Leerdam Glasstad

4.2 ADAPTIEF ONTWIKKELPAD IRP

Het adaptieve ontwikkelpad brengt in beeld wanneer welke onderdelen van het IRP richting de uitvoering gaan en welke afhankelijkheden tussen de verschillende onderdelen bestaat. Het is adaptief, wat betekent dat het aangepast kan worden aan veranderende omstandigheden. Mocht een onderdeel in de uitvoering toch niet op tijd lukken, dan kan het ontwikkelpad worden aangepast om toch de opgave in te vullen.

Consistent, samenhangend en integraal
Als 16 gemeenten hebben we de ambitie om de groei op een gezonde, kwalitatief hoogwaardige en samenhangende wijze op te vangen, door in alle overwegingen het gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen als consequent uitgangspunt te nemen. Het pad dat leidt tot zo'n gezonde en samenhangende regio zal consistent moeten zijn op deze hoofdambitie.

De uitvoering van deze ambitie is complex, we willen de landschappelijke kwaliteit doorontwikkelen, groeien in wonen, werken, voorzieningen, sport, recreatie en natuur en daarbij ambitieuze doelen halen op het gebied van mobiliteit, energie, klimaat en water. Het een kan niet zonder het ander. De kwaliteit van de regio is de optelsom van alles samen. Dus is sturing nodig, want dit gaat niet vanzelf goed.

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

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

Het adaptief ontwikkelpad maakt inzichtelijk wat de afhankelijkheden zijn tussen ruimtelijke uitwerkingen en keuzes en het brengt beslismomenten en meekoppelkansen in beeld. Hiermee hebben de gezamenlijke gemeenten overzicht en is men transparant over de verwachtingen bij uitwerking en uitvoering. Ook wordt helder waar gerichte actie nodig is om de ontwikkelingen in de regio te ondersteunen, of te versnellen bijvoorbeeld door lobby of een investeringsstrategie

Adaptief
Het IRP schetst een toekomstige ontwikkeling van de regio en daarbij is consistentie zoals gezegd van groot belang. Echter, het IRP is geen eindplan en niet in beton gegoten. De periode waarover het IRP het perspectief schetst is lang en in die tijd zullen er maatschappelijke en economische veranderingen optreden. De 16 gezamenlijke gemeenten zullen blijvend onderzoek moeten doen naar behoeften en trends en blijvend de voortgang van alle geplande ontwikkelingen moeten monitoren. Bijsturen indien nodig is daarmee geen zonde, maar een gezonde instelling.

Ontwikkelpad consistent met Utrecht Nabij
In het kader van U NED is het eindrapport Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij van november 2020 een belangrijke basis. In dit rapport is een ontwikkelpad opgenomen waarin de belangrijkste ingrepen voor infrastructuur en daarmee samenhangend de verstedelijking in volgorde en in de tijd zijn geplaatst. Het ontwikkelpad van het IRP loopt gelijk op met deze uitgangspunten, maar voegt daar ook de relatie met landschap aan toe.

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

De metropoolpoorten zijn daarin niet allemaal gelijk. Het Centraal Station en Leidsche Rijn Centrum zijn voor de verdere doorontwikkeling in principe niet afhankelijk van grote infrastructurele ingrepen. Voor de ontwikkeling van metropoolpoort Lunetten-Koningsweg en de A12-zone is eerst de aanleg van het zuidelijke deel van het Wiel met Spaken nodig (Papendorp-Westraven-Lunetten-Koningsweg, aanleg station Lunetten-Koningsweg (incl bediening door niveau 4 en 3 treinen) en stevig versnellen Merwedelijn).

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

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

Tot slot zijn de stedelijke ontwikkelingen in de regio afhankelijk van de ontwikkelingen op het gebied van landschap, water en groen. Deze zijn randvoorwaardelijk beschreven in voorgaande hoofdstukken om de kwaliteit van de regio en het gezond stedelijk leven in de toekomst te borgen. Klimaatadaptatie maakt daar onderdeel van uit voor een veilige en prettige woonomgeving.

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

A. Groen/blauwe verbindingen op regionale schaal randvoorwaardelijk voor de gezamenlijke opgave
B. Landschappelijke opgaven gekoppeld aan verstedelijking: mobiliteit, bedrijventerreinen en woningbouw
C. Landschappelijke opgaven samenhangend met landelijk gebied, energie en vitale kernen
D. Zelfstandige / onafhankelijke natuuropgaven

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

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

Bedrijventerreinen
De systematiek van het programmeren en prioriteren van bedrijventerreinen vindt plaats aan de hand van vier categorieën:
- Stedelijk klein/middelgroot;
- Functioneel klein;
- Functioneel grootschalig;
- Functioneel xxl.

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

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

Fase 1 tot 2030
Uiteraard gaan de gemeenten in eerste instantie door met het realiseren van de harde planvoorraad voor wonen en werken. Tegelijkertijd moet er in deze fase gestart worden met de voorbereidingen van de plannen voor na 2025 en 2030.

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

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

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

- We onderzoeken hoeveel ruimte er binnen de planning van de toegekende PRS locaties is om de uitgifte ervan meer in lijn te laten zijn met de onderzoeksuitkomsten van het adviesrapport van mei 2020 en het IRP als geheel. Lopende contracten respecteren we en we werken hier op basis van vrijwilligheid.
- We brengen terreinen in die voor intensivering in aanmerking zouden komen. Met de provincie, de OMU, kennispartners en het Rijk verkennen we hoe we tot een programmatische en haalbare aanpak komen.
- Nieuwe plannen voor terreinen brengen we onder een regionaal uitgifteprotocol. Uitgiftes van hard aanbod delen we informerend met elkaar om te oefenen met regionale afstemming.
- We werken het concept van regionale terreinen uit en maken de zoekgebieden op de IRP kaart kleiner en concreter.
- We voeren een nulmeting circulaire bedrijventerreinen uit.
- We realiseren meerdere lokale plannen.
- We brengen het eerste plan voor een regionaal terrein in.
- We boeken de eerste resultaten op kavelniveau met de intensiveringsslag. We verwachten circa 10% van de totale ruimtewinst intensivering voor 2030 te boeken. Het overige deel boeken we tot 2040.
- We gebruiken de opgedane ervaringen voor een herijking van de uitgangspunten.

Voor groen en landschap zal in eerste instantie worden ingezet op vier regionale groenblauwe verbindingen:
- Kromme Rijn – Oude Rijn (tevens Limes)
- Nieuwe Hollandse Waterlinie en Vecht
- Verbindingen van de Lek (obv project sterke Lekdijk)
- Verbinding Hollandse IJssel (obv project Gekanaliseerde Hollandse IJssel)

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

Foto: Fort Honswijk, Kromme Rijnstreek

In de RES U16 wordt samengewerkt aan de energietransitie. De RES 1.0 wordt uiterlijk oktober 2021 vastgesteld en iedere 2 jaar geactualiseerd. Op die momenten wordt het meegenomen in het adaptief ontwikkelpad van het IRP.

Fase 2 2030 - 2040
In deze fase zal vooral de doorontwikkeling spelen van de reeds in gang gezette grote stedelijke gebiedsontwikkelingen in de Centrale As, rondom de metropoolknopen Utrecht Centraal en Leidsche Rijn Centrum en de regioknopen Woerden en Houten. In deze fase wordt station Lunetten-Koningsweg ontwikkeld (inclusief de oplossing voor de spoorcapaciteit Utrecht-Arnhem en frequentieverhoging Veenendaal-Breukelen) en wordt het Wiel Zuidoost definitief gemaakt (keuze modaliteit: HOV of Lightrail) richting USP en Overvecht. Ook werkt de regio in deze fase aan het doortrekken van een OV-concept naar Zeist West, Zeist Noord en eventueel Amersfoort.

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

Voor de werkopgave gaan we verder met de intensiveringsslag van bestaande en nieuwe bedrijventerreinen en worden nieuwe lokale en regionale bedrijventerreinen ingebracht op basis van ervaringen met het eerste regionale terrein.

Voor groen en landschap gaat het in deze fase om:
- Ontwikkeling/afronding Waterliniescheg
- Afronding Polderscheg Woerden, Breukelen, Lange Linschoten
- Hollandse IJsselscheg o.b.v. A12 zone (of eerder op het programma door meekoppelen als energielandschap Rijnenburg gepland staat)

Verderop in deze fase zullen de volgende ontwikkelingen voor groen en landschap aan de orde zijn:
- Groene Zoom Vijfherenlanden (of zoveel eerder als landbouwtransitie en/of energielandschappen daar aanleiding toe geven)
- Groen Raamwerk Heuvelrug – Lek (of zoveel eerder als landbouwtransitie en/of energielandschappen daar aanleiding toe geven)
- Blauwe krans Stelling van Amsterdam (mede op basis van ontwikkelingen Mijdrecht. In afstemming met MRA mogelijk eerder op het programma?)

Fase 3 adaptief pad 2025 - 2040
In de loop van bovenstaande fases wordt duidelijk hoe de algehele mobiliteit zich landelijk ontwikkelt en welke trends er binnen modaliteiten en tussen modaliteiten plaats vinden. Onze regionale verstedelijkingsstrategie is er op gericht om na 2030 op HWN-corridors bij voorkeur een beheersbare situatie te hebben (dat houdt in een redelijke doorstroming in de spits). Dat wil bijvoorbeeld zeggen dat op de A12, de A27 en de A28 er niet meer auto's in de spits zijn bijgekomen dan de prognoses tot 2030 ons nu al laten zien (op basis van autonome groei en de verstedelijking tot 2030). Als op de drukste HWN-corridors tegen die tijd een onbeheersbare situatie blijkt, dan staan we voor de keuze om de capaciteit van het hoofdwegennet (en daarvan afgeleid op de op- en afritten en toeleidende wegen) te vergroten. Bijvoorbeeld door middel van een parallelweg aan de A12.

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

Woningbouw: overzicht aantallen

Onderstaande tabel geeft een indicatief beeld van de mogelijkheden binnen bandbreedtes die gemeenten zien voor woningbouw in hun gemeente. In totaal wordt hiermee aan de totale opgave voldaan. De aantallen in de tabel kunnen licht afwijken van de meest recente inzichten in de gemeente. Afspraken over definitieve aantallen worden gemaakt in de programmering. Bij de uitwerking in programmering wordt gehandeld in de geest van dit IRP, de uitgangspunten en redeneerlijnen blijven daarbij overeind.

		Minimaal	Maximaal	
1	**GEMEENTE UTRECHT**			**UTRECHT STAD** *Gebaseerd op RSU*
	Bestaande plannen	41000		
	Lunetten/Koningsweg + USP/Rijnsweerd	8000		
	Leidsche Rijn Centrum	400		
	Overvecht	5000		
	Overig Utrecht	3300		
	Rijnenburg	0	25000	
	TOTAAL EXCL A12 zone	**57700**		*RSU benoemt min. aantallen per knoop, geen maximale aantallen*
	A12 ZONE			*Aantallen A12 zone uit bandbreedte Projectgroep A12-zone (indicatief)*
	Utrechts deel (incl. Papendorp)	11000	13500	
	Nieuwegeins deel	*5000*	*10500*	
	TOTAAL UTRECHT INCL A12	**68700**	**96200***	** Maximum aantal is inclusief maximale variant Rijnenburg*
2	**GEMEENTE NIEUWEGEIN**			**REGIOKNOOP GEMEENTEN**
	Harde planvoorraad	4470		
	Aanvullend binnenstedelijk	2500		
	TOTAAL EXCL A12	6970		
	TOTAAL NIEUWEGEIN INCL A12	**11970**	**17470**	
3	**GEMEENTE HOUTEN**			
	Harde planvoorraad	1000		
	Ruimtelijke koers	4800		
	TOTAAL HOUTEN	**5800**		
4	**GEMEENTE WOERDEN**			
	Woerden binnenstedelijk	4200	4700	
	TOTAAL WOERDEN	**4200**	**4700**	
5	**GEMEENTE STICHTSE VECHT**			
	Knooppunt Maarssen + Breukelen	6000		
	Overig, harde plannen	1700		
	TOTAAL STICHTSE VECHT	**7700**		
6	**GEMEENTE ZEIST**			
	Harde plannen	3000		*Onderzoek in kader aanleg HOV Zeist-Noord*
	Zeist aanvullende potentie bij HOV Zeist-Noord	0	5000	*Onderzoek naar verstedelijking rond station, deels in Gemeente Utrechtse Heuvelrug om dubbeltelling te voorkomen hier niet opgeteld in totaal, maar bij Gemeente Utrechse Heuvelrug*
	Knp Driebergen-Zeist	*500*	*1500*	
	TOTAAL ZEIST	**3000**	**8000**	

Woningbouw: overzicht aantallen

		Minimaal	Maximaal
7	**GEMEENTE BUNNIK**		
	Harde plannen dorpen	600	
	Bunnik knooppunt	5000	
	TOTAAL BUNNIK	**5600**	
8	**GEMEENTE DE BILT**		
	Bestaande plannen	1500	
	Verwachte plannen	0	700
	TOTAAL DE BILT	**1500**	**2200**
9	**GEMEENTE DE RONDE VENEN**		
	Harde plannen	1800	
	Vitaliteit	1000	3000
	TOTAAL DE RONDE VENEN	**2800**	**4800**
10	**GEMEENTE WIJK BIJ DUURSTEDE**		
	Harde plannen	600	
	Vitaliteit	1160	1300
	TOTAAL WIJK BIJ DUURSTEDE	**1760**	**1900**
11	**GEMEENTE IJSSELSTEIN**		
	Harde plannen	800	
	Vitaliteit	1440	2500
	TOTAAL IJSSELSTEIN	**2240**	**3300**
12	**GEMEENTE VIJFHEERENLANDEN**		
	Harde plannen	2000	
	Vitaliteit	1000	1000
	Zachte plannen	0	2250
	TOTAAL VIJFHEERENLANDEN	**3000**	**5250**
13	**GEMEENTE UTRECHTSE HEUVELRUG**		
	Harde plannen	740	
	Marinierskazerne	400	
	Station Driebergen-Zeist	*500*	*1500*
	TOTAAL UTRECHTSE HEUVELRUG	**1640**	**2640**

VITALE GEMEENTEN

Onderzoek naar verstedelijking rond station 3BZ, deels in Gemeente Zeist, om dubbeltelling te voorkomen hier opgeteld bij totaal van de gemeente

Woningbouw: overzicht aantallen

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

De woningaantallen voor Montfoort zijn voor de periode tot 2030

	min	*max*
TOTAAL UTRECHT	**57700**	
RIJNENBURG	0	25000
A12 ZONE	16000	24000
TOTAAL UTRECHT+	**73700**	**106700**
REGIOKNOOP GEMEENTEN	33270	38770
VITALE GEMEENTEN	14645	21795
TOTAAL	**121615**	**167265***

143265 exclusief Rijnenburg

Colofon

Titel Concept Integraal Ruimtelijk Perspectief – IRP U16
Gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen

Auteurs Opgaveteam IRP U16
in samenwerking met SITE Urban Development en KuiperCompagnons

Vormgeving KuiperCompagnons

Correspondentie Integraal Ruimtelijk Perspectief en Programma - IRP U16
rep@utrecht.nl

Copyright Citaten en kaartbeelden mogen zonder schriftelijke toestemming van de auteurs worden gebruikt, op voorwaarde dat een duidelijke bronvermelding en naamsvermelding *(Opgaveteam IRP, SITE Urban Development en KuiperCompagnons)* erbij worden vermeld.

Maart 2021

Totstandkoming Integraal Ruimtelijk Perspectief

Met hartelijk dank aan iedereen die een bijdrage heeft geleverd aan de totstandkoming van het IRP.

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

Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
Waterschap Amstel Gooi en Vecht
Waterschap Rivierenland
Provincie Utrecht

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

Bijeenkomsten totstandkoming IRP
U10 Bestuurstafel – 5 februari 2020
U10 Informatiebijeenkomst REP & RES – 11 maart 2020
Bestuurlijke werksessie IRP - 7 september 2020
Bestuurlijke werksessie IRP - 25 september 2020
Bestuurlijke werksessie IRP - 20 januari 2021
Bestuurlijke werksessie IRP - 1 februari 2021
Participatiebijeenkomst IRP - 15 maart 2021
Bestuurlijke werksessie IRP - 24 maart 2021